

Avis émis par : Monsieur Jean-Pierre JUGAND en qualité [REDACTED]

Modernisation du terminal du Naye
Enquête Publique du 16/04/2024 au 17/05/2024

Madame la Présidente de la commission d'enquête,

Propos liminaires

- Exposé de la démarche de concertation

Par arrêté du 21 mars 2024, le préfet de la région Bretagne, préfet d'Ille et Vilaine a fixé les modalités portant ouverture d'une enquête publique préalable à la délivrance d'une autorisation environnementale relative au projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du terminal du Naye sur la commune de Saint-Malo.

- Justificatif de la démarche citoyenne

Je précise que je suis très favorable à l'ambition du Conseil Régional de « proposer une reconstruction de l'actuelle gare maritime, à l'échelle du territoire » sans l'ambition de rechercher une croissance du trafic maritime ou de proposer un terminal ferry pour d'autres usages.

Il convient en effet :

- De renforcer la protection de Saint-Malo face aux enjeux de la submersion marine.
- De proposer un aménagement exemplaire du terre-plein du Naye avec le souci de requalification paysagère en vis-à-vis du site protégé de l'intra-muros ;
- De préserver l'équilibre du port de Saint-Malo avec le maintien du trafic roulier qui est indispensable pour la sauvegarde de la vocation commerciale du port qui connaît un très fort déclin ;

Après examen attentif des documents mis en enquête, j'exposerai ci-après ma contribution personnelle pour une meilleure prise en compte des problèmes de submersion marine, la limitation du programme des constructions, une approche plus collégiale pour la validation architecturale et environnementale du projet, le respect des règles en vigueur.

1/ Prendre en considération la submersion marine et la protection du patrimoine

1-1/ Agir pour lutter contre la submersion marine

La ville de Saint-Malo est fortement exposée aux risques liés aux submersions marines et au recul du trait de côte du fait de la montée du niveau de la mer, conséquence directe du réchauffement climatique.

Près de 20000 habitants vivent aujourd'hui à Saint-Malo sous le niveau de la mer et leur devenir est directement lié au renforcement des ouvrages de défense contre la mer dont les digues portuaires entre l'Intra-Muros et les Bas-Sablons et en particulier tous les ouvrages des écluses et du terminal ferry.

C'est pourquoi le projet de modernisation du terminal du Naye doit être examiné au regard :

- Des dispositions de l'article R.562-14-1 du Code de l'Environnement relatif aux systèmes d'endiguement ;

- De la nécessité de renforcer l'endiguement Ouest de Saint-Malo ;
- Du futur PPRSM en cours d'étude avec la mise en œuvre d'un programme pluriannuel de renforcement des digues portuaires.

1-1-1/ Compléter l'objet de l'enquête publique

Le dossier d'enquête publique unique en cours intéresse trois réglementations à savoir :

- Le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques qui précise que tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique.
- Le Code des Transports qui précise que : « Les avant-projets de travaux de construction, d'extension et de modernisation des infrastructures des ports régionaux sont soumis, avant décision, à une instruction menée par l'autorité compétente » ;
- Le Code de l'Environnement qui prévoit que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 dudit Code, font l'objet d'une enquête publique

Contribution

Conformément à l'article R.562-14-1 du Code de l'Environnement, les systèmes d'endiguement sont autorisés dans le cadre de la loi sur l'eau, via une autorisation environnementale.

Le dossier ne semble pas mentionner cette 4^{ème} obligation d'étude d'impact alors que les travaux envisagés concernent le système d'endiguement majeur de Saint-Malo pour la protection Ouest des zones urbaines submersibles.

- **Je suggère à la commission d'enquête de bien vouloir s'assurer que le dossier mis à disposition du public respecte les dispositions de l'article R.562-14-1 du Code de l'Environnement.**

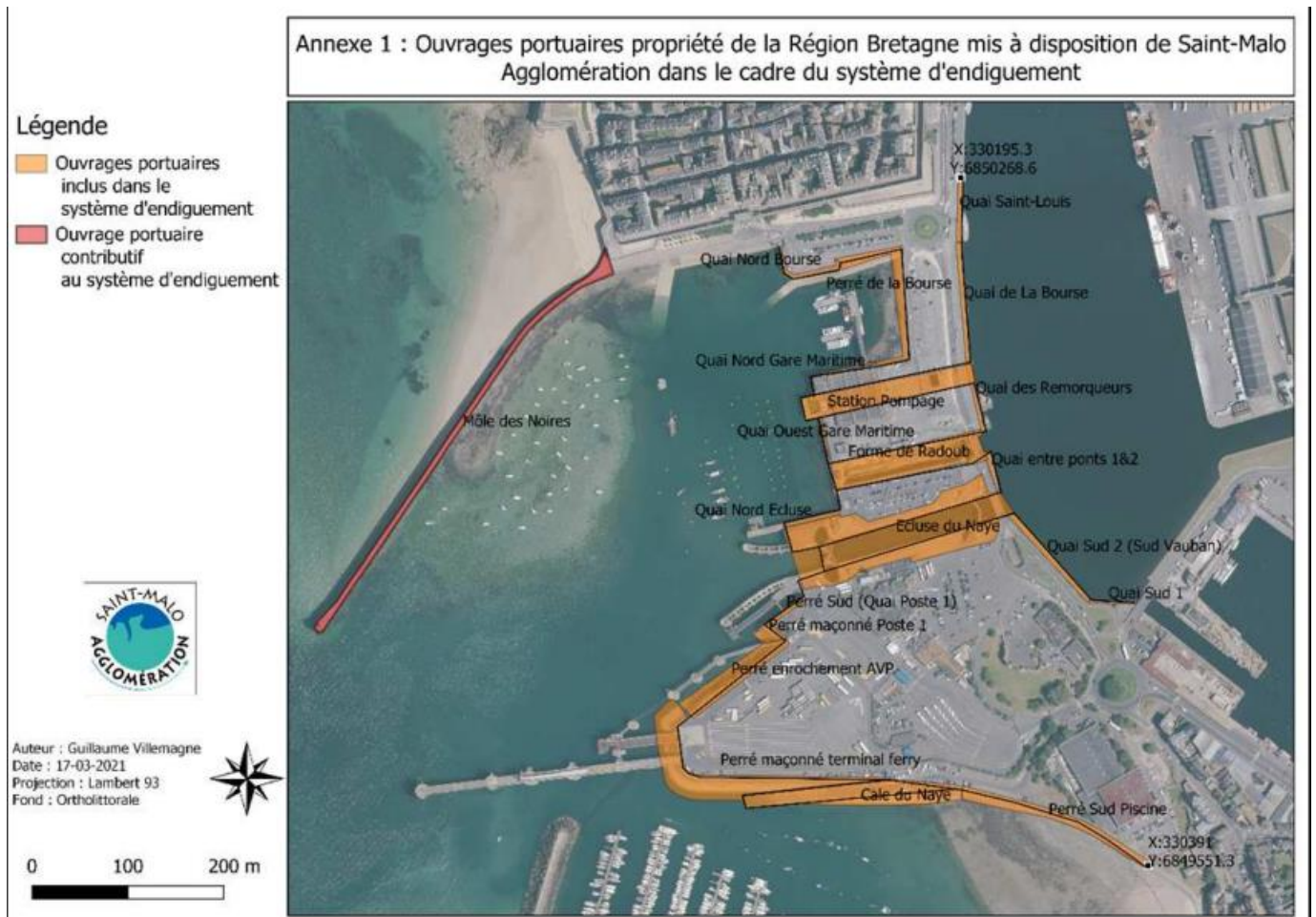
1-1-2/ Renforcer l'endiguement Ouest de Saint-Malo

Au titre du PPRSM en vigueur, les ouvrages portuaires constitués de la totalité des pérés maçonnés du terre-plein du Naye, des écluses et des quais au nord des écluses et au sud du bassin Vauban constituent des ouvrages portuaires propriété de la Région Bretagne mis à disposition de Saint-Malo Agglomération dans le cadre du système d'endiguement de Saint-Malo.

Pour répondre aux obligations du PPRSM de 2017, le maître d'ouvrage précise que les futurs ouvrages sont tous rehaussés par rapport à l'état actuel en respectant la côte de 8,34m NGF. Les garanties apportées par le bénéficiaire de l'autorisation sur le niveau de protection et la tenue du système d'endiguement ne seraient donc pas remises en cause et sont même améliorées.

A la lecture du dossier d'enquête on prend connaissance que la durée de vie du projet est fixée à :

- 100 ans pour les ouvrages maritimes neufs (Poste 1, embectages...) ;
- 50 ans pour les ouvrages maritimes réhabilités (jetée sud) ;
- 50 ans pour l'ensemble de l'outillage mobile (rampe roulière et passerelle piétons) ;
- 50 ans pour la gare maritime ;
- 30 ans pour les bâtiments du terre-plein (Aubettes, locaux de stockage...)



Contribution

Pour répondre aux ambitions du PPRSM de 2017, seul le terre-plein du Naye semble surélevé à la côte de 8,34 m NGF ainsi que les perrés périphériques. Par contre il ne semble pas envisagé la surélévation des quais des écluses ou des portes des écluses. De même il ne semble pas envisagé la surélévation du perré sud de la piscine ou des Quais Sud 1 et 2 « Vauban ».

Pourtant, le terre-plein du Naye, le giratoire du Naye, les quais et portes d'écluses, la cale de la Bourse sont également des ouvrages de défense majeurs de Saint-Malo. Le projet de modernisation du terminal du Naye qui est essentiel pour la défense globale de Saint-Malo contre la submersion marine et pour le maintien de l'activité portuaire, se limite à réhausser la totalité du terre-plein du Naye à la cote de 8,34 m N.G.F. définie par le PPRSM en vigueur sans évoquer la surélévation des autres ouvrages de défense directement associés à ce terminal.

On doit s'interroger sur la cohérence de ces investissements à hauteur de 150 millions en l'absence d'un programme global de défense à définir au futur PPRSM. Pour offrir un peu d'avenir à Saint-Malo au regard des contraintes de submersion marine, et proposer une réponse adaptée à une vision urbaine à long terme pour le seul maintien de l'existence de Saint-Malo et de son port je demande que la cote de 8,34 m N.G.F. soit repensée à une altimétrie telle que l'on fasse de cet ouvrage de défense majeur de Saint-Malo, un ouvrage durable.

- **Je demande** qu'une étude préalable globale de défense contre la submersion marine entre le Quai de la Bourse et les Bas-Sablons, associée au futur PPRSM soit engagée et validée préalablement à toute autorisation préfectorale qui pourrait faire suite à l'enquête environnementale.

1-1-3/ Prendre en compte les mesures de protection du futur PPRSM

On constate que le site actuel de la Gare Maritime, est déjà exposé dans sa partie basse à des submersions occasionnelles.



Constat de submersions occasionnelles

Conscient des dangers que présentent les différents ouvrages de défense dont les ouvrages portuaires, l'Etat a engagé à la fin de l'année 2023 la révision du plan de prévention. Cette révision est programmée pour prendre en compte les évolutions liées aux résultats d'études sur les ouvrages de protection, les nouveaux outils de modélisation des franchissements, mais aussi, on peut l'espérer, répondre aux nouvelles prévisions à long terme.

Le Plan de prévention des risques de submersion marine (PPRSM) de Saint-Malo de 2017 était basé sur une élévation du niveau de la mer de 0,60 mètre, norme fixée en 2011. La révision du PPRSM devra, pour être crédible, tenir compte des prévisions plus alarmistes des scientifiques concernant l'élévation du niveau de la mer à savoir entre 1 mètre et 1m50 à l'horizon 2100.

Le futur PPRSM devra également, conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, définir les mesures de protection et de sauvegarde qui doivent être prises par les collectivités publiques, dont la GEMAPI, et ces mesures devraient être accompagnées d'un calendrier et d'un programme d'investissement auquel sera associé la modernisation du terminal du Naye.

Contribution

- **Je demande** aux membres de la commission d'enquête et au regard de l'avis de l'Autorité Environnementale de proposer au maître d'ouvrage à savoir la Région Bretagne :
 - Un réexamen du projet avec l'hypothèse d'élévation du niveau marin retenue par le futur PPRSM en cours de révision à l'horizon 2100, tenant compte des travaux du GIEC et des futures directives nationales ;
 - La prise en compte de la réserve formulée par le conseil municipal de Saint-Malo à savoir que les futures cartes du PPRSM en cours de révision ne remettent pas en cause le projet ;
 - Une programmation et un calendrier des investissements permettant la mise en œuvre des mesures retenues par le futur PPRSM pour assurer la protection des populations dont le rehaussement des digues portuaires.

L'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale ainsi que le certificat de projet prévu par l'article L.181-6 est le préfet de Région et du département. Il appartiendra à monsieur le préfet de se prononcer au final sur cet aspect de la submersion marine en refusant tout déni en ce domaine.

1-2/ Agir pour protéger le patrimoine malouin

Le projet de modernisation du terminal du Naye répond à un triple objectif :

- Remettre en état une partie des ouvrages maritimes qui sont dans un état catastrophique et en particulier les deux terminaux ferry et les embectages d'entrée de l'écluse. Pour tous, il y a urgence à agir sur ce point et ces travaux sont sans impact majeur sur le patrimoine malouin ;
- Améliorer l'accessibilité pour le ferry « Saint-Malo » dont les caractéristiques sont incompatibles avec les dispositions actuelles de l'avant-port ce qui nécessite des travaux de dragage, sans effet sur l'environnement paysager ;
- Reconstruire la gare maritime et proposer un nouvel aménagement urbain en vis-à-vis du patrimoine remarquable que constitue le Saint-Malo historique, ses remparts et son site maritime.

C'est ce troisième point qui soulève problème car le projet porte atteinte à la protection d'un patrimoine remarquable et traduit :

- Un abandon de la politique séculaire de protection de Saint-Malo sans aucune justification ;
- Un non-respect des orientations du PADD débattues par le conseil municipal en novembre 2022 visant à protéger et valoriser les patrimoines, socle de l'identité malouine ;
- Un projet « monumental » sans intégration au site.

L'ensemble, avec une hauteur supérieure à 8 mètres et une emprise au sol de plus de 4000 m², aura un impact visuel considérable sur le site patrimonial de l'Intra-Muros et ses abords reconnus dans le monde entier.

Il semble que la Région accélère ce projet car elle veut gagner du temps pour obtenir une autorisation préfectorale de ces travaux puis un permis de construire avant la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Malo qui au regard des orientations du PADD serait de nature à proposer une protection renforcée de l'Intra-Muros et de ses abords qui pourrait s'accompagner par exemple par la mise en œuvre d'un « SPR » aux abords de l'Intra-Muros.

- **Je souligne** que l'avis formel des garants de notre patrimoine, à savoir le ministère de la culture, la commission nationale des sites, la commission départementale des sites de même que le simple avis de l'Architecte des Bâtiments de France sont absents du dossier mis à disposition du public. Le dossier d'enquête apparaît sur ce point incomplet !

1-2-1/ Respecter la protection séculaire de Saint-Malo et demande de saisine des commissions nationales et départementales des sites

Historique de la protection : - 100 ans de négociations

Le château et les remparts constituent les fleurons du patrimoine de la ville.

Les remparts ont été déclassés dans un premier temps, sur le plan militaire, dès 1921, et il n'échappait à personne qu'ils faisaient partie intrinsèque de l'image de Saint-Malo et en constituait le principal attrait.

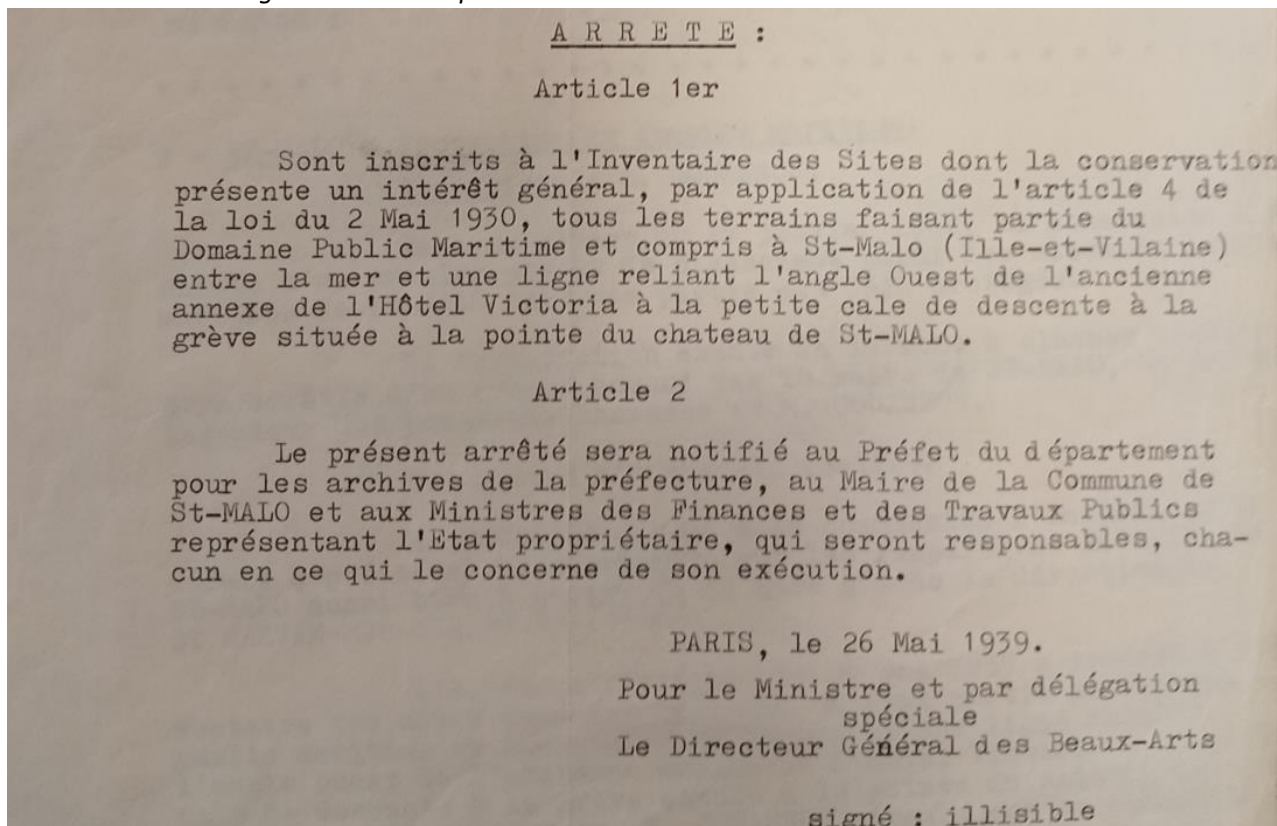
Après la transformation du bassin de marée en l'actuel bassin à flot Vauban, mis en service en 1931, on évita que autour du bassin Vauban et du fort du Naye « *de grandes bâtisses en fer ou en ciment armé de trois ou quatre étages viennent masquer les remparts et la silhouette des maisons dites des corsaires qui les domine* ». Cette protection des remparts et château s'est traduite par un premier classement en site inscrit dès 1930 d'une partie du Bassin Vauban, du Quai Vauban, du Quai de la Bourse,

- **Le Site Inscrit des abords des remparts et du château.**

- ✓ Inscription du 26/05/1939

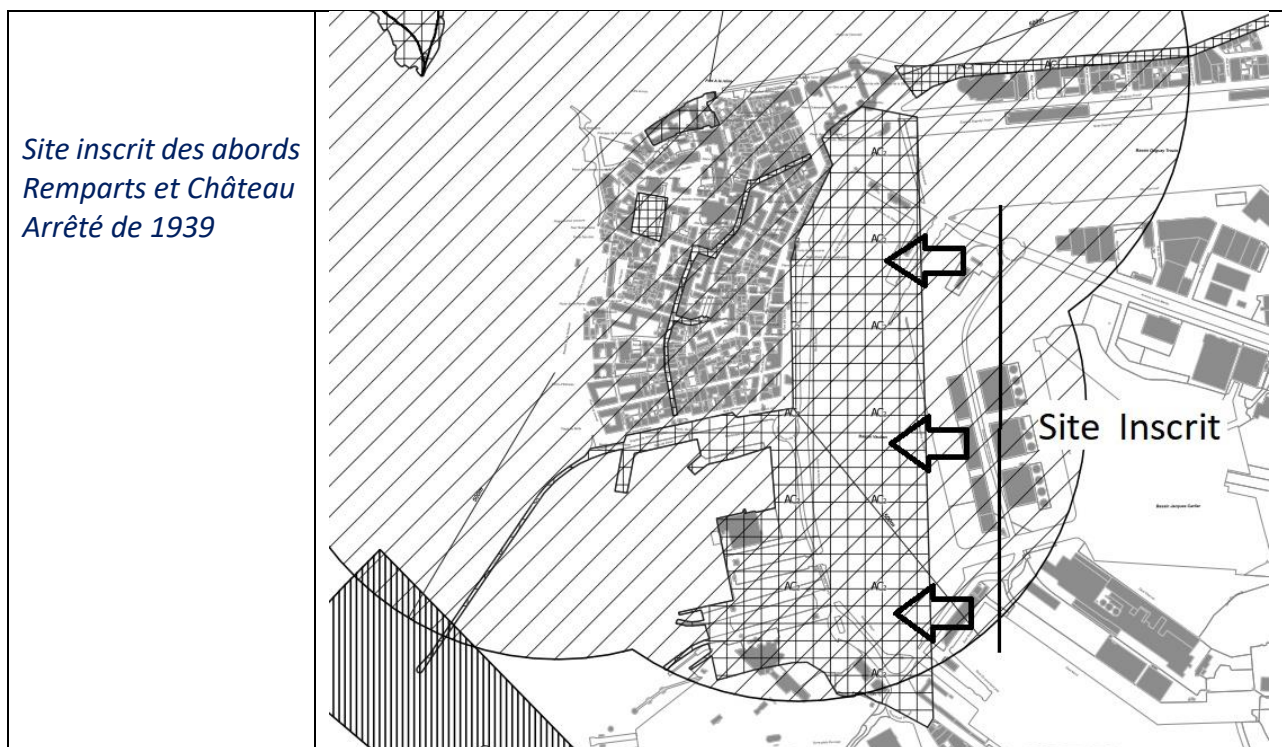
Le site du château et des remparts a été inscrit à l'Inventaire des Sites **dont la conservation présente un intérêt général** par arrêté ministériel du 26 mai 1939.

L'article 1^{er} précise que sont inscrits « *tous les terrains faisant partis du domaine Public Maritime et compris à Saint-Malo entre la mer et une ligne reliant l'angle Ouest de l'ancienne annexe de l'hôtel Victoria à la petite cale de descente à la grève située à la pointe du château de Saint-Malo* ».



Extrait de l'arrêté de classement du 26/05/1939

Au regard de l'article 1^{er}, tous les accroissements portuaires réalisés depuis 1939 sont de fait situés entre la mer et la ligne ainsi visée dans l'arrêté et donc se trouvent en site inscrit



✓ Commission des sites du 11 mars 1963 et demande de classement par l'ABF

Au cours de la commission des sites réunie le 11 mars 1963, Monsieur COUASNON Architecte des Bâtiments de France a exposé à nouveau la nécessité de protéger les remparts **en sollicitant le classement du site**.

Extraits du rapport de la commission des sites du 11 mars 1963 donnant un avis favorable au classement

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

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

- 2 -

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

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

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

.....

Le Président,
Alexandre SITRN.

.....

POUR EXTRAIT CONFORME,
Pour le Préfet et par délégation
Le Chef de Bureau,

Malgré la demande expresse de l'ABF afin de sauvegarder en site classé l'ensemble du site portuaire de Saint-Malo ainsi défini et l'avis favorable de la commission des sites, la procédure de classement ne semble pas avoir été conduite à son terme, et la totalité du site semble maintenu en « site inscrit ».

NR/AD.
SANTOURE D'ILLE-ET-VILAINE
Division de l'Administration générale et de la réglementation
1er bureau

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission départementale des sites, perspectives et paysages d'Ille-et-Vilaine
Séance du 11 mars 1963
PROCÈS-VERBAL

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

.....

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

.....

9 - ST-MALO - Protection du domaine maritime.
Rapporteur : M. COUASSON.

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

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

Cet accord n'a pu être réalisé.

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

L'arrêté ministériel du 26 mai 1959 a inscrit à l'inventaire des sites tous les terrains faisant partie du domaine public maritime et compris entre la mer et une ligne reliant l'angle ouest de l'ancienne annexe de l'hôtel Victoria à la petite cale de descente à la grève située à la pointe du château de ST-MALO. A cette occasion, M. COUASSON signale que la rédaction de l'arrêté laisserait supposer que, seule, la partie du domaine maritime située sur SAINT-MALO serait protégée, alors qu'en réa-

.../...

- 2 -

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

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

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

Il appelle l'attention de la commission sur l'importance sans cesse accrue du port de ST-MALO dont le trafic a doublé depuis 1957. Le seul bassin utilisable par les navires de plus de 5000 tonnes est le bassin VAUBAN d'où la nécessité de terre plain de la grande largeur dont l'aménagement nécessitera sans doute le détournement de la chaussée des Corsaires.

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

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

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

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

* * *

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

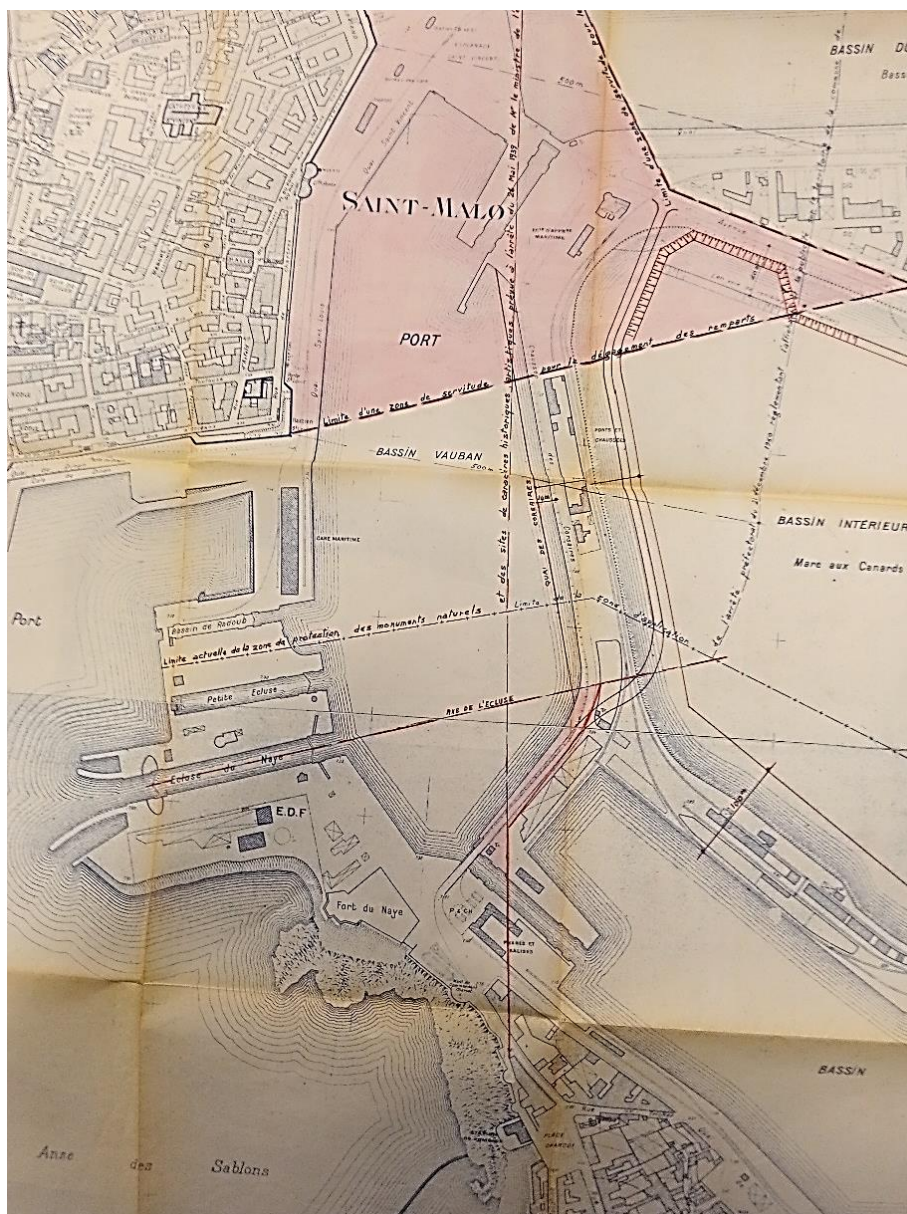
.....

Le Président,
Alexandre SITRN.

.....

POUR EXTRAIT CONFORME,
Pour le Préfet et par délégation
Le Chef de Bureau,
M. Neveu
M. NEVEU

Rapport complet de la commission des sites le 11/03/1963 et plan présenté ci-après



Contributions

La commission des sites réunie le 11/03/1963 avait reconnu l'intérêt général du classement de la totalité du site maritime dont le terre-plein du Naye sur lequel est proposé la nouvelle gare maritime.

Il serait incompréhensible que, 60 ans après cette décision de classement qui semble avoir été laissée sans suite, l'instruction du projet de nouvelle gare maritime impactant ce site validé comme « site classé » par la commission des sites ne soit pas conduite avec toute l'attention requise.

- **Je demande** à la commission d'enquête de solliciter auprès de Monsieur le préfet et de l'A.B.F. que tous les travaux susceptibles de modifier l'état des lieux ou l'aspect du site inscrit ainsi défini, et ayant reçu dès 1963 l'aval de la commission des sites pour son classement, soient soumis à autorisation spéciale préalable du Ministère chargé des sites, après avis de la DREAL, et de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS).

- **Je demande également** qu'en application des dispositions des articles R. 181-39 du Code de l'Environnement que dans les 15 jours suivant la réception du rapport d'enquête publique, le préfet transmette pour information la note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale et les conclusions motivées de la commission d'enquête à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites en précisant les prescriptions dont il envisage d'assortir l'autorisation ou sur le refus qu'il prévoit d'opposer à la demande.

1-2-2/ Respecter les orientations du PADD débattues au conseil municipal en novembre 2022

Au cours de sa séance du conseil municipal du mois de novembre 2022, le conseil municipal de Saint-Malo a débattu du projet d'aménagement et de développement durable du futur PLU en cours de révision et a défini un axe important de sa stratégie urbaine à savoir de préserver et valoriser les patrimoines, socle de l'identité malouine.

Sur cette base, la ville souhaite orienter sa stratégie de protection et de valorisation des patrimoines en proposant de nouveaux outils règlementaires tels que la création de nouveaux Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR) sur les secteurs d'enjeux majeurs.

Parallèlement, la ville propose une nouvelle démarche de création de Périmètres Délimités des Abords de Monuments Historiques afin de permettre la rédaction d'un règlement adapté à l'ambition de la ville de construire la ville de demain en s'appuyant sur son patrimoine.

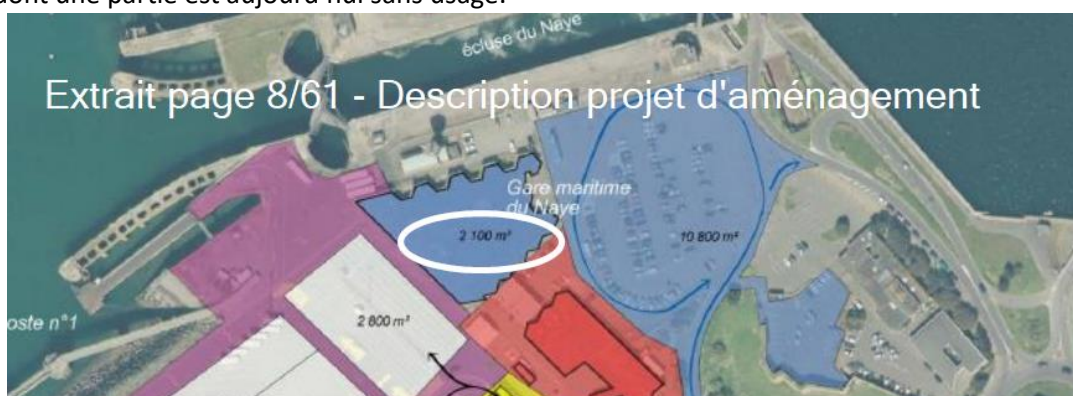
Commentaires

- **Je demande** que préalablement à l'autorisation administrative relative à l'aménagement du terre-plein du Naye et à la réalisation de la nouvelle gare maritime soient engagées une étude puis la création d'un Site Patrimonial Remarquable reprenant les enjeux de protection de la totalité du site patrimonial de l'Intra-Muros et incluant le terre-plein du Naye.

1-2-3/ Limiter le projet architectural en rez-de-chaussée

Le maître d'ouvrage a souhaité, avec le projet de la future gare maritime « imposer une image forte » de l'ouvrage dans le site de l'Intra-Muros. Cette ambition se traduit par un programme immobilier monumental non justifié avec un étage.

Ainsi, le futur projet de gare maritime propose une programmation de **7239 m²** pour les mêmes mouvements de navires, et un trafic passagers en très faible progression, contre **2100 m²** (et **non pas 4000 m² comme faussement présenté lors des réunions publiques**) pour la gare maritime actuelle. La surface mentionnée de 4000 m² englobe en effet le bâtiment ZAR d'environ 2000 m² non intégré dans le programme de la nouvelle gare et dont une partie est aujourd'hui sans usage.



Le maître d'ouvrage, justifie cet accroissement de l'existant par le fait que le terminal actuel a été conçu à l'époque où les contrôles transfrontaliers n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui et demain. Le dimensionnement futur du bâtiment de la gare a été fait selon un référentiel aéroportuaire, le référentiel IATA, qui mesure un certain nombre d'espaces nécessaires au confort et à la qualité du contrôle par passager. La gare maritime aurait ainsi été dimensionnée pour pouvoir gérer un flux qui correspond au nombre de passagers piétons que peut embarquer un bateau de type Condor.

En réalité, en reprenant l'argumentaire du maître d'œuvre, le projet de la nouvelle gare maritime de Saint-Malo « *entend s'inscrire dans le temps long et permet aux usages d'évoluer. Il permet ainsi de se projeter dans le futur grâce à son dispositif mutable. Chaque cloisonnement peut être effacé : à l'intérieur, avec l'usage des poteaux-poutres, et à l'extérieur avec des espaces qui peuvent se rejoindre pour s'adapter aux futurs besoins. Immatérielle, la séparation entre l'espace et le terre-plein peut ainsi être effacée* ».



Extrait de la présentation de la Gare Maritime

On peut imaginer que les volumes ainsi construits à l'étage n'auront pas, dès leur construction ou à terme, un usage de gare maritime. Ils seront facilement mutables et trouveront d'autres affectations compte tenu de la localisation de l'ouvrage et de son implantation avec un étage face au site prestigieux de l'Intra-Muros.

De plus l'importance des volumes inutiles du projet, au regard de la seule fonction portuaire, n'est pas un gage de développement durable !



Contribution

Je m'interroge sur les réelles motivations du choix du maître d'ouvrage de dimensionner la gare maritime selon le référentiel IATA exposé pour les aéroports sachant qu'il n'existe pas de comparaison possible entre une gare maritime et un aéroport.

En effet à terme, les contrôles Brexit seront fluidifiés par le système de contrôle passagers 'EES'. La gare du Naye -déjà parmi les moins performantes en termes de passagers rapportés à la surface de la gare serait et de loin la plus surdimensionnée de toute l'Europe de l'Ouest pour des trafics passagers équivalents voire supérieurs.

✓ **Mieux comprendre l'importance du programme architectural :**

Pour mieux comprendre ce surdimensionnement du projet et pour éclairer les membres de la Commission d'enquête et les habitants de Saint-Malo non familiarisés avec les programmes architecturaux, les documents graphiques ci-après montrent les réels enjeux architecturaux du programme.

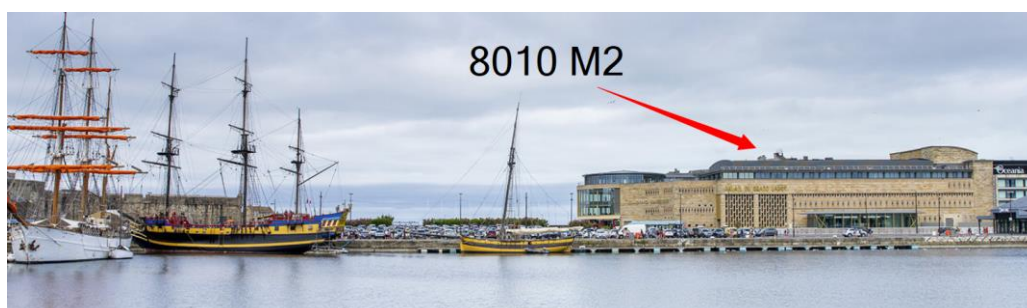
- 1/ Comparaison de la gare maritime actuelle, de la future gare maritime et le Palais du Grand Large :
- La gare maritime actuelle : 2100 m²



- Le projet mis en enquête de la future « Gare Maritime ! » : 7239 m²

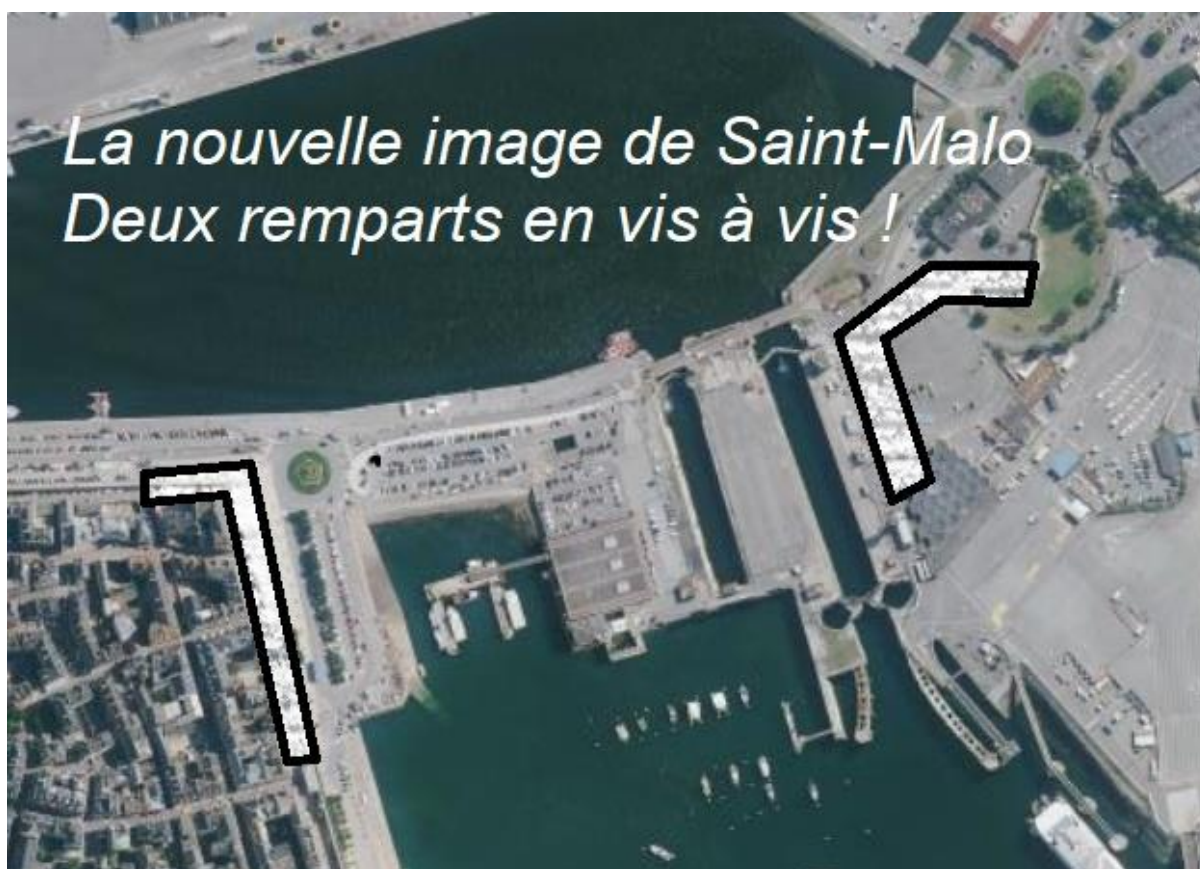
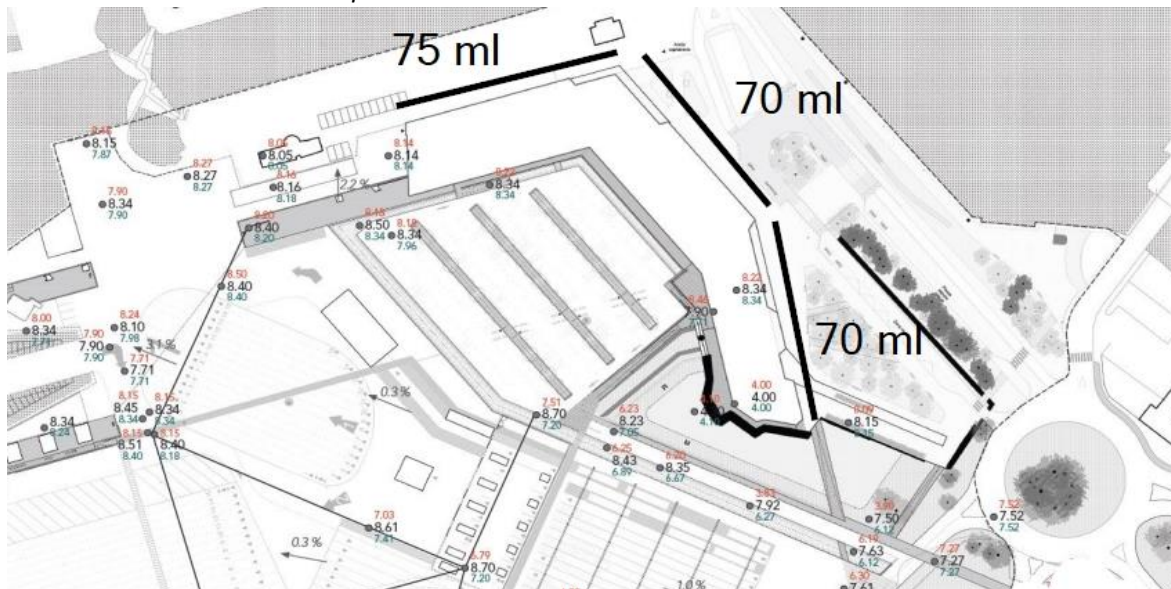


- L'actuel Palais du Grand-Large : 8010 m²



- 2/ Comparaison du linéaire et la future hauteur de la gare maritime au linéaire des remparts de Saint-Malo situés en vis-à-vis.

La future gare maritime présentera un linéaire de façades d'environ 215 ml de longueur sur une hauteur de 8 mètres en vis à vis de l'Intra-Muros, linéaire sensiblement identique à celui des remparts entre la porte Saint-Louis et la Porte de Dinan mais qui sont d'une hauteur limitée à 6 mètres !



Des enjeux d'insertion majeurs pour la protection du site !

Je demande aux membres de la commission d'enquête, comptes tenus des enjeux patrimoniaux majeurs ainsi développés de solliciter l'expertise de la Commission Nationale des Sites. Un tel projet, par son importance, sa

localisation et la renommée mondiale du site ne peut se satisfaire du simple avis du Service Départemental de l'Architecture d'Ille et Vilaine.

Je complète cette contribution en précisant qu'en l'absence de toute augmentation du trafic voyageur et de justificatifs plausibles, Il est possible que le surdimensionnement ainsi proposé par la Région Bretagne réponde à une finalité non avouée : disposer à terme d'un investissement immobilier pouvant, par une « usage évolutif », accueillir des fonctions non portuaires ... Salles de conférences, ... congrès ... services ... !

J'invite les membres de la commission d'enquête à se rendre compte par eux-mêmes, aux heures d'arrivée et de départ des ferrys, du fonctionnement actuel de la gare maritime, même en cas de forte affluence, pour comprendre la démesure du projet envisagé et la non-objectivité des propos de la Région.

Compte tenu de ce déni, certains pourraient évoquer ... un « nouveau palais » du pouvoir régional ..., mettant en œuvre une devise bien connue :

« Quic en groigne, ainsy sera, c'est mon plaisir ! »

- **Compte tenu de l'absence de justificatifs crédibles pour un tel programme de construction d'une simple gare maritime, de la nécessité de protéger le site de l'intra-Muros et de l'absence d'avis des plus hautes instances en matière de protection du patrimoine, je demande de limiter le projet à une construction en rez-de-chaussée, garante d'une meilleure insertion dans le site et de nature à satisfaire aux seuls usages portuaires.**

2/ Prendre en considération les règles en vigueur

2-1/ Le respect du PLU en vigueur

2-1-1/ Respect des règles de zonage du PLU de 2006

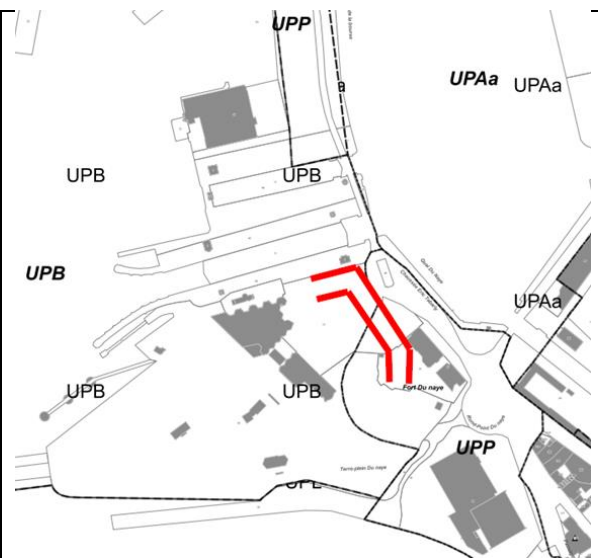
La protection du site inscrit des remparts et du château a toujours constitué un enjeu de premier ordre lors de l'élaboration des documents d'urbanisme successifs de Saint-Malo et un soin attentif a été apporté au règlement graphique et littéral de ce secteur très particulier.

C'est ainsi que le règlement du PLU de Saint-Malo en vigueur rappelle **page 8** que la zone UP correspond au domaine public maritime dont l'usage est associé aux différentes fonctions et activités liées au Port de Commerce, au Port des Voyageurs, au Port de Pêche, au Port de Plaisance.

Des équipements publics à vocation administratives, sportives, de loisirs sont implantés sur certaines parties de la zone.

La zone UP comprend des sous-secteurs d'usage :

- La zone UPA correspond à la zone du Port de Commerce
- La zone UPB correspond à l'avant-port : zone des gares voyageurs et trafic routier
- La zone UPP correspond aux zones d'équipements publics (voirie et équipements)
- La zone UPL correspond aux ports de Plaisance



Il semble que dans l'esprit du rédacteur du règlement en 2006, au regard des dispositions de la page 8 du règlement :

- La zone UPB est destinée au seul usage des gares voyageurs et du trafic routier ;
- La zone UPP correspond aux zones d'équipements publics pour voirie et « équipements publics à vocation administratives, sportives, de loisirs » ;

Contribution

Je m'interroge sur la possibilité d'affectation à un usage de gare voyageur et trafic routier d'une partie de la zone UPP dès lors que la zone destinée à cet usage est la zone UPB et que les équipements publics autorisés en UPP sont limitativement désignés page 8 du règlement du PLU en vigueur à savoir pour la voirie publique et une vocation administrative, sportive, de loisir.

Ce zonage répond par ailleurs à l'usage des sols au moment de l'établissement du PLU en 2006 à savoir :

- Les voiries publiques d'accès aux ouvrages des écluses et une partie du parking au Nord du Fort du Naye dont l'usage indiqué au PADD toujours en vigueur était de devenir un parking relais ;
- Le Fort du Naye qui accueillait les services administratifs de la DAU, des Douanes et du Pilotage portuaire ;
- La piscine du Naye et la salle de sports du Naye à vocation sportive et de loisir.

2-1-2/ Respect des dispositions du PADD en vigueur

Le PADD, qui est un document du PLU opposable au même titre que les règlements graphiques et écrits, mentionne clairement le positionnement de la gare maritime à l'extrémité Ouest du terre-plein du Naye et propose la réalisation d'un parking relais public sur la partie Est à l'emplacement du projet actuel de gare maritime.

Cet usage du site évoqué au PADD avait semble-t-il pour finalité d'interdire toute nouvelle construction dans la perspective de visibilité entre le giratoire du Naye et l'intra-muros.



Extrait page 38 du PADD annexé au PLU en vigueur

Contribution

Je m'interroge sur la possibilité d'implantation du futur bâtiment de la gare maritime sur la partie Est du terre-plein du Naye destinée au PADD à la réalisation d'un parc relais.

2-1-3/ Respect des règles de hauteur

En secteur UPB, la hauteur maximale des constructions est limitée à 7 mètres pour la hauteur droite des façades et à 7 mètres par rapport au terrain naturel, pour la hauteur maximale de la construction.

En application de l'alinéa d), cette hauteur peut être exceptionnellement dépassée :

Enquête publique, du 16 avril au 17 mai 2024 - Des arguments « Pour améliorer le projet »

- Lorsqu'un motif d'urbanisme sérieux le rend nécessaire **et si des exigences particulières d'insertion dans le site sont respectées**,
- Lorsque ce dépassement est indispensable au fonctionnement de l'activité. Le dépassement de hauteur sera de 3 mètres maximum par rapport aux dispositions réglementaires.

Contribution

Une partie de la future gare maritime est implantée en zone UPB avec une hauteur supérieure à 8 mètres. Je m'interroge sur la possibilité de cette exception à la règle générale pour trois raisons :

- *La gare maritime actuelle fonctionne depuis près de 40 ans avec une hauteur inférieure à 7 mètres et sur un seul niveau ;*
- *De nombreuses gares maritimes, et terrestres y compris avec la fonction douane fonctionnent exclusivement de plein pied sans étages ;*
- *Il n'existe pas de justificatifs dans l'étude d'impact pour expliquer la nécessité d'un programme avec étage. En effet l'étage supérieur accueille un espace d'attente avant embarquement, des services, une zone de contrôle au départ ainsi qu'une grande salle d'embarquement « avec sa vue panoramique sur les remparts de Saint-Malo, les îles et les forts maritimes qui ponctuent la pleine mer ». (Page 35 du rapport de présentation du projet). Tous ces usages à l'étage ne constituent pas une obligation indispensable au fonctionnement de l'activité et pourraient être réalisés de plein pied, permettant ainsi une meilleure accessibilité.*

2-2/ Maitrise foncière

Le maître d'ouvrage justifie de la maîtrise foncière Page 8 – Pièce N°2 - 3.3 « Maitrise foncière » en joignant les conventions d'occupation du Domaine Public Maritime (DPM) et arrêtés de transfert de compétence qui sont fournis dans le Dossier d'annexes (Cf. Annexe 1 de la Pièce n°6)

Cette maîtrise foncière est justifiée d'une part par :

- L'arrêté du 01/06/2010 pour les parties non cadastrées ;
- L'arrêté de septembre 2010. Ce second arrêté de transfert est fourni en Annexe 1

Une lecture attentive du plan foncier annexé montre que la parcelle CR 0031 correspondant à l'ancien fort du Naye est intégrée au projet et serait maîtrisée par la Région Bretagne.

Tableau 1 : Numéros de parcelle et section compris dans la zone du projet

Cadastré de la zone du projet	
Section cadastrale	Numéros de parcelles
CR	3 4 7 8 9 13 31 33 34 35 36 37 38 40 47 50 51

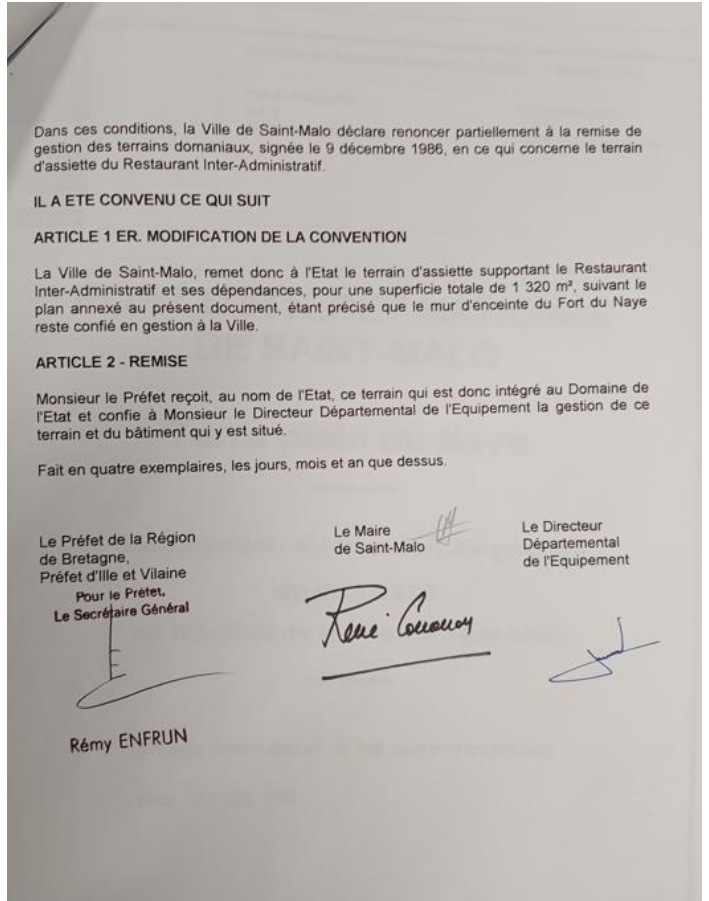
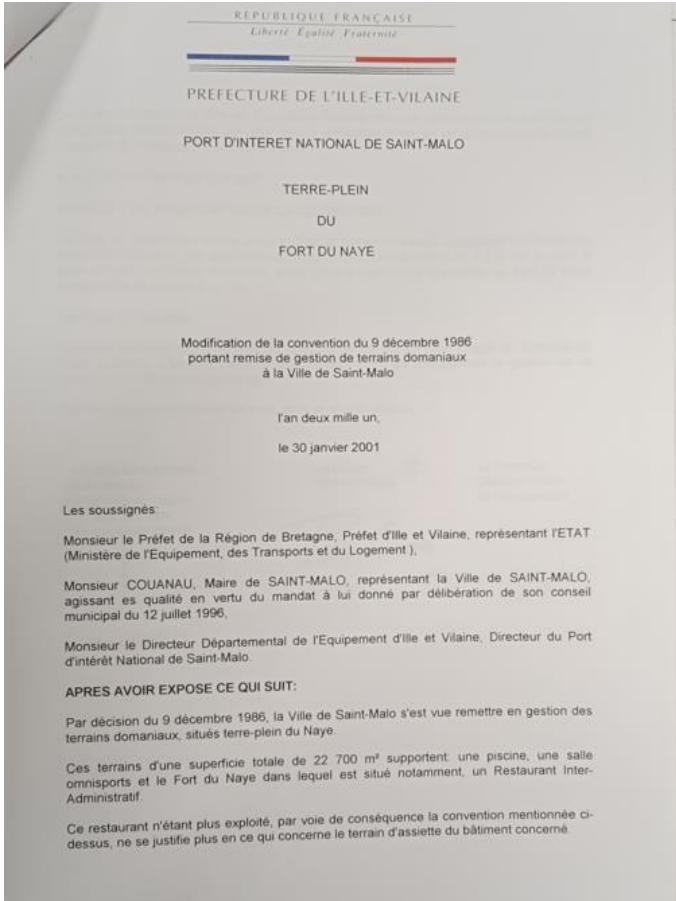
L'annexe 4 de l'arrêté de septembre 2010 ainsi visé mentionne les servitudes associées au transfert des propriétés cadastrées dont à l'article 4.2 1^{er} alinéa « la convention du 9 décembre 1986 modifiée conclue entre l'Etat et la ville de Saint-Malo pour le transfert de gestion du terre-plein du Fort du Naye »

4.2 Conventions de transfert ou de superposition de gestion :

- **convention du 9 décembre 1986 modifiée conclue entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date pour le transfert de gestion du terre-plein du Fort du Naye;**
- convention entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date du 15 avril 1998 pour le transfert de gestion de terrains situés sur le terre-plein du Fort du Naye, secteur de la station de pompage
- convention entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date du 23 juillet 1981 relative à la superposition de gestion de diverses voies portuaires
- convention de superposition de gestion entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date 9 décembre 1986 des terre-pleins de la voie des écluses.

Extrait de l'annexe 4 de l'arrêté de septembre 2010 portant transfert de gestion

Enquête publique, du 16 avril au 17 mai 2024 - Des arguments « Pour améliorer le projet »



Arrêté préfectoral du 20 janvier 2001 valant transfert de gestion au bénéfice de la ville de St-Malo



Terrain bénéficiant d'un transfert de gestion au bénéfice de la Ville



Contribution

Je constate, après examen attentif des pièces mises à disposition du public, que l'assiette foncière du terre-plein du fort du Naye (CR 0031) et de la douve adjacente pourraient toujours bénéficier, à ce jour, d'un transfert de gestion au bénéfice de la Ville de Saint-Malo.

Je suggère à la commission d'enquête de bien vouloir s'assurer de l'existence d'une délibération du conseil municipal concernant l'abandon de ce transfert de gestion de la parcelle CR0031 correspondant au fort du Naye au bénéfice de la Région Bretagne.

