

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 m<sup>2</sup>- 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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)

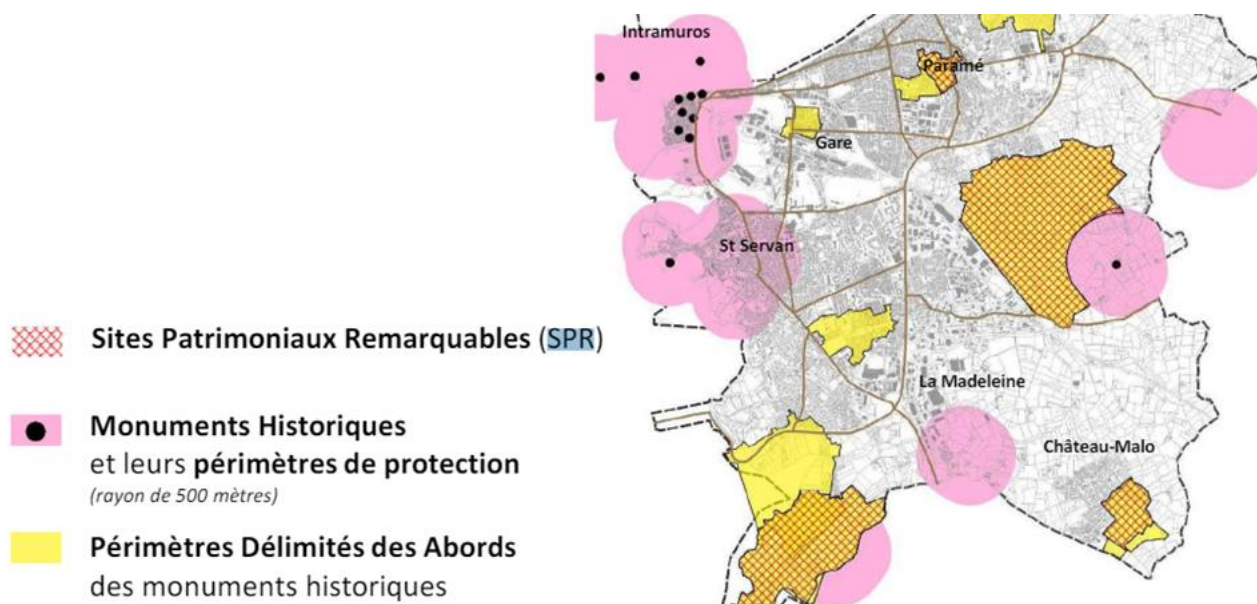
**Saint-Malo souffre actuellement d'une protection patrimoniale insuffisante, mais il est précisément prévu de la renforcer très prochainement en créant 3 nouvelles zones dont les zones littorales de Saint-Servan et l'Intra-muros et qui seront intégrées au nouveau PLU.**

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](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.