

Objet : commission d'enquête de la modernisation du Terminal Ferry de ST Malo

Messieurs les commissaires enquêteurs,

J'ai pu avoir accès par internet au dossier sus visé et je vous fais part des remarques et des questions suscitées par ce projet essentiellement au travers de la lecture du dossier « évaluation environnementale »(pièce 5-1 à pièce 5-6).

Ce projet d'un montant évalué à 150 MF est le projet majeur d'investissement de la région

Bretagne. Ceci lui permet de s'estimer « propriétaire » des lieux dans la concession portuaire. Or, ces lieux patrimoniaux prestigieux, sont des parties intégrantes de la ville de St Malo enclose de murs (les remparts et la ville bâtis depuis le 10 siècle)et de systèmes de défense contre les eaux de la mer (construits au XV III siècle les bassins portuaire sont commandés par les écluses d'accès) ,et non la propriété du conseil régional ,Dans cette concession portuaire et dans un contexte prestigieux le projet de modernisation du terminal ferry vient s'insérer.

1- Le respect patrimonial et environnemental aide à permettre l'acceptation sociale des nuisances dues au chantier. Les choix du maître d'ouvrage seront mieux valorisés et acceptés.

Certes un débat public (malgré tout retreint par le confinement de la pandémie en 2020) a eu lieu et des études complémentaires en 2023 ont permis de faire évoluer la partie terrestre du projet (enfouissement de 2m de l'ensemble du bâtiment de 7000m² du nouveau bâtiment) et la partie marine (limitation du déroctage et du « curage » du chenal d'accès).

On peut toutefois s'interroger sur la pérennité et la fiabilité des lourds travaux de gestion des sédiments marins et les coûts extraordinaires qui leur sont dévolus (pour ce qu'ils sont connus au moment de l'enquête publique).La nature et les marées sont puissantes dans la région de St

Malo...brassant constamment les sédiments.

Les sédiments terrestres et marins à gérer sont ventilés dans les dossiers présentés : On note que 90 000 m³ de sédiments seraient concernés. ..réutilisés au maximum sur place, optimisant le bilan carbone des chantiers.

On constate que le maître d'ouvrage a fait le choix de rehausser l'ensemble du terre-plein :des économies seraient elles possibles en réduisant les dépôts et le rehaussement du terre-plein ?

On lit également que la partie basse aux abords du fort du Naye serait transformée (pour une grande partie) en parkings pour les camions et pour les véhicules légers

La construction d'un axe de pénétration des véhicules voyageurs, tout droit et surplombant de +

4M nie la spécificité du Fort du Naye , élément de défense construit en 1838 sur « l'île dorée» qui bordait St Servan.

Ceci me semble une atteinte majeure au patrimoine de cet élément historique classé depuis 2000b qui est régi par le code du patrimoine. L'architecte de bâtiments de France et le ministère de la culture devront intervenir à ce sujet.

Ce choix doit être corrigé dans le dossier final, au-delà d'une réduction de 2m de la hauteur des bâtiments de 10m à 8M. (cf paragraphe sur le fort du Naye), c'est à dire en évitant le comblement des abords, et en gardant le recul des abords comme aujourd'hui.

2- L'économie générale de la gestion des sédiments autant marins que terrestres, et des sites de ressuyage de ces sédiments est difficilement compréhensible car ventilée dans plusieurs pièces ou dossiers. C'est ainsi qu'il est expliqué que « dans un futur porter à connaissance, les normes du projet seront étudiées (page 21 du résumé) ...ultérieurement.

3- Le maître d'ouvrage ,en faisant le choix d'augmenter la profondeur et la largeur des futurs navires(tout en diminuant le confort des passagers), explique les conséquences importantes en matière de coûts d'infrastructures portuaires : Il ne justifie pas pour autant ce choix qui entraîne une« fuite en avant » des coûts des différentes opérations

Le dossier d'enquête publique aurait été une bonne occasion de matérialiser les concertations préalables améliorant le projet choisi par le maître d'ouvrage.

4- Des nuisances importantes dues aux bruits sont prévues pendant le chantier durant 4 ans . (annexe 3 et 28) . Des fonçages de palplanches (88 unités, une par jour, occasionnant des pics de bruits de 130 décibels) sont prévues durant les chantiers . A ceci s'ajouteront, les mouvements de camions sur les plateformes, dus aux déblaiements et aux transports de sédiments, aux déconstructions et aux constructions !

Puisque le « bien public », c'est à dire la modernisation du terminal ferry, est invoqué comme argument d'acceptation, le dossier du maître d'ouvrage proposé à l'enquête publique en mentionnant ces nuisances , doit efforcera d'améliorer l'acceptation sociale pour les malouins, prioritairement concernés.

-Des moyens concrets pour faciliter les passages des riverains pendant et après les travaux devraient faire partie des mesures pour « corriger ou atténuer les impacts »(code de l'environnement)

-Des diagnostics de stabilité des bâtiments alentours, à la charge du maître d'ouvrage et préalablement aux travaux, doivent être prévus.

Il y a là, me semble-t-il, une possibilité d'amélioration de l'ensemble des dossiers environnementaux.

5- A la page 40 sur dossier internet, un plan d'ensemble montre que les nouveaux bâtiments sont d'une hauteur de 8m sauf sur la partie du bâtiment vers St Servan située sur la partie haute des remparts du fort du Naye. (4 m) ; le bâtiment semble déséquilibré ...Le projet peut être amélioré sur l'ensemble de la partie concernant le fort du Naye afin de mettre en valeur cet élément important pour les malouins.

On remarque que deux seuls « schémas de coupe » rappellent que le terre plein tout entier est en visibilité avec les monuments historiques classés de St Malo et avec les remparts de St Malo, justifiant une veille attentive de la municipalité de St Malo, du ministère de la culture et de ses représentants à ce projet. Aucun photomontage et aucune vue à partir de St Malo et de St Servan et à partir de la mer, n'est présenté dans le dossier : S'agit-il d'une déficience choisie ? Elle ne favorise pas l'adhésion aux projets.

Dans ce dossier, le fort du Naye est oublié/ digéré/comblé dans ses abords ...le projet paysager d'ensemble est il seulement un projet ,de routes de parkings et de passerelles :Peut on s'en satisfaire ?

6- Concernant les énergies surtout l'électricité nécessaire au fonctionnement de s ferries et du terminal ferry, la reconstruction de l'ensemble est une opportunité de recherche et développement de nouvelles énergies marines :

Des installations pilotes d'Hydrauliques pourraient être installés dans le port, , des installations pilotes pour capter l'énergie à partir des vagues par des houlomètres, ou encore des installations utilisant l'amplitude des marées(relais des techniques développées dans le barrage de la Rance tout proche) : Aucune initiative n'est évoquée dans ce dossier pour continuer le caractère novateur et audacieux que ces lieux ont toujours suscités. La glorieuse histoire des malouins aurait pu continuer de s'écrire.

*In fine, après les difficiles travaux de déconstruction, de transports et de dépôts des sédiments marins et terrestres, l'augmentation de voitures de passagers, de camions en centre-ville est présentée comme une chance de développement. (...).

Enfin, j'aurai souhaité que les avis des partenaires institutionnels sur ce projet soient joints pour une meilleure information au dossier d'enquête publique.

Hervé Lefort et Aline Le Coeur