

Sujet : [INTERNET] Fwd: Terminal du Naye Saint Malo
De : Rosine Lorotte [REDACTED]
Date : 25/04/2024 18:25
Pour : pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Nouvel envoi car apparemment l'adresse n'était pas correcte!

RL

----- Message transféré -----

Sujet : Terminal du Naye Saint Malo
Date : Thu, 25 Apr 2024 17:43:02 +0200
De : Rosine Lorotte [REDACTED]
Pour : pref-enquete-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Dans le cadre de l'enquête publique pour la construction du Terminal du Naye à Saint Malo, je vous prie de trouver ci-dessous mes commentaires:

- 1 Le projet de gare a un impact visuel inacceptable d'un point de vue patrimonial, il défigure les magnifiques remparts de Saint Malo,
2. La gare prévue est surdimensionnée par rapport aux besoins existants et à venir
3. Le projet n'a pas pris en compte le problème de la montée des eaux.

Cordialement

Rosine Lorotte

[REDACTED]

[REDACTED]

Sujet : [INTERNET] Terminal ferry du Naye - SAINT-MALO

De : Nelly Martinet [REDACTED]

Date : 27/04/2024 12:29

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

Bonjour,

Je me présente, Nelly Martinet, habitante & architecte depuis 1985 à Saint-Malo donc particulièrement intéressée par le projet ci -dessus.

Je voulais vous dire que malgré plusieurs essais sur le site dédié, je ne suis pas parvenu à déposer un avis à l'endroit dédié.

À défaut, ce mail vous parviendra & sera, je l'espère pris en compte dans le cadre de cette enquête publique.

Le projet dessiné par le cabinet AREP & défendu par la région Bretagne est inacceptable en l'état: la volumétrie est beaucoup trop importante à cette toute proximité des Remparts de la vieille ville.

Cette vieille dame mérite plus de respect ... Ce qui a toujours été fait concernant la perception extérieure de ses remparts..

Pourquoi cette si grande surface & surtout ces 2 niveaux ?

Cet étage nécessite une rampe d'accès, ascenseur ... mais surtout une passerelle pour les voyageurs piétons... ce qui aggrave énormément l'impact visuel de l'ensemble !

On ne peut pas construire n'importe quoi en cet endroit remarquable ...

On ne peut faire comme si on était n'importe où ?

On n'a pas besoin de signal fort pour cette gare maritime ? au contraire, il faut un peu d'humilité aux abords de ce site prestigieux : un bâtiment RDC est la solution !

On ne peut pas ne pas prendre en compte l'**impact visuel & la co visibilité évidente** ...

Ça ne remet pas en cause les ouvrages techniques nécessaires à l'accueil des nouveaux bateaux (dont le Saint-Malo !)

& une modernisation de l'ensemble ...

Je n'évoque pas le problème de la submersion marine (dont je ne suis pas spécialiste) mais on ne peut décemment l'ignorer quand on construit un ERP !

Ce projet succite beaucoup de réactions & nombreux sont ceux qui ne lâcheront pas l'affaire tant l'attachement à notre patrimoine historique & notre belle ville est bien vivant.

Les architectes n'aiment guère cela, je le sais, mais tant qu'il est encore temps de **revoir le projet architectural** ... il faut le faire, c'est urgent !

Merci pour votre lecture & votre compréhension

Avec mes respectueuses salutations

Nelly Martinet
[REDACTED]

Sujet : [!! SPAM] [INTERNET] Terminal du Naye

De : Michel LAMBERT [REDACTED]

Date : 27/04/2024 14:57

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

Monsieur le Préfet

En tant que malouins, et après avoir eu connaissance du projet de transformation de la gare maritime du Naye, nous avons l'honneur de vous adresser notre avis, après avoir participé aux réunions de l' APPSAM et lu le compte-rendu des études réalisées par des experts professionnels, des scientifiques et des passionnés du patrimoine de Saint Malo.

Leurs arguments résonnent avec tant d'évidence et de preuves justifiées que nous adhérons avec force et espoir à ce contre- projet qui ne semble imaginé que par un intérêt financier délirant et gravement irresponsable. La mégalomanie qui l'inspire compromettra totalement l'avenir de ce territoire maritime (montée des eaux) et patrimonial. Il est urgent de relire et d'écouter les arguments avancés, fruits du travail scientifique honnête de l'Association dont le seul but est de sauver la restructuration de la gare maritime .

Nous vous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'expression de notre respect.

Maryvonne et Michel LAMBERT

[REDACTED]

[REDACTED]

Maryvonne et Michel LAMBERT

Sujet : [INTERNET] Terminal du Naye Saint-Malo

De : William de Champchesnel [REDACTED]

Date : 27/04/2024 15:34

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

JE SOUTIENS LE PROJET DE NOUVELLE GARE MARITIME A SAINT-MALO

Il s'inscrit logiquement dans l'objectif de développement de l'activité passagers, activité principale du port de Saint-Malo (Numéro 1 des ports bretons pour le transport passagers).

Il n'est ni trop haut, ni trop bas, ni trop grand.... Il est le fruit d'études sérieuses menées par des personnes compétentes, quoi qu'en disent ses détracteurs.

Il ne défigurera pas plus la Cité Corsaire que ses autres infrastructures portuaires.

Quant à l'atteinte au patrimoine visuel (sic) de Saint-Malo, c'est de la Cité d'Alet, de Dinard, du chenal d'entrée..... que Sait-Malo offre son plus beau et vrai visage, pas d'un café du bout des Bas-Sablons !

Merci pour votre attention

William de Champchesnel
[REDACTED]
[REDACTED]

Sujet : [INTERNET] Non au projet actuel de la nouvelle gare maritime. Que la région écoute la voix de la démocratie et du bon sens !

De : lesaintyann [REDACTED]

Date : 28/04/2024 12:10

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

Madame, Monsieur,

C'est avec une colère froide, que nous constatons hélas, le maintien incompréhensible du projet de la nouvelle gare maritime, en dépit d'oppositions fermes et constructives.

Ce projet, faut-il le rappeler le plus coûteux et le plus impactant pour la préservation du patrimoine malouin, à été mené de façon unilatérale par la région, malgré la mise en place en 2020 de réunions publiques et d'ateliers.

Ces réunions semblent avoir été utilisées comme un faire valoir au choix d'un scénario déjà décidé en amont par les responsables.

Je peux personnellement en témoigner,

ayant assisté à l'une de ces concertations organisée par la CNDP et sur laquelle s'appuie avec force, le responsable du projet, Monsieur Perrin-Sarzier.

A maintes reprises, il nous a été rappelé que parmi les 3 options envisagées, la 3ème comprenant la totalité des travaux avait la préférence de la région.

De ce fait, s'agissait il d'une réelle concertation ou d'une simple information à destination du grand public ?!

Pas de scénario 3, pas d'électrification des quais m'a t'on dit !

A la question pourquoi une telle décision, la réponse des animateurs, me renvoyait à des contraintes techniques peu convaincantes.

Dans ces premiers échanges, j'ai ressenti une sorte de chantage inavoué.

Puis nous sommes sortis des locaux pour une inspection de la gare actuelle et une présentation évasive de ce que serait la nouvelle.

Nous avons compris qu'elle serait nettement plus grande sans aucune mention de l'existence d'une passerelle.

Lors de la restitution en visio de ces ateliers, je me souviens avoir pris la parole en demandant si la configuration architecturale de la nouvelle gare pourrait s'apparenter à un terminal aéroportuaire, ayant vu passer dans la presse locale des photomontages allant dans ce sens.

Pour me rassurer, on m'a évidemment affirmé que non !!

Nous voyons bien aujourd'hui l'empreinte qu'aura ce projet que la seule augmentation du trafic ne

peut justifier et qui s'inscrira pleinement dans un concept aéroportuaire doté d'une longue passerelle donnant accès aux ferry et dont la hauteur masquera une partie importante de la façade sud, la plus emblématique de Saint Malo.

On se sent floués, bafoués, même s'il nous est dit que cette passerelle pourrait ne pas voir le jour !!

Et on se demande encore comment un architecte des bâtiments de France à pu autoriser un ensemble architectural aussi massif à quelques mètres d'une façade historique et de remparts classés.

Y a t'il eu concertation, (une vraie), auprès des malouins sur cette architecture à 2 niveaux, voulue et non subie comme on voudrait nous le faire croire par des contraintes administratives liées au Brexit ? Non, elle s'est révélée et imposée lorsque le projet a été présenté au public.

Le scénario 3 devait passer.

Avec beaucoup de courage et d'énergie, des voix se sont élevées pour alerter sur les impacts saisissants qu'aurait un tel choix sur la préservation du patrimoine visuel.

Une petition en ligne a rassemblé plus de 18000 signatures pour s'opposer à ce projet hors du temps.

Un collectif s'est créé qui, devant la surdité de la région à du se muer en association combative; l'APPSAM.

Les membres de cette association, apolitiques et dénués de toute ambition électorale ou idéologique ont su démontrer les conséquences irraisonnées du maintien en l'état d'un tel projet, sans ne jamais remettre en cause le nécessaire réaménagement du terminal.

Leurs actions ont permis de révéler au grand jour, ce que les responsables du projet ne souhaitaient pas montrer, à savoir des vues prises des bas sablons et de la cité d'Aleth.

Malgré ces oppositions et les conclusions récentes de l'autorité environnementale pointant des défaillances notamment sur l'impact visuel et la sécurité en rapport avec la montée des eaux, la région s'entête à vouloir faire passer en force un projet mal né, alors que d'autres solutions existent.

A ne pas vouloir entendre de judicieuses alertes, la région s'enferme dans un déni de démocratie, au risque d'abîmer un environnement patrimonial multiséculaire, mondialement reconnu.

L'exemple, plus au large, de l'implantation du parc éolien de Saint Brieuc, très impactant visuellement par temps clair, démontre qu'une non prise en compte des alertes exprimées par des personnes soucieuses de transmettre un legs patrimonial aux générations futures, peut s'avérer fatale.

C'est donc avec force et détermination que je joins ma voix à toutes les oppositions, pour que ce projet soit revu et corrigé en tenant compte de toutes les contraintes déjà soulevées.

Saint-Malo à toujours su se battre contre l'adversité et se relever de la destruction.

Aujourd'hui encore, un combat est à mener pour que sa silhouette unique traverse les temps.

Ce combat, beaucoup de malouins sauront le livrer tout en gardant le cap sur une modernité harmonieuse et raisonnée.

La balle est désormais dans le camps de Monsieur le Maire qui dit vouloir prendre toutes ses responsabilités.

Une fois le permis signé, il sera trop tard.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de me lire.

Bien cordialement.

Yann Le Saint

████████████████████

.

Envoyé de mon mobile

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

De : jean-marc boury [REDACTED]

Date : 29/04/2024 13:33

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

Il semble impératif que le nouveau terminal soit construit sur une zone insubmersible pour les 20/30 prochaines années tout en garantissant que sa hauteur ne nuira pas à la vue sur l'intra-muros à partir de saint-SERVAN.

Jean-Marc BOURY

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.**

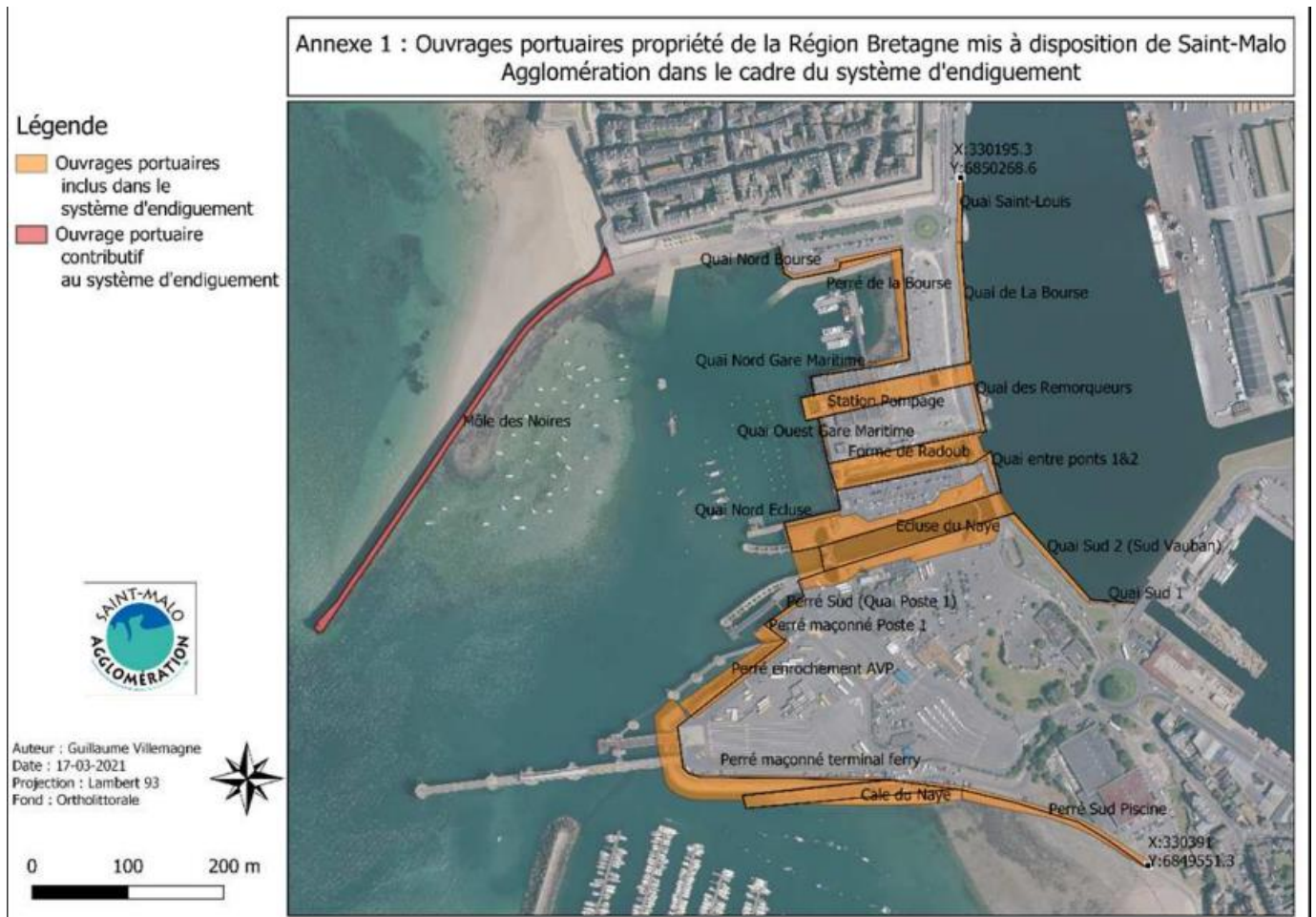
1-1-2/ Renforcer l'endiguement Ouest de Saint-Malo

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.

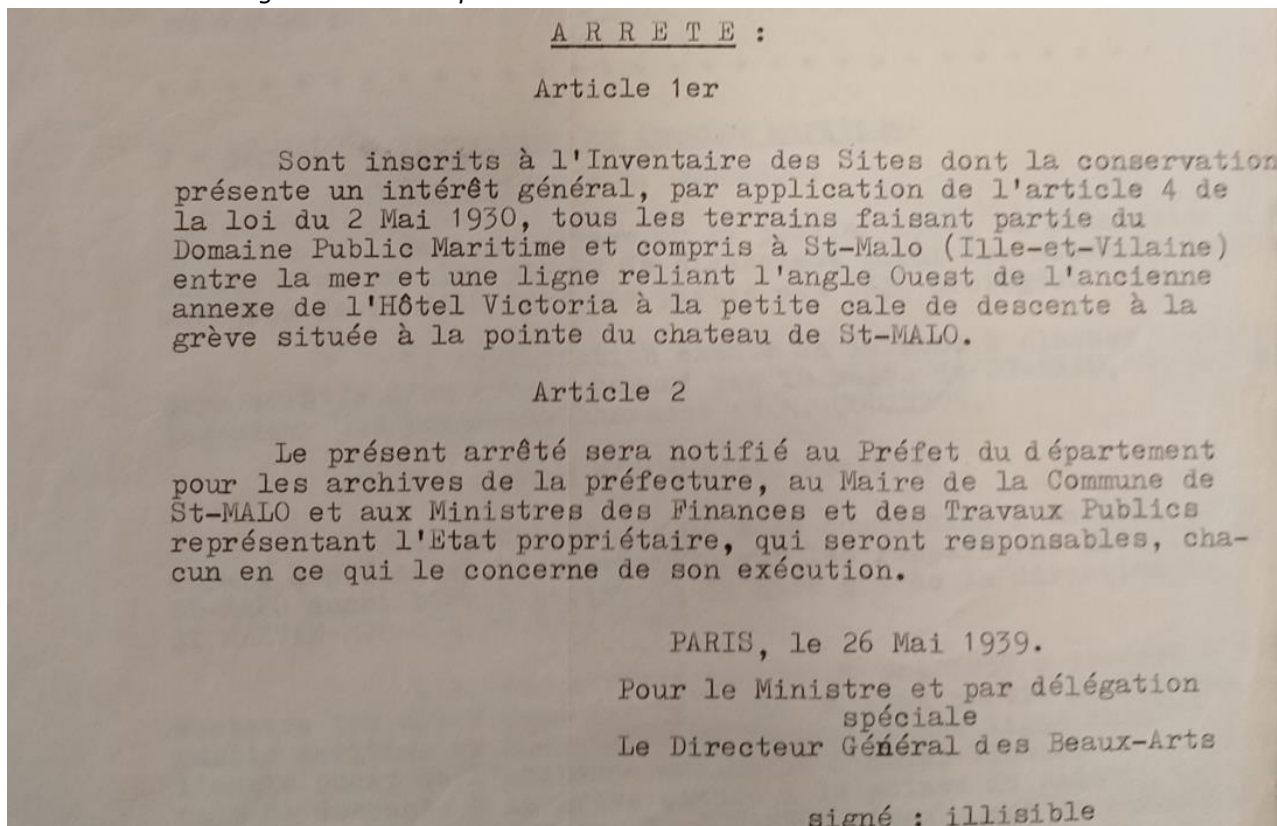
Après la transformation du bassin de marée en l'actuel bassin à flot Vauban, mis en service en 1931, on évita que autour du bassin Vauban et du fort du Naye « *de grandes bâtisses en fer ou en ciment armé de trois ou quatre étages viennent masquer les remparts et la silhouette des maisons dites des corsaires 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

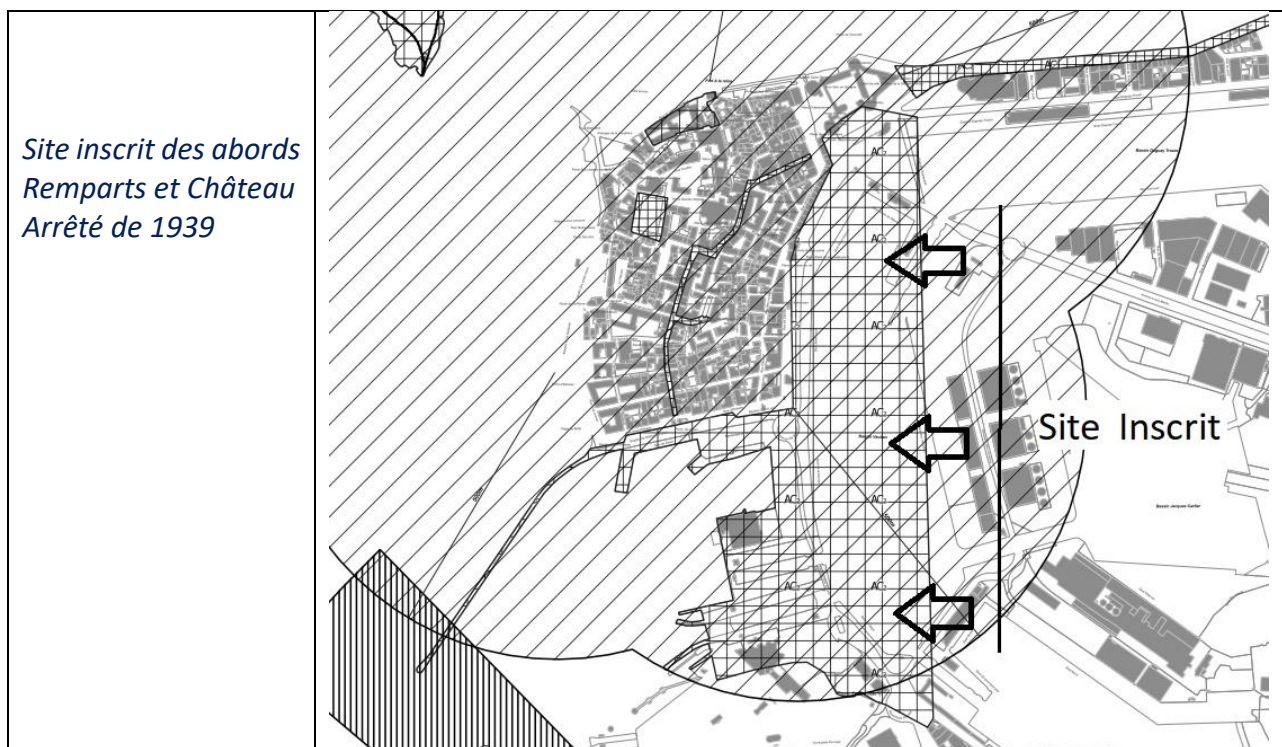
Le site du château et des remparts a été inscrit à l'Inventaire des Sites **dont la conservation présente un intérêt général** par arrêté ministériel du 26 mai 1939.

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 FRANCAISE
Commission départementale des sites, perspectives et paysages d'Ille-et-Vilaine
Séance du 11 mars 1963
PROCES-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 pas été 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 échoue 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.

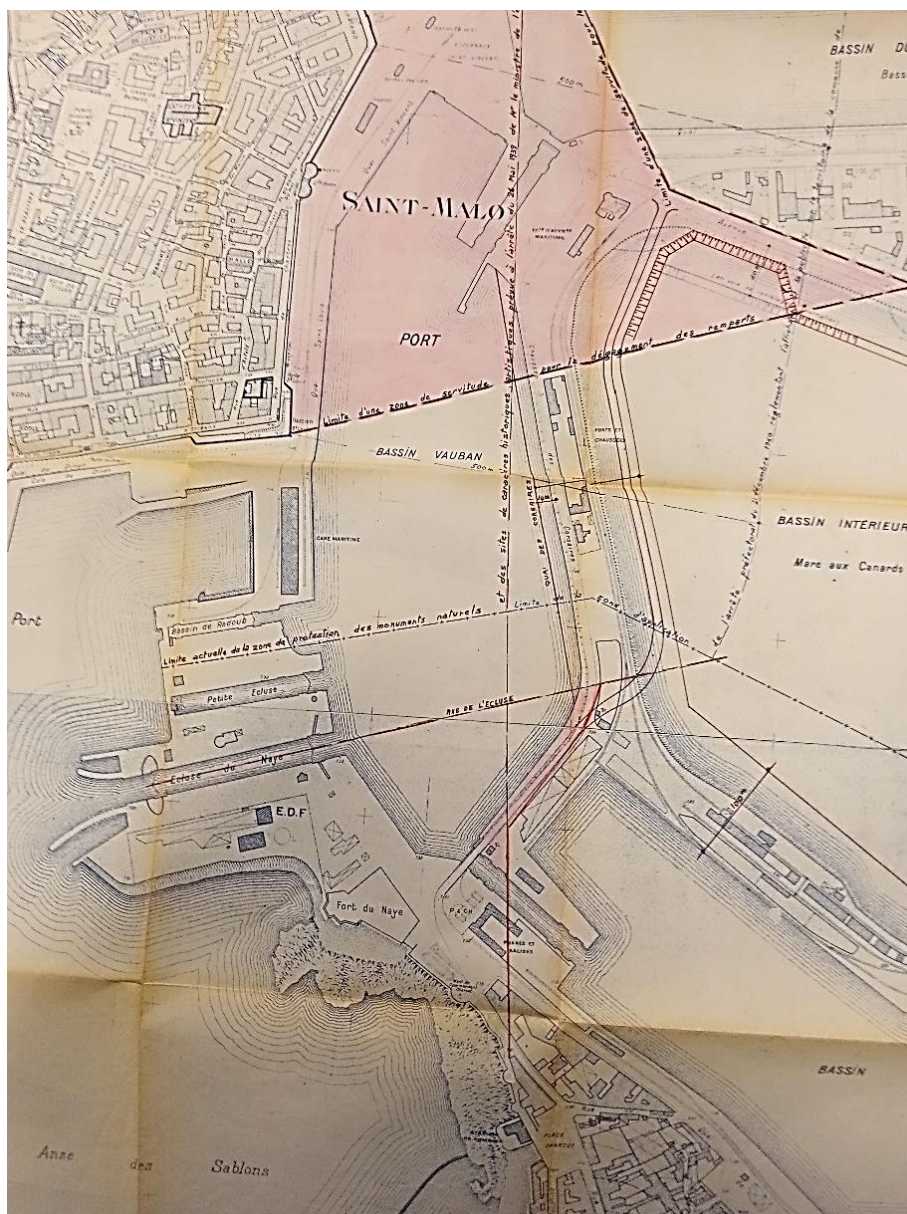
.....

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 :

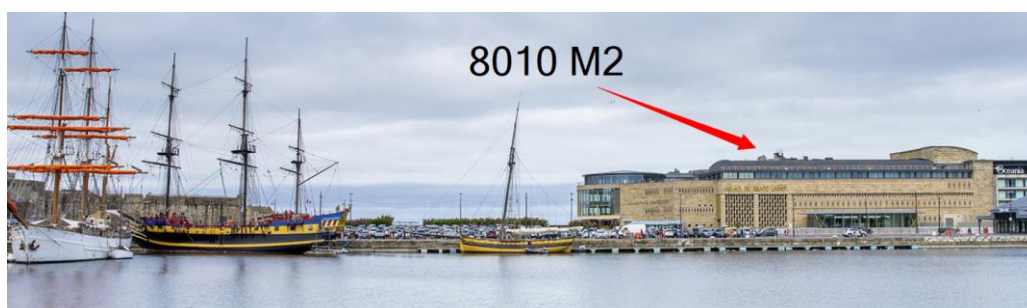
- La gare maritime actuelle : 2100 m²



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

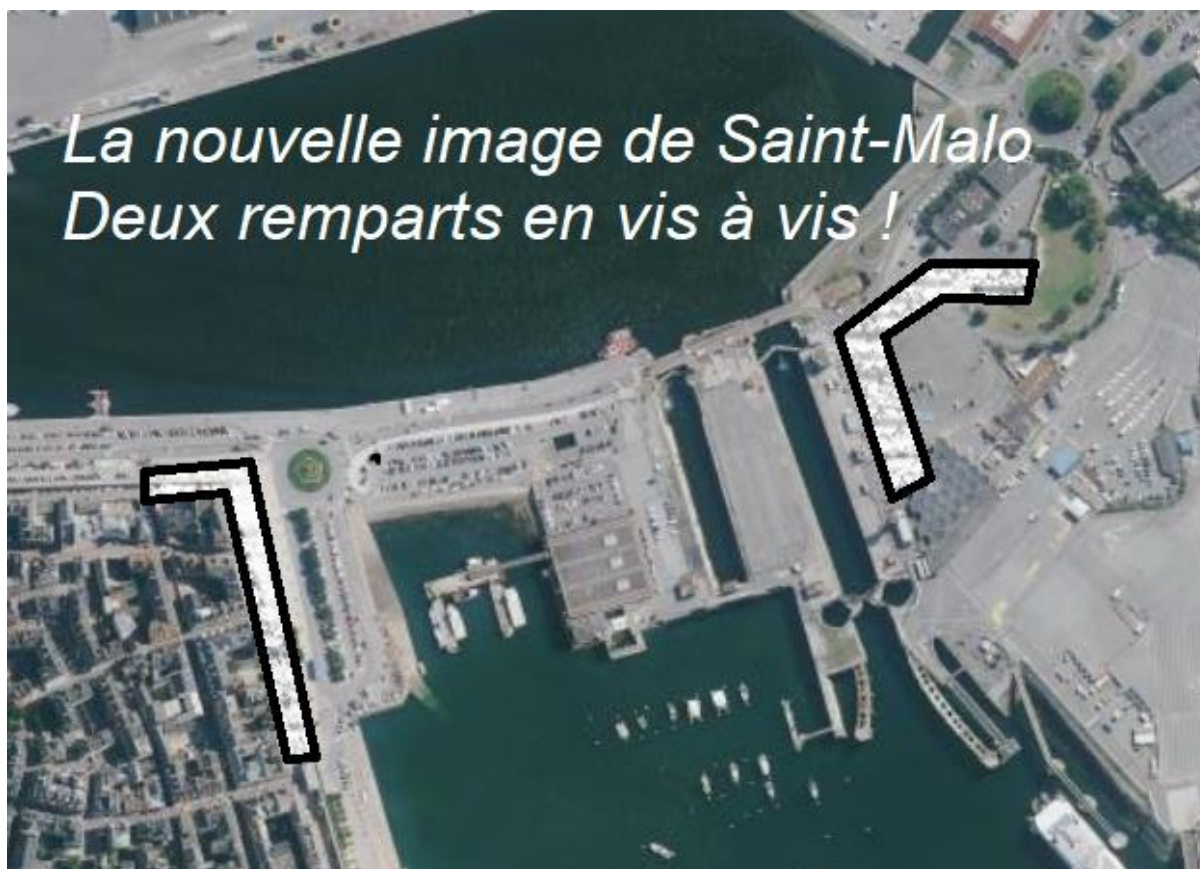
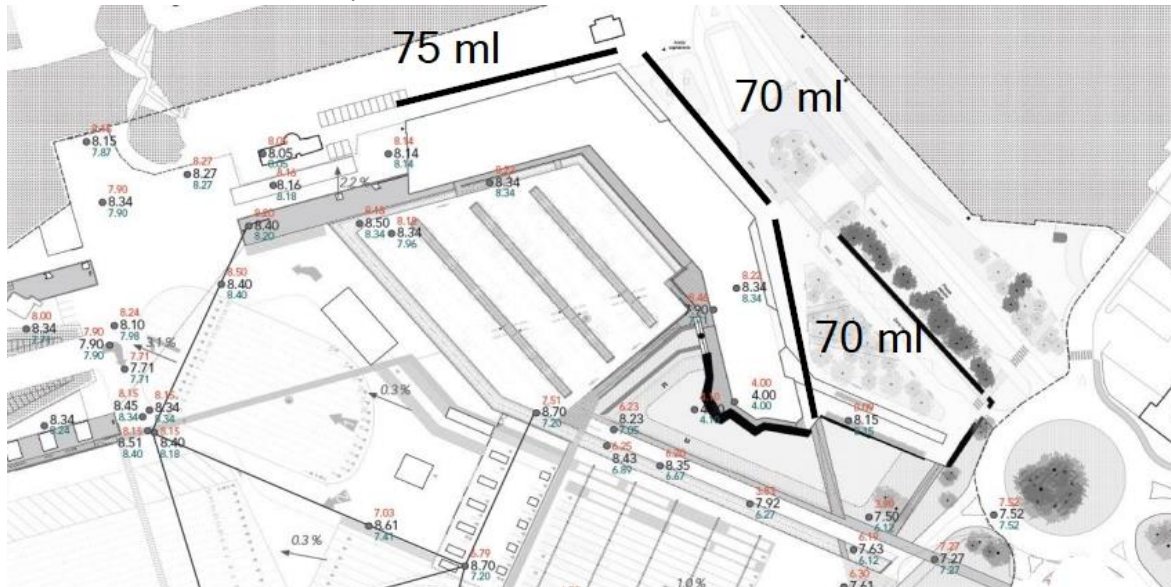


- L'actuel Palais du Grand-Large : 8010 m²



- 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

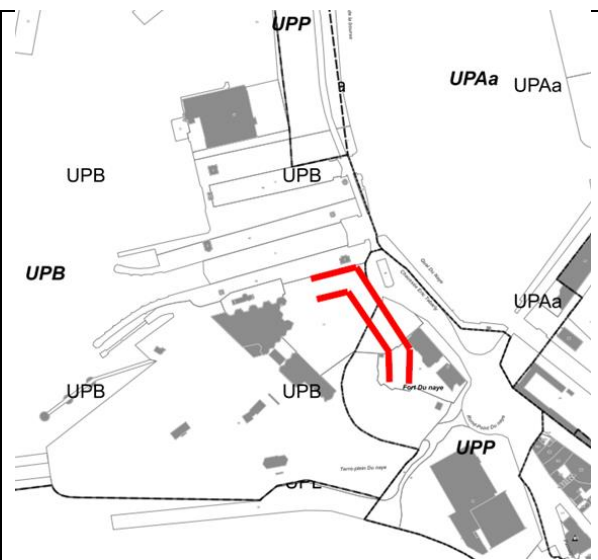
La protection du site inscrit des remparts et du château a toujours constitué un enjeu de premier ordre lors de l'élaboration des documents d'urbanisme successifs de Saint-Malo et un soin attentif a été apporté au règlement graphique et littéral de ce secteur très particulier.

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

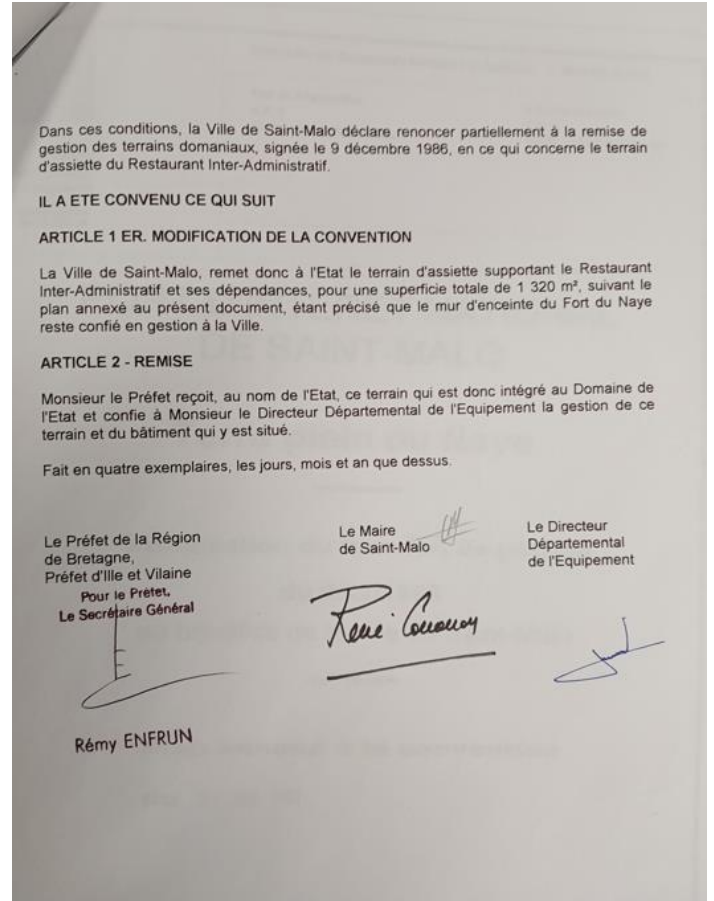
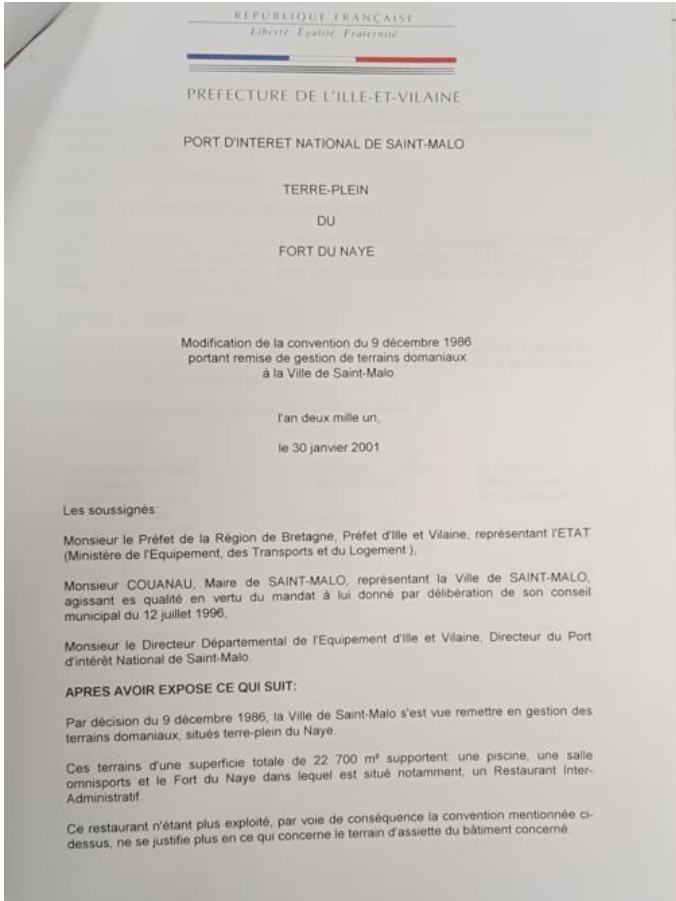
L'annexe 4 de l'arrêté de septembre 2010 ainsi visé mentionne les servitudes associées au transfert des propriétés cadastrées dont à l'article 4.2 1^{er} alinéa « la convention du 9 décembre 1986 modifiée conclue entre l'Etat et la ville de Saint-Malo pour le transfert de gestion du terre-plein du Fort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

4.2 Conventions de transfert ou de superposition de gestion :

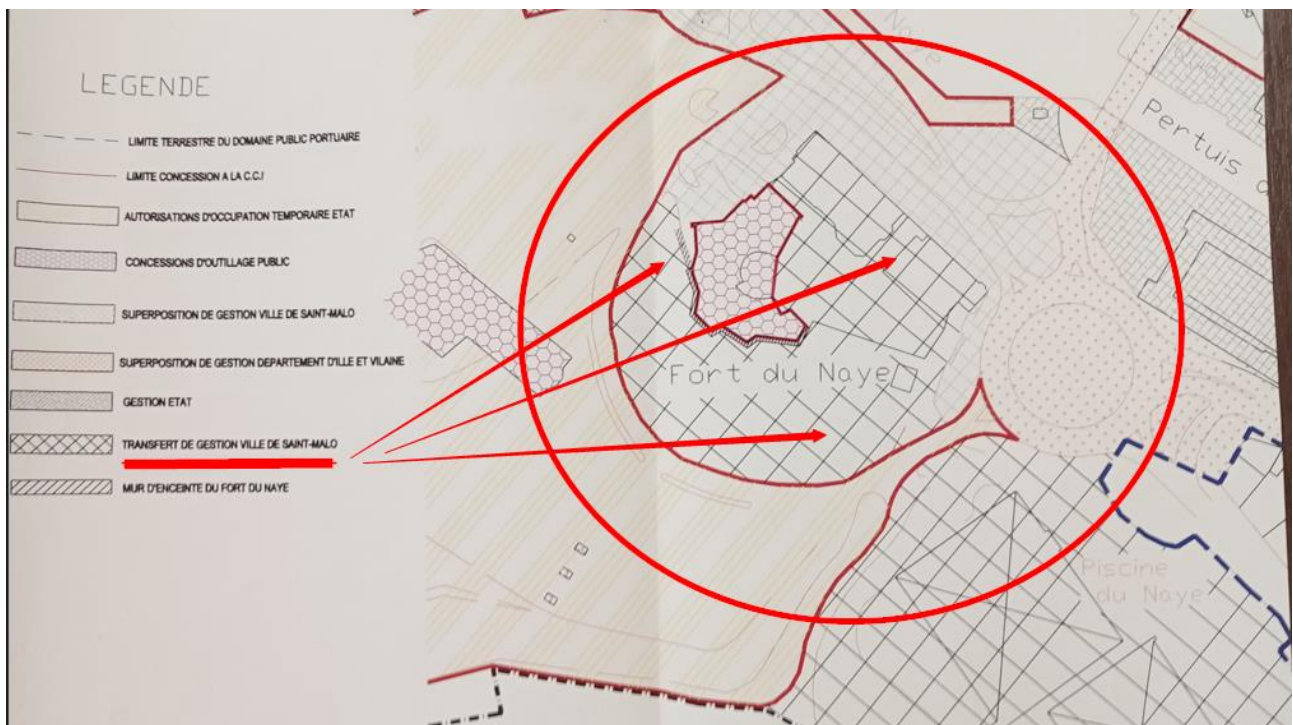
- convention du 9 décembre 1986 modifiée conclue entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date pour le transfert de gestion du terre-plein du Fort du Naye;
- convention entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date du 15 avril 1998 pour le transfert de gestion de terrains situés sur le terre-plein 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.





Modernisation du terminal du Naye

Enquête Publique du 16/04/2024 au 17/05/2024

Observations de Rothéneuf Environnement

Propos liminaires

✓ Rothéneuf Environnement (R.E.) est favorable à l'ambition du Conseil Régional de « proposer une reconstruction de l'actuelle gare maritime, à l'échelle du territoire ».

Pour R.E. il convient :

- De préserver l'équilibre du port de Saint-Malo avec le maintien du trafic roulier, indispensable pour la sauvegarde de la vocation commerciale du port ;
- De proposer un aménagement exemplaire du terre-plein du Naye avec le souci de valorisation paysagère en vis-à-vis du site protégé de l'intra-muros. Ce projet de modernisation du terminal ferry va en effet requalifier cette porte d'entrée vers l'Intra-Muros et créer un nouvel espace portuaire qui va se substituer à un espace fortement dégradé.

✓ Rothéneuf Environnement n'a pas vocation à s'exprimer sur le projet architectural de la nouvelle gare maritime dès lors qu'un tel projet est validé par les plus hautes instances en charge de la protection de notre patrimoine. Les abords portuaires de l'Intra-Muros constituent en effet le patrimoine commun de tous et la Région Bretagne en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences et saura répondre à l'intérêt commun.

✓ Rothéneuf Environnement demande à la Région Bretagne d'assurer la sécurité des populations résidant dans les zones urbaines submersibles de Saint-Malo en lien avec la GEMAPI, et c'est pourquoi il convient que le projet renforce la protection de Saint-Malo et ses endiguements.

R.E. exposera ci-après ses propositions qu'elle souhaite constructives pour une meilleure prise en compte des problèmes de submersion marine.

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 20 000 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 répondre :

- à l'Enquête Environnementale pour systèmes d'endiguements ;
- à la nécessité de renforcer l'endiguement Ouest de Saint-Malo ;
- au futur PPRSM en cours d'étude avec la mise en œuvre d'un programme pluriannuel de renforcement des digues portuaires.

1-Enquête Environnementale – Système d'endiguement - (rubrique 3.2.6.0 de la nomenclature Loi sur l'eau)

Les travaux de renforcement des perrés et de surélévation du terre-plein du Naye constituent des systèmes d'endiguement majeurs pour la ville de Saint-Malo et sont donc soumis à autorisation environnementale (rubrique 3.2.6.0 de la nomenclature Loi sur l'eau).

Cette demande d'autorisation est du ressort de l'autorité compétente pour la GEMAPI à savoir la Communauté d'Agglomération. Elle doit s'accompagner :

- 1) des études préalables nécessaires au dépôt d'un dossier de demande d'autorisation environnementale propre à la réalisation des ouvrages d'endiguements ;
- 2) d'un engagement de la GEMAPI de gérer/surveiller/entretenir ces futurs ouvrages conformément à la réglementation.

S'agissant d'un nouveau système d'endiguement avec travaux, le dossier soumis à enquête environnementale doit répondre aux dispositions de l'article R181-13 et suivants du Code de l'Environnement et préciser :

- Les rubriques de la nomenclature Loi sur l'eau concernées ;
- La description des travaux envisagés, de leur impact environnemental et des mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser

La GEMAPI doit s'assurer de l'intervention d'un organisme agréé pour la conception et la modification des systèmes d'endiguements.

Commentaires de R.E.

Pour R.E., conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, s'agissant de la modification d'un système d'endiguement majeur de Saint-Malo, les travaux autorisés doivent être visés expressément par la future autorisation environnementale.

Le dossier concerne le système de protection Ouest des zones urbaines submersibles, c'est pourquoi :

- ***R.E. demande à la commission d'enquête de bien vouloir s'assurer tant auprès de la Région Bretagne que de la GEMAPI que le dossier mis à disposition du public répond aux dispositions de la Loi sur l'eau et du Code de l'Environnement pour les travaux d'endiguements.***

2/ Renforcer l'endiguement Ouest de Saint-Malo

Au titre du PPRSM en vigueur, les ouvrages portuaires constitués de la totalité des perrés 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 et sont mis à disposition de Saint-Malo Agglomération (GEMAPI) dans le cadre du système d'endiguement de Saint-Malo.

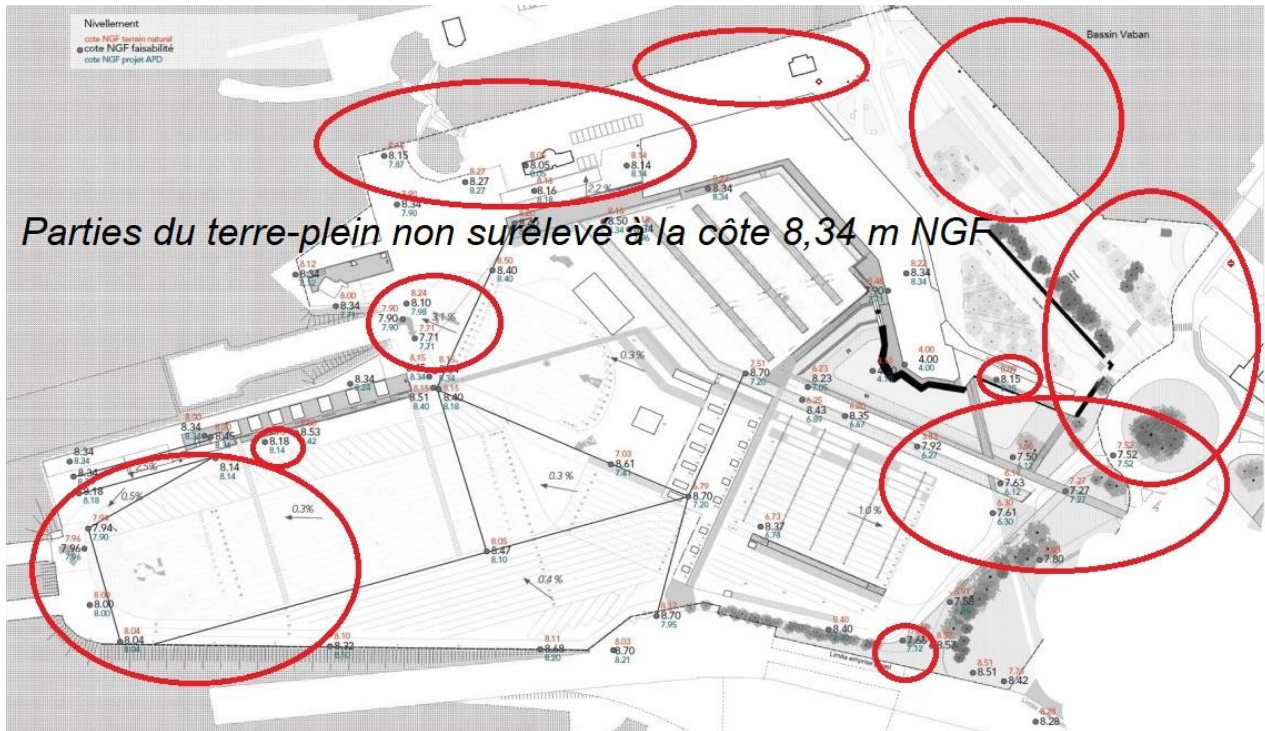
Pour répondre aux obligations du PPRSM de 2017, la Région Bretagne précise que les futurs ouvrages sont tous rehaussés par rapport à l'état actuel en respectant la cote 8,34m NGF. Les garanties apportées par le bénéficiaire de l'autorisation sur le niveau de protection et la tenue du système d'endiguement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



Ouvrages de défense contre la submersion marine gérés par la GEMAPI

Commentaires de R.E.

Rothéneuf Environnement relève que pour répondre aux ambitions du PPRSM de 2017, **seule une partie du terre-plein du Naye est surélevée à la cote 8,34 m NGF** ainsi que certains perrés périphériques. Par contre il ne semble pas envisagé la surélévation des bords à quais des écluses, et des portes des écluses. Il en est de même pour la partie Sud du terre-plein du Naye, le giratoire du Naye, le perré sud de la piscine ou des Quais Sud 1 et 2 du bassin « Vauban ».



Pourtant, le terre-plein du Naye et ses abords à savoir : le giratoire du Naye, les quais et portes d'écluses, la partie sud du terre-plein 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 une partie du terre-plein du Naye à la cote de 8,34 N.G.F. sans prévoir la surélévation des autres ouvrages de défense directement associés à ce projet de modernisation du terminal.

R.E. s'interroge sur le bien-fondé pour les contribuables de la Région Bretagne de ces investissements à hauteur de 150 millions en l'absence d'un programme global de défense à définir par le futur PPRSM pour ce site majeur.

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, Rothéneuf Environnement demande que la cote de 8,34 m N.G.F. soit :

- *d'une part repensée à une altimétrie telle que l'on fasse de cet ouvrage de défense majeur de Saint-Malo, un ouvrage durable ;*
- *d'autre part que ce projet de réaménagement des défenses contre la submersion marine intéresse la totalité du terre-plein du Naye et ses abords.*

- ***R.E. demande qu'une étude préalable globale de défense contre la submersion marine entre les écluses et la digue des Bas Sablons soit associée à la mise en œuvre du futur PPRSM et soit validée préalablement à toute autorisation préfectorale qui pourrait faire suite à l'enquête environnementale.***

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

Le site actuel de la Gare Maritime, qui constitue un ouvrage majeur de défense contre la submersion marine comme rappelé au chapitres 1 et 2, est déjà exposé dans sa partie basse à des submersions occasionnelles, qui ont toutefois tendance à se répéter.



Constat de submersions occasionnelles (Extraits dossier mis en enquête publique)

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 des évolutions liées aux résultats d'études sur les ouvrages de protection, d'autres relatives aux outils de modélisation des franchissements », mais aussi à de nouvelles prévisions à long terme.

Le PPRSM de Saint-Malo de 2017 était basé sur une élévation du niveau de la mer de 0,60 mètre, et remonte à 2011. La révision du PPRSM devra tenir compte des prévisions plus alarmistes des scientifiques concernant l'élévation du niveau de la mer à savoir vraisemblablement entre 1 mètre et 1m50 à l'horizon 2100.

Le futur PPRSM devra, 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 devront être accompagnées d'un calendrier et d'un programme d'investissement auquel sera associée la modernisation du terminal du Naye.

Observations de R.E.

R.E. rappelle que 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 et qu'il lui appartiendra de se prononcer au final sur cet aspect de la submersion marine en refusant tout déni en ce domaine et en respectant le futur arrêté du nouveau PPRSM.

Le 03/05/2024

R.E. demande :

- **Un réexamen total du projet avec l'hypothèse d'élévation du niveau marin retenue par le futur PPRSM en cours de révision à l'horizon 2100, par les travaux du GIEC et les 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 de la totalité des ouvrages d'endiguement du terre-plein du Naye et de ses abords.**

Didier Gautier

Président de Rothéneuf Environnement

Membre de :

Dour ha Stêriou Breizh
Eau & Rivières
de Bretagne

Sujet : [INTERNET] Enquete publique sur les aménagements du terminal du Naye

De : Emmanuel Denis de senneville <[REDACTED]>

Date : 05/05/2024 11:36

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

Copie à : [REDACTED]

Dans le cadre de l'enquete publique sur les aménagements du terminal du Naye

Je fais part de mon avis qui n'est pas favorable a ce projet en l'état:

1- L'édifice est actuellement trop haut et trop grand et n'a pas été étudié avec les nouvelles données économiques post brexit et les contraintes environnementales quant à l'atteinte au patrimoine, Je demande que le bâtiment ne soit que sur un niveau et que l'on supprime la passerelle

2- Le PPRSM de Saint-Malo doit donner ses conclusions afin de mieux appréhender une conception du terminal du Naye comme une digue pour abriter l'arriere ville de la montée des eaux .

Emmanuel de SENNEVILLE

[REDACTED]

Sujet : [INTERNET] Terminal du Naye

De : Guenhaële Dervieux [REDACTED]

Date : 05/05/2024 14:40

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

Bonjour,

Oui à une modernisation du terminal du Naye

mais il est souhaitable d' abaisser à un seul niveau de 4 m le bâtiment dans sa partie
située le long de l'écluse face aux remparts

(50% de plus en surface que la gare actuelle) pour une raison d'esthétisme.

G.Dervieux

Envoyé de mon iPhone

Guenhaële Dervieux



Saint-Malo, 5 mai 2024

**A l'attention de
Madame et Messieurs les Enquêteurs Publics**

Objet: terminal ferries du Naye, Saint-Malo

L'association APPSAM* et ses 90 adhérents ont l'honneur de vous soumettre leurs observations et propositions sur le projet de modernisation du terminal ferries du Naye à Saint-Malo.

Saint-Malo est un port depuis 2000 ans, et c'est son port qui a d'abord fait sa gloire, sa renommée, son prestige, sa richesse. L' APPSAM affirme donc son soutien total à l'activité portuaire de Saint-Malo, et à son développement.

Mais ceci doit être maîtrisé par les collectivités territoriales et l' Etat de manière globale, structurée, stratégique, afin d' assurer la pérennité du patrimoine extraordinaire de la cité corsaire, non seulement historique, mais aussi humain, économique, industriel, portuaire.

La contribution de l' APPSAM est justement destinée à apporter ses propositions citoyennes à cet égard. Elle est formulée en plusieurs documents référencés I à V; le présent constituant le Document I.

Très respectueusement,

Gérard COLLIN

Président de l' APPSAM

** Association pour la Préservation et la Protection du patrimoine matériel et immatériel de Saint-Malo*



APPSAM

appsamsaintmalo@gmail.com
www.saintmalocollectifsablons.fr

Saint-Malo, modernisation du terminal ferries du Naye

Contribution de l'APPSAM à l'Enquête Publique Document I : la montée des eaux

1. Résumé pour lecture rapide

La présente contribution à l'enquête publique (16 avril - 17 mai 2024) porte sur le fait que notre pays doit se préparer à une montée des eaux accélérée, ce qui trouve pour Saint-Malo application dans le Document II soumis séparément par l'APPSAM

Au-delà des incertitudes légitimes des scientifiques à prédire avec précision le niveau des mers qui sera atteint en 2100 en raison de la complexité des phénomènes climatiques et glaciaires et des rétroactions associées, la poursuite continue depuis des années de notre meta-analyse des données récentes laisse clairement voir une accélération irréversible déjà sur les décennies à venir de la dynamique de fonte des glaces du Groenland et de l'Antarctique, et une probabilité toujours croissante de niveaux nettement plus élevés dès le présent siècle que ne le laissaient supposer les études antérieures.

Pour faire simple: la question aujourd'hui n'est plus de savoir si la mer va monter de 2 m, mais quand ?

Ce qui oblige notre pays d'ores et déjà à se **préparer** en toute éventualité aux scénarios GIEC très exigeants SSP5-8.5, démarche qui ne relève pas ou plus de l'approche scientifique, mais de l'impératif politique de responsabilité.

Le présent document soutient donc que notre pays doit politiquement, socialement **se préparer en responsabilité à une montée des eaux en 2100 non pas de 1m voire 1m20, mais de +1m50 voire +2m.**

L'argumentaire spécifique au programme de modernisation terminal du Naye est développé dans notre contribution Document II soumis séparément.

En 3 temps :

- **"plus ça chauffe et plus ça fond, et plus ça fond et plus ça fond";**
- **la question n'est plus de savoir si la mer va monter de 2 m, mais quand?**
- **il faut d'ores et déjà commencer à préparer notre pays à une montée des eaux en 2100 de + 1m50 voire + 2m.**

Contenu du dossier

Paragraphe

0	Que sait-on des GES dans l'atmosphère ? Qu'ils continuent d'augmenter
1	Que sait-on de la montée des eaux ?
2	A quoi se préparent les États du monde entier ?
3	En France
4	Mais prévoir n'est pas suffisant; il faut préparer aux scénarios les plus contraignants

Notes préliminaires

i) Rappel : l'association malouine APPSAM soutient la modernisation du port ferries de Saint-Malo y compris une nouvelle gare plus accueillante.

ii) Ce Document I précède le Document II soumis également par l' APPSAM; il doit donc logiquement être lu avant le Document II.

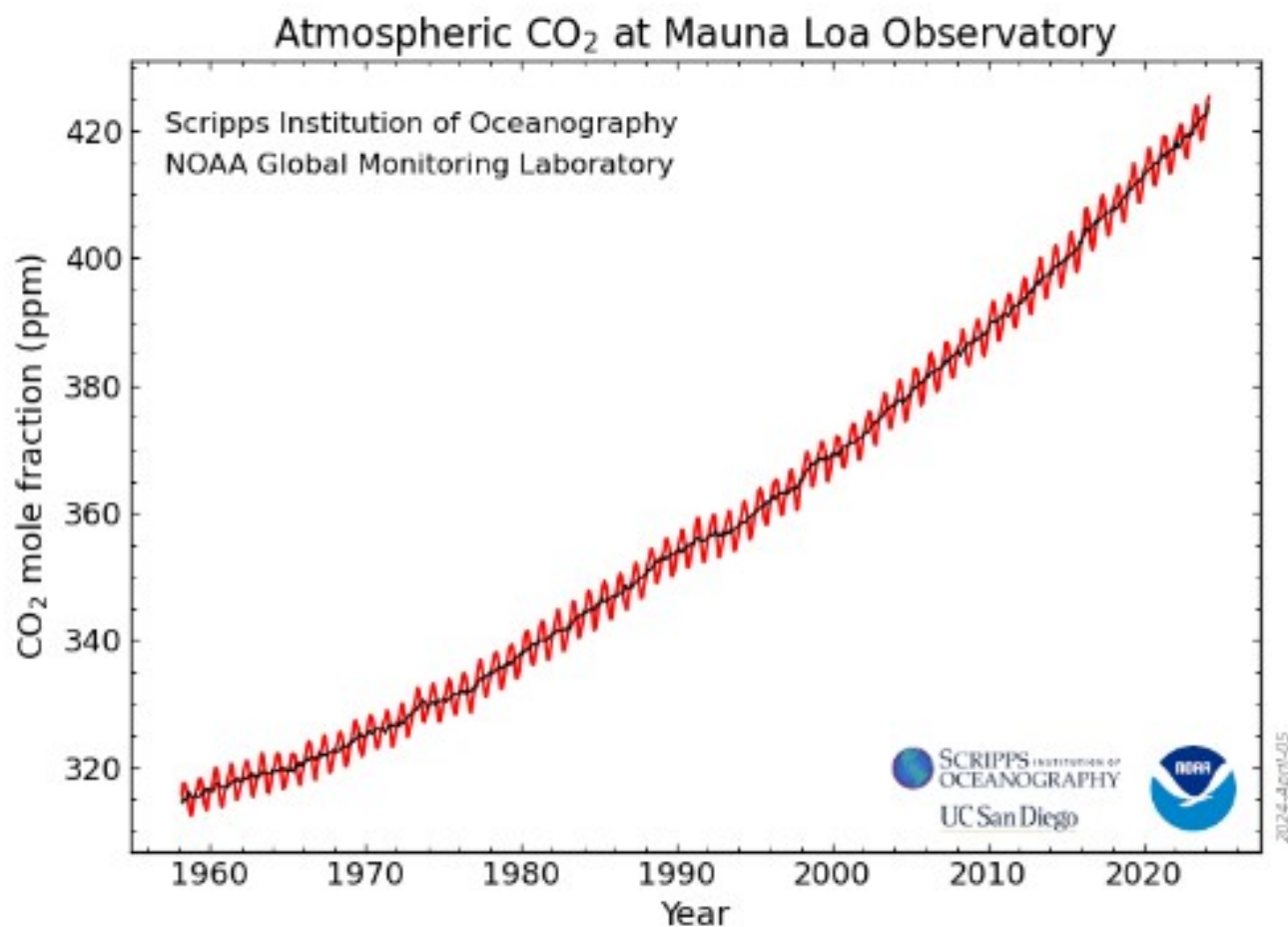
iii) Le présent document a été relu à titre personnel par Mr Laurent LABEYRIE, glaciologue, ex-membre et ex-rapporteur du GIEC.

iv) Ce document cite :

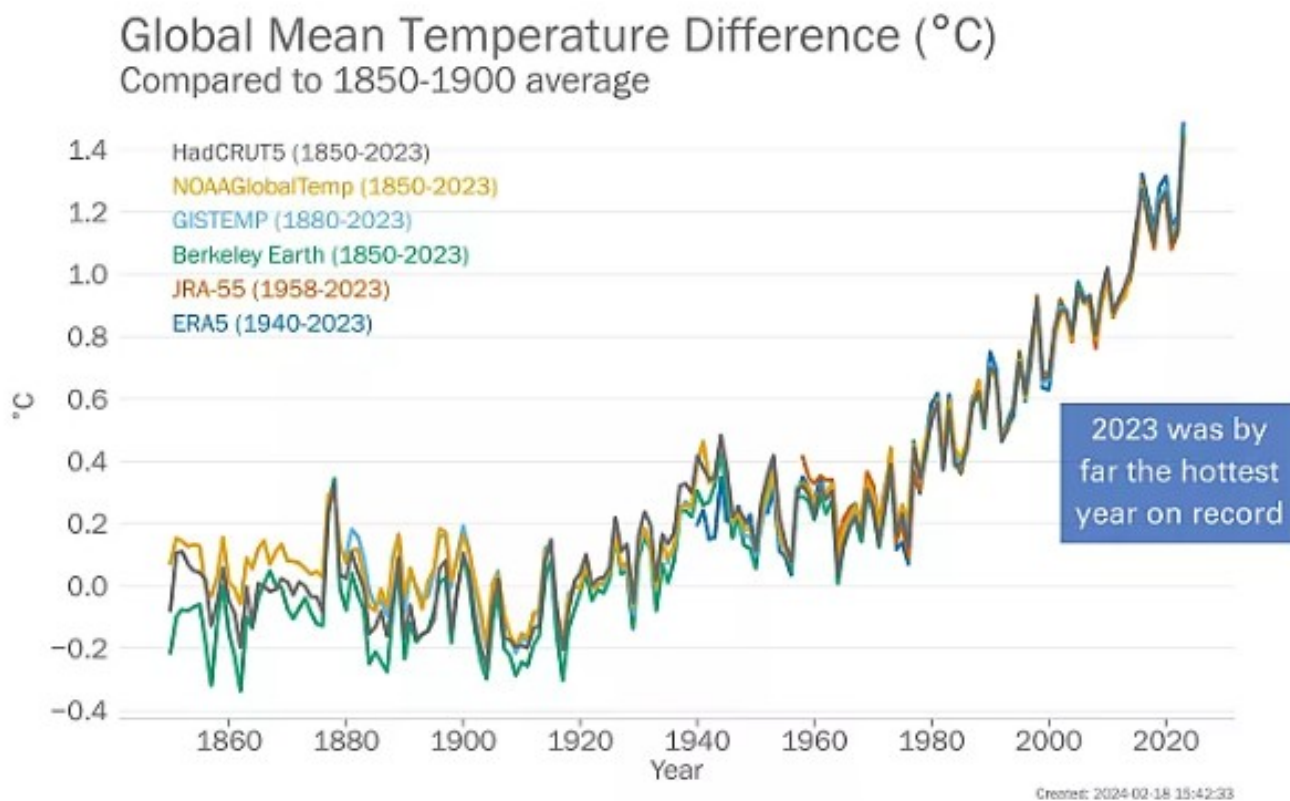
- des études scientifiques consultables librement;*
- des articles de presse se référant à des études scientifiques qui n'ont pu être consultées directement.*

Notes : les textes surlignés en jaune l'ont été intentionnellement par l' APPSAM pour plus de commodité et de rapidité de lecture.

Chapitre 0: que sait-on des GES dans l'atmosphère ? Qu'ils continuent d'augmenter [source NOAA].



Et que sait-on de la montée des températures ? Qu'elle s'accélère [source WMO].

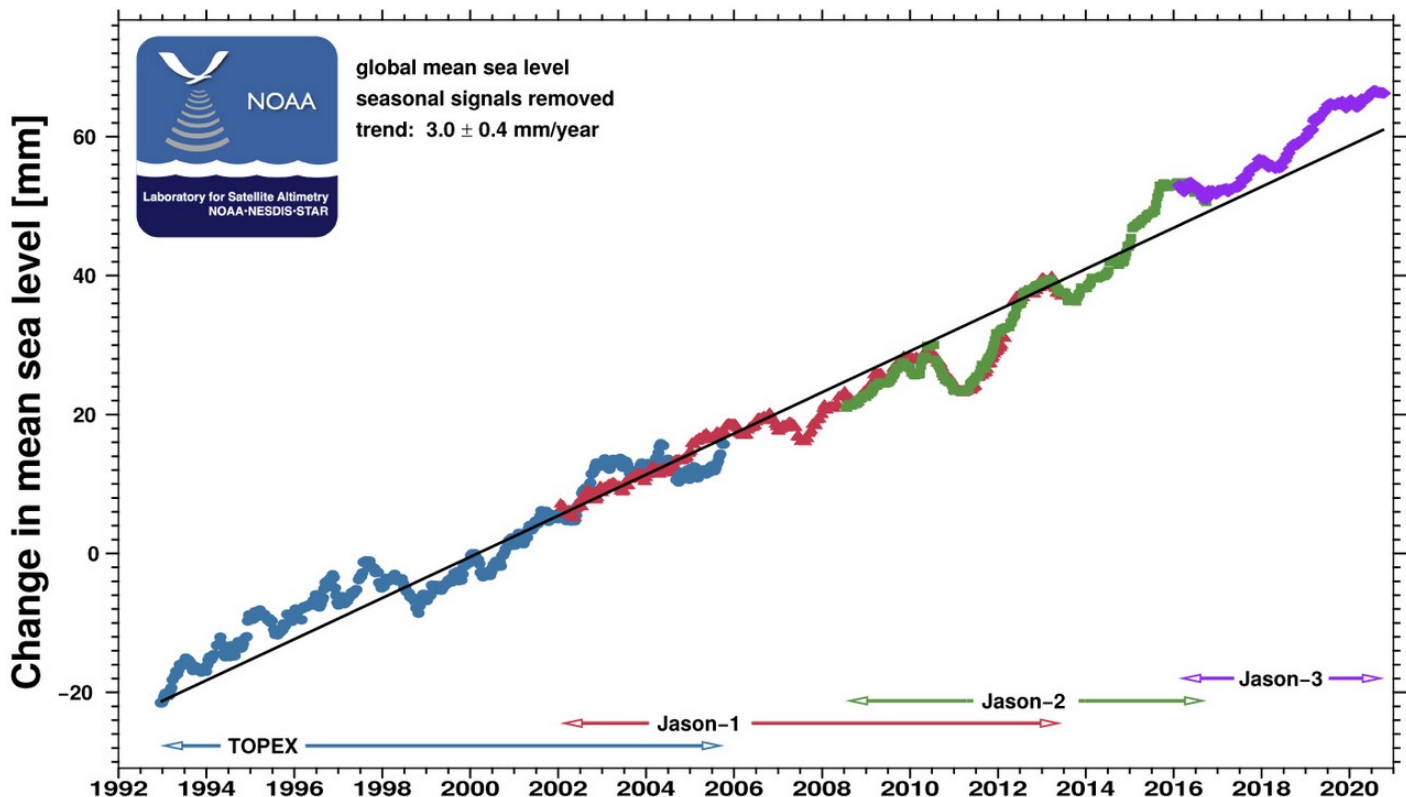


Annual global mean temperature anomalies (relative to 1850–1900) from 1850 to 2023, with data from six data sets. - WMO

Toutes les mesures et observations récentes montrent une accélération du réchauffement global et ses conséquences climatiques. Selon le GIEC (rapport OMM 2024), le réchauffement climatique atteindra 1,5°C par rapport à l'ère pré-industrielle dès les années 2030-2035. La température a déjà monté de près de 1,2°C en moyenne et a tutoyé en 2023 pour la première fois +1,5 °C sur une année entière.

Chapitre 1: que sait-on de la montée des eaux ?

1.1. Les **observations scientifiques** montrent une accélération de la montée des eaux, très claire depuis 2015 (source NOAA, USA).



Données plus précises au ¶ 1.4.

1.2. **La montée des eaux océaniques** est le résultat de 2 phénomènes principaux:

- la dilatation thermique des océans: si le premier kilomètre de la mer voit sa température monter de $0,6^{\circ}\text{C}$, cela entraîne une dilatation de 15,6 cm (source: Pierre Thomas, Laboratoire de Sciences de la Terre, ENS-Lyon);
- et surtout la **fonte des glaces du Groenland et du continent Antarctique.**

1.3. Autant le 1er est prédictible avec une grande précision, autant le 2nd est plus difficile à modéliser faute de connaissances précises sur la dynamique profonde des calottes glaciaires et les rétroactions associées.

Une méta-analyse des publications scientifiques menée depuis 5 ans mène cependant aux conclusions suivantes.

i) Les estimations actuelles consensuelles avec un scénario "raisonnable" anticipent un effet global de fonte des 3 calottes du Groenland, de l'Ouest et de l'Est Antarctique de l'ordre de +40 à 60 cm en 2050, y compris dilatation océanique et fonte

des glaciers continentaux, +1 à 1,5 m en 2100, et +2 m entre 2100 et 2200. 3 m au début du 22ème siècle à cause du seul Antarctique est possible, quoique peu probable.

ii) Toutes les observations aggravent quasi-systématiquement les précédentes estimations.

iii) La fonte des glaces est maintenant devenue **irréversible** [23 oct 2023, revue « Nature Climate Change »], conclusion assez récente, vers des élévations extrêmes.

"Ainsi, la fonte des calottes glaciaires de l'Antarctique occidental et du Groenland qui, si elle franchit un certain seuil, pourrait faire augmenter le niveau des mers de deux mètres d'ici à 2100, exposant près d'un demi-milliard de personnes à de fréquentes inondations côtières. « Le point de basculement est-il dépassé ou bien est-il encore possible d'inverser la tendance ? Personne n'en est tout à fait sûr », déclare Tim Lenton, spécialiste du système terrestre à l'université d'Exeter et auteur principal du rapport."

<https://www.latribune.fr/climat/energie-environnement/climat-a-deux-doigts-d-etre-franchis-des-points-de-basculement-pourraient-declencher-des-catastrophes-naturelles-en-cascade-984969.html>

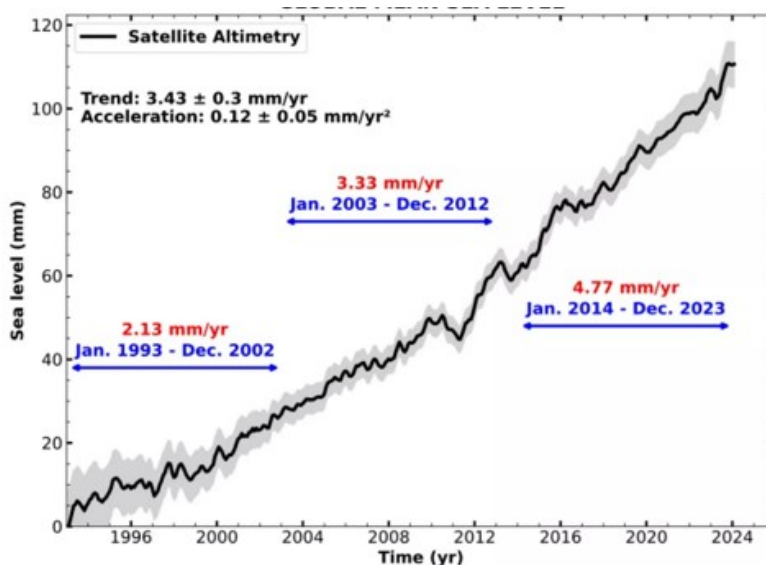
Le Figaro, Sciences, 19 mars 2024: *" Signe inquiétant, le taux d'élévation de ce niveau moyen au cours de la dernière décennie (2014-2023) est plus de deux fois supérieur à celui de la première décennie de l'ère satellitaire (1993-2002). Les glaciers de référence à travers la planète ont subi le recul le plus important jamais enregistré depuis 1950, après une fonte extrême dans l'ouest de l'Amérique du Nord et en Europe, selon des données préliminaires."*

<https://www.lefigaro.fr/sciences/climat-la-planete-au-bord-du-gouffre-apres-une-decennie-record-de-chaaleur-alerte-l-onu-20240319>

1.4. Selon le WMO, la montée des eaux:

- a été de 4,77 mm/an entre 2014 et 2023;

- et s'accélère à un niveau courant de 0,15 mm/an² (+0,15 mm/an chaque année).



Sea level
rise is
accelerating

1.5. En 2023, la NASA a enregistré une montée record de 7,6 mm en un an: environ 5 mm de changement climatique, + environ 2,5 mm dû à El Niño.

<https://www.sudouest.fr/environnement/climat/rechauffement-climatique/rechauffement-climatique-la-hausse-du-niveau-des-oceans-a-connu-un-bond-important-19048919.php>; NASA HR sea level 1993 2023.png

1.6. Sur ces bases (et il n'y a aucune raison que la fonte des glaces ralentisse, au contraire), le 'record' 2023 sera banal dans 15 ans.

1.7. Extrapolation mathématique de 2025 à 2100 (75 ans) sur hypothèse de calculs + 6 mm/an + 0,15 mm/an²:

élévation totale = $(6 \times 75) + (0,15 \times 75 \times 76/2) = 450 + 427,5 = 877,5$ mm.

Et l'on devrait donc atteindre en moyenne 10 mm/an autour de 2040-2050.

Et sur cette base 15 à 20 mm/an en 2100, et au total une élévation de près d' 1 m en 2100 sans compter l' accroissement de l'accélération (dérivée 3ème en termes mathématiques).

Autrement dit, une élévation du niveau de la mer entre 2024 et 2100 de + 1 m est très probable sinon certaine, mais (bien) plus est tout-à-fait possible.

1.6. Groenland: les études récentes de plus en plus alarmistes

Une étude récente conclut que le Groenland continue à fondre au rythme actuel, il contribuera à lui seul pour + 50 cm du niveau de la mer en 2100 [[https://insideclimatenews.org/news/18012023/greenland-ice-sheet-global-warming/?](https://insideclimatenews.org/news/18012023/greenland-ice-sheet-global-warming/)].

Une autre étude conclut même à une multiplication par 3 de l'élévation du niveau de la mer, qui ajouteraient quelques dizaines de cm à un terme certes encore difficile à prévoir, mais qui confirme l'accélération déjà discutée.

[<https://www.cnews.fr/environnement/2023-05-10/les-marees-accelerent-la-fonte-des-glaciers-et-lelevation-du-niveau-de-la>]

Et encore: " *Le Groenland perd 20 % de glace en plus de ce que l'on pensait. (...) La fonte des glaces (...) aurait été, entre 1985 et 2022, beaucoup plus importante que ce que l'on croyait, révèle une étude publiée sur le média scientifique "Nature". Des chiffres qui inquiètent encore un peu plus la communauté scientifique.*"

<https://www.courrierinternational.com/article/climat-le-groenland-perd-20-de-glace-en-plus-de-ce-que-l-on-pensait-revele-une-etude>

Et encore: "L'amincissement de la calotte glaciaire du Groenland se produit davantage à l'intérieur des terres que prévu, ce qui va probablement aggraver l'élévation du niveau de la mer et donc la menace sur les populations côtières du globe", selon une étude publiée dans la revue scientifique Nature (9/11).

<https://www.geo.fr/environnement/groenland-la-fonte-des-glaces-a-linterieur-des-terres-laisse-presager-une-montee-des-eaux-plus-grave-que-prevu-212516>

Et encore: "Les glaciers situés à la périphérie du Groenland sont littéralement attaqués par les deux bouts. En effet, de nouveaux travaux ont montré que les impacts liés au réchauffement de l'atmosphère et de l'océan se renforçaient mutuellement, illustrant la grande vulnérabilité des rivières de glace. La hausse des températures de l'air augmente la fonte de surface sur une large partie de la calotte groenlandaise. Or, cette eau de fonte s'infiltré via des crevasses et ressurgit en mer par les langues terminales des glaciers émissaires. Là, elle favorise le mélange océanique et vient concentrer les eaux plus chaudes à la base des glaciers. Aussi, la fonte sous-marine est renforcée, ce qui diminue leur épaisseur et favorise plus de fonte en surface. En somme, un cercle vicieux." [Revue Nature Geoscience le 3 oct 2023].

<https://sciencepost.fr/les-glaciers-du-groenland-sont-attaques-par-les-deux-bouts/>

Et encore: " Il s'avère que la fonte actuelle de la calotte, connue entre 2000 et 2019, entraînera au minimum une hausse de 27,4 centimètres du niveau de la mer. C'est plus

que les 20 cm prévus par le GIEC pour 2100, et surtout, **cela ne prend pas en compte le réchauffement climatique à venir**. Par exemple, si les niveaux de fonte extrêmes observés en 2012 se reproduisent chaque année, **l'élévation pourrait atteindre environ 76 cm.**" [Rappel : **pour le seul Groenland** - Source: Xavier Fettweis chargé de cours en climatologie à Université de Liège [<https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/le-journal-des-sciences/groenland-la-fonte-des-glaces-provoquera-une-forte-hausse-du-niveau-de-la-mer-5327353> [ajout 02 03 2024]

Et encore: "The results published in this paper have major implications for ice sheet modeling and projections of sea level rise," Rignot said. "Earlier numerical studies indicated that including melt in the grounding zone would **double the projections of glacier mass loss**. The modeling work in this study confirms these fears. **Glaciers melt much faster in the ocean than assumed previously.**"

Joining Rignot, Gadi, Dimitris Menemenlis, NASA JPL research scientist. <https://news.uci.edu/2024/03/13/grounding-zone-discovery-explains-accelerated-melting-under-greenlands-glaciers/>, 13 mars 2024.

1.7. Antarctique: aussi...

1.7.1. Une étude de février 2024 **s'inquiète- fait nouveau- de la fonte de l' Antarctique oriental, alors que** l'on se préoccupait d'avantage auparavant de la menace constituée par l'ouest de l'Antarctique (Thwaites), pouvant à elle seule faire monter les eaux de 3 m d'ici 100 à 300 ans.

Une récente étude menée par des scientifiques de l'Université Stanford a mis en lumière une réalité alarmante concernant le bassin subglaciaire de Wilkes en Antarctique. Cette vaste étendue de glace, grande comme la Californie, abrite une quantité de glace suffisante pour élever le niveau mondial des mers de près de 3 mètres en cas de fonte complète. Grâce à des survols radar, les chercheurs ont découvert que la base de cette calotte glaciaire **pourrait être beaucoup plus proche d'une fonte accélérée que ce que l'on croyait jusqu'à présent.**

<https://www.techno-science.net/actualite/cette-partie-antarctique-proche-basculement-augmentation-possible-metres-niveau-mers-N24519.htm>

1.7.2. "Pour la troisième année consécutive, **le niveau des glaces de l'Antarctique a atteint un plus bas,** mais les conséquences désastreuses de cette situation « ne semblent pas d'importance pour la population mondiale », se lamente le géologue Miguel Angel de Pablo : « les scientifiques, on ne nous écoute pas ». « Les équipes qui étudient les glaciers antarctiques constatent une **accélération généralisée de la perte de masse des glaciers** [...] ce qui provoque un déséquilibre et les glaciers » perdent leur volume «

beaucoup plus rapidement », explique le géologue espagnol sur l'île de Livingston, à près de 1 000 kilomètres des côtes du sud du Chili.

Professeur à l'université d'Alcala de Madrid, Miguel Angel de Pablo étudie depuis 16 ans les caractéristiques des sols gelés de l'Antarctique, affectés par la crise climatique provoquée par l'émission massive de gaz à effet de serre. « *Le problème, c'est qu'il n'est pas facile de se remettre de ces dégradations. Même si aujourd'hui on arrêta tout, si on changeait notre rythme de vie dans les sociétés occidentales, demain les glaciers ne cesseraient pas de se dégrader, ni les sols gelés d'être perdus, ni les écosystèmes d'être affectés* », dit-il, se disant « très inquiet ».

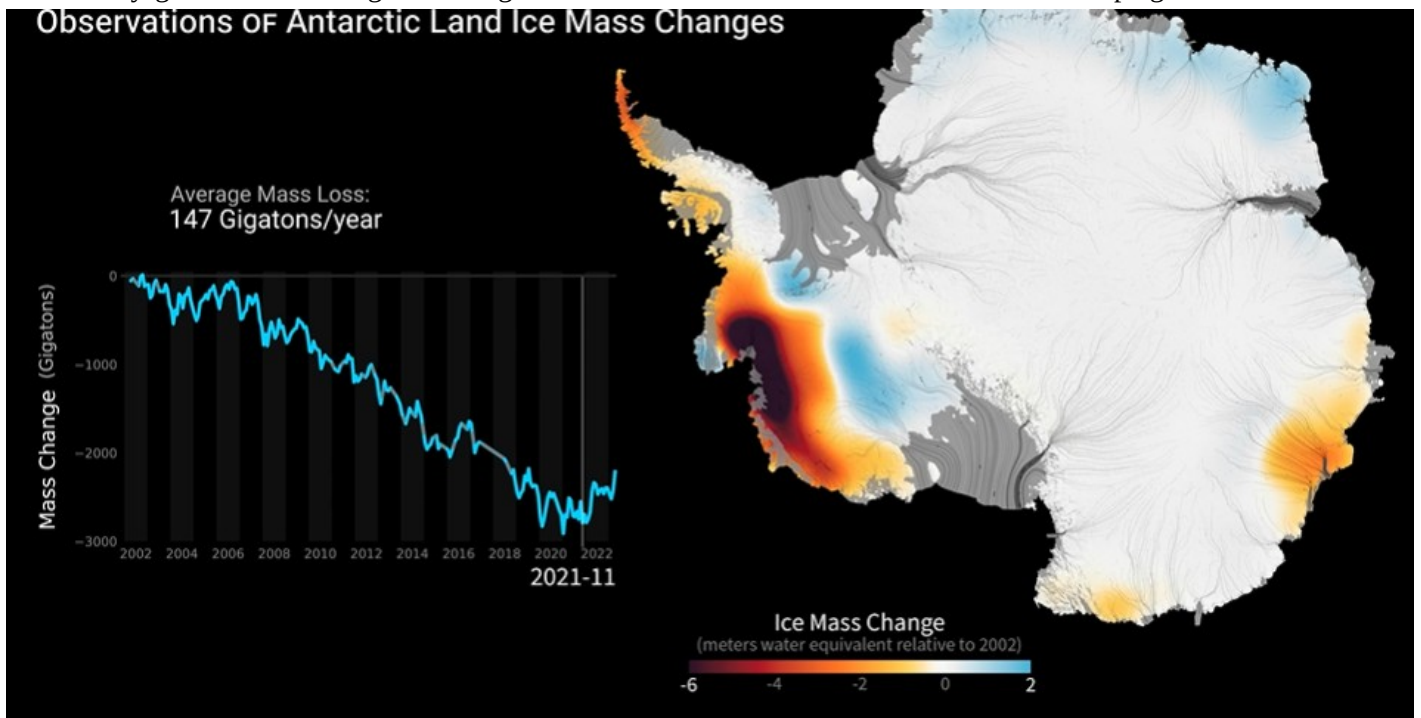
<https://www.sudouest.fr/environnement/climat/rechauffement-climatique/on-ne-nous-ecoute-pas-la-fonte-des-glaciers-de-l-antarctique-s-accelere-les-scientifiques-tres-inquiets-18797462.php>

1.7.3. "Une étude récente publiée dans *AGU Advances* révèle un événement sans précédent sur le glacier de Pine Island en Antarctique. Une fissure glaciaire de 10,5 kilomètres s'est formée en seulement 5 minutes et demie, atteignant une vitesse stupéfiante d'environ 128,7 kilomètres par heure. La fissure observée sur le glacier de Pine Island en Antarctique a démontré une vitesse de fracture record de 35 mètres par seconde. « Il s'agit, à notre connaissance, de l'événement d'ouverture de faille le plus rapide jamais observé », a déclaré Stephanie Olinger, chercheuse principale, dans un communiqué. (...) « Les plates-formes de glace exercent une influence stabilisatrice très importante sur le reste de la calotte glaciaire de l'Antarctique. (...) Alors que les chercheurs s'efforcent de comprendre les mécanismes sous-jacents à ces événements, une chose est claire : la vitesse à laquelle les glaciers se fissurent peut avoir des implications majeures pour la montée des mers et nécessite une attention accrue dans le contexte du dérèglement climatique. (...) »

<https://www.science-et-vie.com/nature-et-environnement/effondrement-des-calottes-glaciaire-en-antarctique-une-fissure-colossale-de-105-km-sest-formee-a-une-vitesse-record-de-128-km-h-127900.html>

1.7.4. Le visuel suivant illustre la perte croissante de masse glaciaire du pôle Sud depuis 2002. l'échelle de couleur en bas correspond aux masses de mêmes couleurs (qui seraient) perdues dans l' Antarctique Ouest, jusqu'à une montée des eaux de 6 m à long terme pour le seul Antarctique ouest (glacier Thwaites).

Source: https://insideclimatenews.org/news/26022024/new-research-from-antarctica-affirms-threat-of-doomsday-glacier-but-funding-is-running-out/?utm_source=InsideClimate+News&utm_campaign=426613cb86



EMAIL_CAMPAIGN_2024_03_02_02_00&utm_medium=email&utm_term=0

Dr James KIRCHAM: "In a worst-case Antarctic meltdown scenario, still deemed unlikely by the Intergovernmental Panel on Climate Change, sea level could rise **3 feet by about 2070, 10 feet by the early 2100s**". [Dr James Kirkham, Chief Scientific Advisor of the 'Ambition on Melting Ice' high level policy group on sea level rise and water resources]

1.7.5. " (...) les estimations actuelles avec un scénario "**raisonnable**" montrent en plus de la dilatation des océans liée à leur réchauffement un effet global de fonte des 3 calottes Groenland, ouest et est Antarctique en gros +40-60 cm en 2050, +1-1,5 m en 2100, et +2m quelque part entre 2100 et 2200." (Laurent LABEYRIE, glaciologie, ex-Membre et Rapporteur du GIEC - correspondance privée, 24 Oct 2023).

1.7.8. Stéphane COSTA, professeur universitaire, 13 avril 2024: « La fonte des glaces continentales va plus vite, l'eau est montée de 20 centimètres en 100 ans, explique-t-il. Là, **on parle de 1,8 mètre d'ici 2100 si rien n'est fait** pour réduire l'émission des gaz à effet de serre ».

1.8. Même si les émissions de GES s'arrêtaient aujourd'hui...

...la dynamique de fonte des glaces est enclenchée et irréversible.

Toutes les études scientifiques pointent en effet la dynamique auto-génératrice de la fonte des glaces, par un double effet d'emballement:

- i) une accélération que l'on peut appeler exogène: plus les températures montent et plus les glaces fondent (après une 1ère phase transitoire d'accumulation de neige);
- ii) une accélération elle endogène, notamment par 2 effets:
 - l' albédo: la glace et la neige font miroir en renvoyant une partie de l'énergie solaire dans l'espace: plus la glace fond et plus l'énergie solaire est absorbée par le sol;
 - la survenue de courants d'eau fondue qui s'infiltrer et amplifie la fonte (para 1.6).

En termes triviaux: "plus ça chauffe et plus ça fond, et plus ça fond et plus ça fond".

Cet effet "boule de neige" se vérifie aussi pour les glaces de montagne ->

<https://www.techno-science.net/actualite/ia-scientifique-predit-alpes-perdront-bientot-jusqu-65-volume-glaciaire-N24568.html>

La question n'est donc plus de savoir si la mer va monter de 2 m... mais quand ?

Chapitre 2. A quoi se préparent les États du monde entier ?

2.1. L'étude scientifique 2023 « *Global survey shows planners use widely varying sea-level rise projections for coastal adaptation* », Daniella Hirschfeld et al , synthétise les prédictions de montée des eaux utilisées dans le monde entier. [Source: <https://www.nature.com/articles/s43247-023-00703-x>]

Il en ressort que, s'il est une grande variabilité entre États ou administrations, il existe une tendance lourde à prendre pour référence les valeurs hautes de celles du GIEC (AR6 WG1), voire très supérieures.

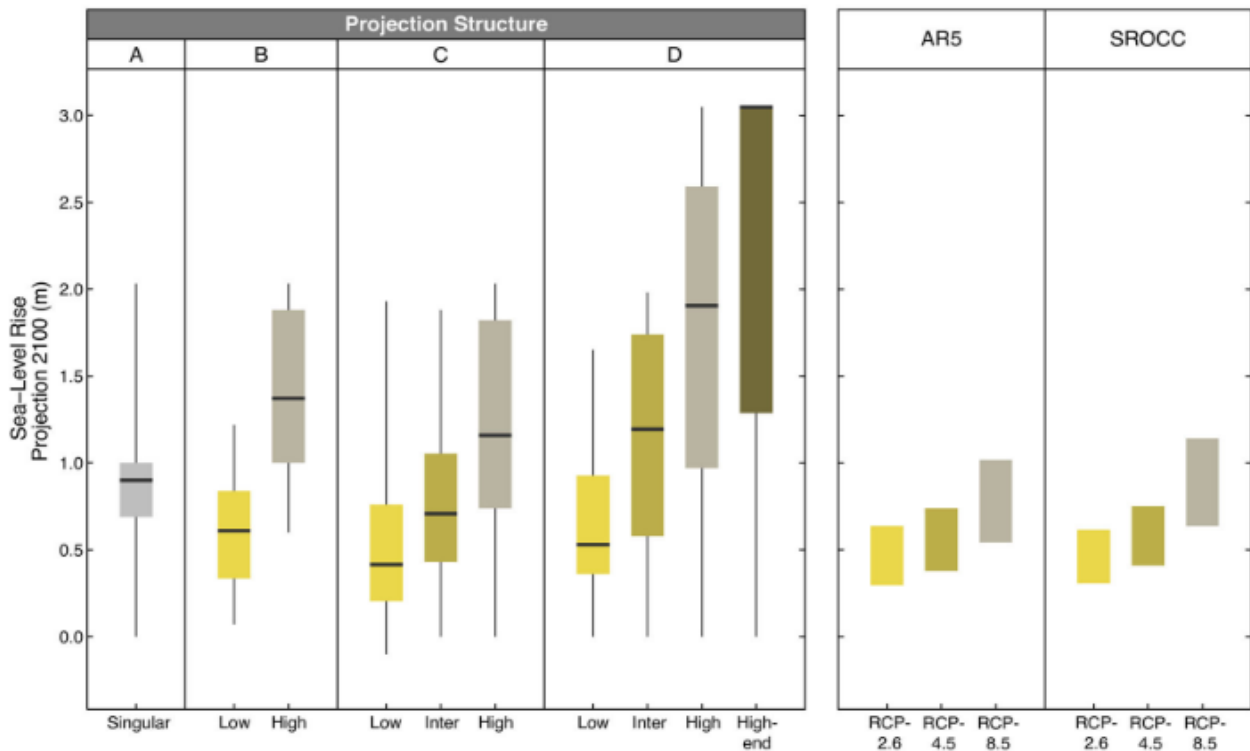


Fig. 3 Comparison of sea-level rise projections in planning and available science. Left: The SLR projections (in meters) for 2100, which respondents use in their coastal plans and guidance documents. Projections are grouped by the four projection structures (A to D) shown in Fig. 2 and shown as box plots with median values as the dark center line, the box representing the 25th to 75th percentiles, and the whiskers showing the full range of survey responses. Right: The IPCC Fifth Assessment Report (AR5)¹ and Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (SROCC)⁵ global projections show the “likely” ranges between the 17th and 83rd percentile.

2.2. En Europe ?

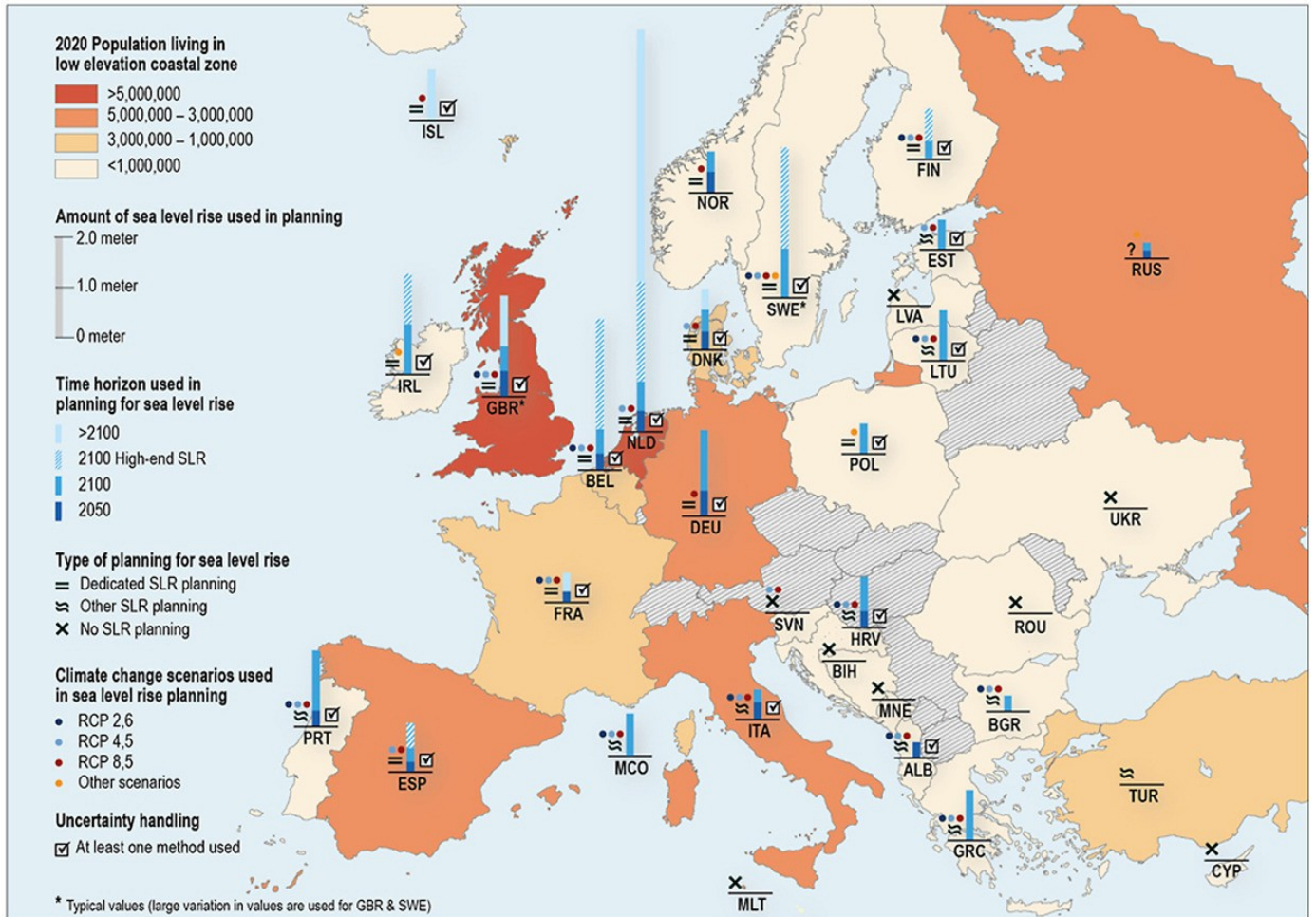
Réponse

2020

→

:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0964569120304191> (avril 2021, enquête 2020)



"The largest share of coastal flood damages is expected in a few countries: the UK, Germany, **France**, Italy, the Netherlands, and Belgium (Lincke and Hinkel, 2018; Vousdoukas et al., 2018). (...) L' étude liste correctement que la France parmi les pays les plus exposés aux dommages.

"We also find that **RCP4.5 and RCP8.5 are the most widely used climate change scenarios**, suggesting that countries are considering high-end climate change in planning, although this does not mean they consider high amounts of SLR. ».

L' étude de 2020 montrait que nombre de pays européens se préparent à la montée des eaux sur la base des scénarios 4.5 ou même 8.5 du GIEC. Depuis les observations et projections sont toutes vers une évolution plus forte de la montée des eaux.

2.3. USA, le cas de la Californie

Juin 2022 : Palo Alto Sea Level Rise Vulnerability Assessment, pages 10-11

[<https://www.cityofpaloalto.org/files/assets/public/v/1/public-works/environmental-compliance/sea-level-rise/palo-alto-sea-level-rise-vulnerability-assessment-june-2022-062822-linked-final.pdf>]

« *State agencies adopt the SLR projections corresponding to RCP 8.5 to provide a sufficiently precautionary approach. To date, GHG concentrations continue to track on, or above, the RCP 8.5 projections, so many state and local planning efforts adopt projections based on this scenario.* »

En clair : **nombre d'agences fédérales des USA se réfèrent au scénario RCP8.5** du GIEC en tant qu'objectif de préparation à la montée des eaux. Selon le rapport du GIEC de 2019, ce scénario projette une montée des eaux entre 61 cm et 110 cm ; valeur moyenne 84. Or depuis 2019 :

- aucun progrès notable n'a été accompli en termes d'émissions de GES ;
- ce scénario devrait être mis à jour à la hausse compte tenu des informations recueillies depuis qui toutes empirent les prévisions.

2.4. Les Pays Bas

*"Les conclusions d'une série d'études commandées par le gouvernement néerlandais ont été dévoilées. Selon les chercheurs, les Pays-Bas sont en mesure de résister à une hausse de 5 mètres de la mer du Nord, à condition de prendre des mesures drastiques. (...) Les Pays-Bas resteront un lieu 'sûr où l'on pourra continuer à vivre' même avec une hausse du niveau de la mer de 5 mètres (...) Il y a quelques mois, le Programme de connaissances sur l'élévation du niveau de la mer avait calculé que les Pays-Bas pourraient techniquement **faire face à une hausse de 3 mètres**. Mais finalement il ressort qu'une élévation plus importante encore ne constituerait pas forcément une menace (...) À condition toutefois que des mesures drastiques soient prises"*

-> <https://www.courrierinternational.com/article/etudes-les-pays-bas-peuvent-faire-face-a-une-hausse-du-niveau-de-la-mer-de-5-metres>

-> <https://www.deltaprogramma.nl/deltaprogramma/kennisontwikkeling-en-signalering/zeespiegelstijging>

On a bien lu: les Pays-Bas se préparent à + 3 m.

2.5. Synthèse

Les modèles du GIEC ne sont que des scénarios entre le meilleur (Accord de Paris) et le pire.

Ce faisant, le GIEC a très scientifiquement 'balisé' l'avenir, mais en:

- a) mettant clairement en évidence la complexité des phénomènes glaciaires;
- b) en se limitant au strict champ scientifique jusqu'à récemment, tant le comportement socio-politique des humains et des Etats et peu maîtrisable;
- c) se calant sur des données prouvées, validées (par les pairs) excluant tout risque d'accusation de catastrophisme, qui aurait ruiné sa réputation, sa crédibilité.

Ainsi alors que le GIEC a toujours fait preuve d'une rigueur extrême et irréprochable, ce qui change ce n'est pas les scénarios établis par le GIEC, mais le choix que l'on fait du scénario le plus probable et du pire. Et ce choix évolue inexorablement vers le pire des scénarios.

Ainsi, depuis la création du GIEC TOUTES les observations climatiques (CO², CH₄, températures etc) et glaciologiques et les développements socio-politiques, ont dépassé les anticipations "raisonnables".

L'hypothèse d'un risque, non certain mais plausible de + 2 m entre 2100 et 2150 devient de plus en plus sérieuse, et consensuelle entre les scientifiques, sans même la certitude que ce sera suffisant.

Chapitre 3. En France

3.1. La Circulaire du 27 juillet 2011 qui anticipe une montée des eaux de seulement 60 cm en 2100 a été de fait quelque peu durcie (mais à notre connaissance pas légalement abrogée) par le décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019 (dit « *décret PPRI* ») qui a inscrit dans le code de l'environnement l'obligation de **majorer l'aléa de référence** utilisé pour les plans de prévention des risques littoraux pour tenir compte de l'élévation du niveau moyen de la mer du fait du changement climatique. Il s'agit donc bien d'une consolidation juridique du dispositif.

Dans le cas où la connaissance et les études locales montre que la hausse du niveau de la mer d'ici 100 ans sera supérieure à 60 cm sur le secteur couvert par le PPR, une élévation supérieure à 60 cm peut être retenue pour l'élaboration de la carte d'aléa.

Ainsi, la majoration de + 60 cm au total pour l'aléa à échéance 100 ans constitue bien un minimum qu'il est dès aujourd'hui possible de dépasser, sur la base d'études ou de connaissances locales.

Source principale: https://medias.amf.asso.fr/upload/files/Modalites_appli_decretPPRI.pdf

3.2. La conclusion de l'étude rapportée au chapitre 2 est claire : **alors que plusieurs pays se préparent à une montée des eaux bien supérieure pour 2100, la France - pourtant parmi les pays les plus vulnérables - a été clairement identifiée parmi les pays les moins prudents:** *"Some countries with a large population in the LECZ [< 10 m] prepare for low amounts of SLR [Sea level Rise] (e.g. Russia, France, Spain, Italy), while other countries, with a similar amount of people in the LECZ prepare for much higher amounts (e.g. Germany, Belgium) (...) several other countries with a large population in the LECZ and a relatively low protection level do not consider SLR above 1 m (e.g. Italy, France, Spain) (...) an important new finding of this study is that a number of countries with significant populations in the LECZ (...) are only planning for low amounts of SLR (e.g. < 0.65 m in 2100)."*

3.3. Mars 2022 : l'Etat lui-même a soutenu devant le tribunal administratif de Caen que les hypothèses d'élévation du niveau marin du GIEC de 2010 avaient été « *largement révisées à la hausse* » en 2018 : le tribunal ayant en l'affaire donné raison à l'Etat.

[Risques de submersion marine : l'anse d'Urville-Nacqueville restera en "zone rouge" | La Presse de la Manche (actu.fr)]

3.4. Extrait de : *"L'adaptation au changement climatique des gestionnaires d'infrastructures de navigation maritime et fluviale en France"*, page 30:

"De façon générale on peut observer que les grands ports maritimes français ont initié des réflexions sur le sujet de l'adaptation de leurs infrastructures, pour certains d'entre eux il y a déjà plusieurs années, puis, plus récemment, grâce à l'élaboration des nouveaux plans stratégiques, mais le plus souvent sans aboutir à un plan d'actions à court terme visant la protection d'espaces particulièrement vulnérables à des submersions marines, comme on a pu le voir dans le cas de Long Beach ou de Rotterdam pour des infrastructures ou des amodiataires existants. En revanche pour les infrastructures ou les aménagements nouveaux, ils n'hésitent pas à se placer dans les scénarios climatiques les plus défavorables comme le RCP 8.5 pour dimensionner le niveau des plateformes à long terme."

https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/014713-01_rapport-publie_cle5c75b6.pdf

3.5. 23 02 2023, : déclaration de Monsieur Christophe BECHU ministre de la Transition écologique : *"Il faut préparer notre pays à 4°C de réchauffement climatique (...) C'est aussi 1 mètre 20 d'augmentation de montée des eaux dans la deuxième moitié du siècle"*.

3.6. Ministère de la transition écologique« *EVALUATION A MI-PARCOURS DU 2E PLAN NATIONAL D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE 2018-2021 (...) le niveau de la mer s'est déjà élevé de 15 cm dans le monde au cours du XXe siècle et pourrait atteindre 1,10 m d'ici à la fin du siècle*».

[<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Evaluation%20%C3%A0%20mi-parcours%20du%20PNACC-2.pdf> – document non daté mais probablement 2023]

3.7. Autres citations sur l' anticipation de montée des eaux en 2100

3.7.1. *"On est sur 70,80 cm de montée des eaux. Et on commence à nous dire 1 m, 1 m 20."*

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/somme/montee-des-eaux-sur-le-littoral-mers-les-bains-menacee-par-la-submersion-marine-et-par-le-recul-du-trait-de-cote-2905436.html>

« On » = sans doute les services locaux de la Préfecture.

3.7.2. Mr Loïg Chesnais-Girard Président du Conseil Régional de Bretagne (fév 2024), page 2:

<https://www.banquedesterritoires.fr/sites/default/files/2024-02/Orientations%20pour%20l%27adaptation%20des%20territoires%20au%20recul%20du%20trait%20de%20c%C3%B4te%20-%20projets%20de%20d%C3%A9cisions%20session%20de%20f%C3%A9vrier%20au%2016%20f%C3%A9vrier%202024.pdf>

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

3.7.3. Sur les côtes méditerranéennes, *"la mer s'est élevée de 20 centimètres au XXe siècle, elle va monter encore de 25 centimètres d'ici 2050. On sera à plus d'un mètre en 2100, quels que soient les scénarios"*, explique Philippe Rossello, coordinateur du Grec-Sud (antenne locale du Giec).

<https://www.laprovence.com/article/region/38255058235051/face-a-la-montee-des-eaux-tout-le-littoral-marseillais-est-a-repenser>

3.7.4. *"Nous savons que chaque dixième de degré supplémentaire de réchauffement nous rapproche d'un possible effondrement des calottes polaires, qui conduirait à une hausse d'environ 1,7 m en 2100, entre 4 et 5 m en 2150. C'est demain."*

Christophe Cassou, directeur de recherche au CNRS, auteur principal du 6e rapport du Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), groupe 1. Et Céline Guivarch, directrice de recherche à l'École des ponts, auteure principale du 6e rapport du Giec, groupe 3.

https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/climat/l-urgence-de-s-adapter-a-la-montee-de-la-mer_176370

3.7.5. Mr Olivier Poivre d' Arvor, Ambassadeur de France pour les pôles et les enjeux maritimes :

"L'océan se sera élevé au minimum de 2 mètres à la fin de ce siècle, pour moitié en raison du réchauffement thermique des eaux, pour l'autre moitié par la fonte des pôles."

https://www.lemonde.fr/article-offert/zfqirnvokwlg-6214359/olivier-poivre-d-arvor-les-poles-comme-les-glaciers-sont-devenus-de-veritables-bombes-climatiques?lmd_medium=al&lmd_campaign=envoye-par-appli&lmd_creation=android&lmd_source=default

Philippe Rossello, coordinateur du Grec-Sud (antenne locale du Giec), au journal La Provence : *"La mer s'est élevée de 20 centimètres au XXe siècle, elle va monter encore de 25 centimètres d'ici 2050. On sera à plus d'un mètre en 2100, quels que soient les scénarios"*. [https://www.journaldesfemmes.fr/societe/actu/3175286-ville-de-france-habitants-qui-doivent-fuir/]

Carles Ibanez, chercheur espagnol, ne dit rien d'autre: *"Le niveau de l'eau monte de 4 millimètres par an, dans le monde et ici [Barcelone] aussi. C'est énorme ! Et ça s'accélère : ce sera bientôt un centimètre chaque année. (...) On pourrait arriver à un mètre d'ici la fin du siècle. Et ça ne va pas s'arranger. (...). Si bien que moi, je décris tout ça comme un tsunami au ralenti"*.

3.7.6. Rapport de la Cour des Comptes (mars 2024)

"(...) le BRGM et le Cerema estiment qu'à cette échéance, la valeur de +60 cm est un minimum pour le scénario de trajectoire intermédiaire d'émissions de GES, et qu'il faudrait au moins retenir + 100 cm pour anticiper un scénario plus pessimiste".

3.8. Le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) est prévu pour l'été 2024. Il devrait entériner une révision substantielle à la hausse de la circulaire du 27 juillet 2011 et du décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019.

La puissance publique a de fait déjà acté que la montée des eaux en 2100 sera bien supérieure aux 60 cm de la Circulaire du 27 juillet 2011.

Les déclarations publiques vont toutes dans le sens d'une nécessité de prendre en compte des prévisions de 1m à 1m20 a minima et possiblement (bien) plus, attestant d'une prise de conscience générale.

Chapitre 4: mais prévoir n'est pas suffisant; il faut préparer notre pays aux scénarios les plus contraignants

4.1. European climate risk assesment, executive summary (mars 2024)

<https://www.eea.europa.eu/publications/european-climate-risk-assessment> - texte surligné en jaune intentionnellement par l' APPSAM

Page 7: "Sea level in Europe is rising higher every year at **an accelerating pace**. (...) Sea level will continue to rise for centuries or even millennia after global temperatures have stabilised"

Page 24: "(...)the accelerating pace of sea level rise and the exponential increase in the resulting flooding risks **require more action now**. The focus should be to prepare settlements, critical infrastructure and the European population for this **major and rapidly rising threat in the future**"

Page 33: "European adaptation policies on both EU and Member State level should follow a precautionary approach to risk management, particularly for risks with potentially catastrophic consequences. While it is standard practice in insurance and the wider financial industry to focus on low-probability, high impact scenarios (so-called tail risks), current European adaptation policies largely centre on middle-of-the-road scenarios at the cost of neglecting tail risks. Since the weather extremes of recent years increasingly suggest that the effects of climate change are **likely to exceed many scenarios from climate models**, it is thus imperative that adaptation (and mitigation) policies designed by the EU and Member States hedge against this uncertainty by **developing policies that also consider the impacts of tail risks. Failing to account for them can leave the EU dangerously exposed to the extreme and unexpected impacts of climate change, such as catastrophic coastal flooding under high-end sea level rise scenarios.**"

Le plaidoyer pour une prise en compte des scénarios les plus difficiles ('tail risks') est très fort.

4.2. Prévision n'est pas préparation

Quasiment toutes les déclarations de chercheurs ou de dirigeants et responsables politiques font état de prévisions, d'anticipations de montée des eaux.

Une telle attitude est tout-à-fait correcte de la part de scientifiques.

Ce le serait beaucoup moins de la part de responsables politiques, qui eux doivent non pas décrire la gamme des possibles, mais arrêter des décisions de protection des citoyens et de leurs biens individuels ou collectifs.

Car anticiper une montée des eaux de 1m à 1m20 en 2100 est une démarche basée sur des études scientifiques crédibles, mais *a minima* et de nature probabiliste. Autrement dit: la mer aura monté très certainement de 1 m à 1m20 en 2100. Mais ce n'est que la partie basse des scénarios tant sont grandes les possibilités de fonte bien plus rapide des glaces antarctiques et groenlandaises.

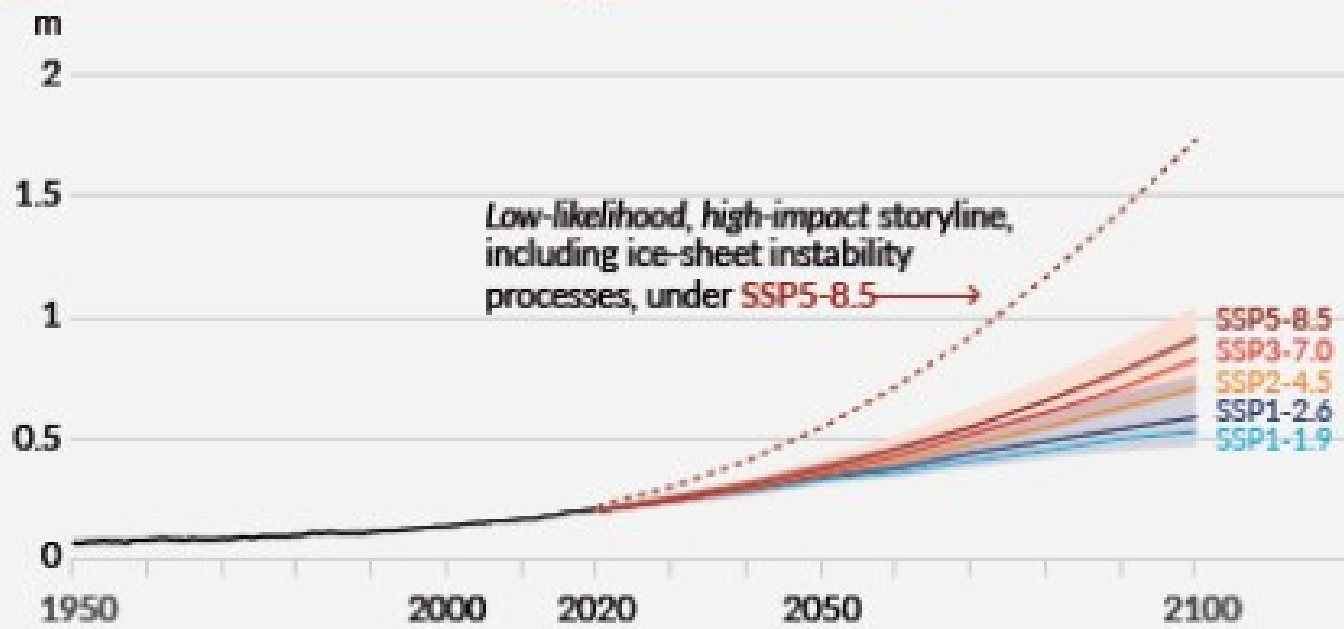
Le risque est réel, voire grand que compte tenu de l'auto-accélération et de l'irréversibilité définitive de la fonte des glaces antarctiques et groenlandaises, que la montée des eaux soit bien plus rapide.

Rappelons que :

- i) la fonte des glaces antarctiques et groenlandaises est irréversible à horizon humain;
- ii) elle s'accélère notamment par effet de multiples. rétroactions dont l'albédo et le réchauffement des océans;
- iii) la question n'est plus de savoir si les eaux vont monter de 2 m, mais quand ?
- iv) sans oublier l'augmentation de la fréquence d'évènements extrêmes tels Xynthia qui exposeront à des submersions aggravées (tempêtes) et des surcotes pouvant dépasser 1 m sur plusieurs jours.

Au risque de répétition: ce qui change depuis la création du GIEC, ce ne sont pas les scénarios du GIEC, mais le fait que l'on doive POLITIQUEMENT privilégier tel ou tel scénario. Or le constat est implacable: au fil des années le scénario sur lequel il convient de baser les politiques publiques monte inexorablement vers le scénario le plus exigeant politiquement **SSP 8.5**.

(d) Global mean sea level change relative to 1900



4.3. Ce qui donc est démarche politique est de PRÉPARER notre pays à bien plus qu' un mètre en 2100.

N'anticiper politiquement, sociétalement, qu'une montée des eaux de 1 m ou 1,20 m ne serait donc pas une démarche politique satisfaisante et responsable.

C'est ce qui explique que bien des Etats les plus vulnérables, ou des collectivités territoriales se préparent à bien plus qu ' 1 mètre. Et pourquoi les projets immobiliers et structurels maritimes et portuaires, la Justice et les compagnies d'assurance doivent prendre en compte des hypothèses bien supérieures. C'est bien la courbe jaune ci-dessus, de moins en moins improbable, que les décisionnaires doivent avoir en tête.

Or entre une montée des eaux à l'horizon 2100 de + 60 cm (référence actuelle officielle en France) ou même de 1 m, et + 2 m (extrême mais de moins en moins improbable), l'ampleur du problème est probablement de 1 voire 2 ordre(s) de grandeur plus élevée.

Le problème de la montée des eaux à +1m50 voire +2 m n'est qualitativement, quantitativement, politiquement, économiquement, financièrement, socialement pas du tout le même qu'à + 1m. Il est donc indispensable de l'anticiper le plus tôt possible.

Conclusion générale

Pour l' APPSAM, il est de la responsabilité des dirigeants politiques, des instances administratives ou judiciaires, des collectivités territoriales de PRÉPARER la France, y compris son Outre-mer, non pas à une montée des eaux de + 1m en 2100 ou même 1m20, mais de + 1,5m voire à + 2m.

Sujet : [INTERNET] Enquête public terminal ferrys St Malo

De : Avril michel [REDACTED]

Date : 05/05/2024 20:59

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

Je soutiens totalement la position du Collectif SABLONS.
Donc oui à une modernisation du terminal et un grand NON au projet actuel,
scandaleusement accepté par l'ABF dont la position dans ce dossier permet de douter de
sa quelconque utilité.

Michel AVRIL

[REDACTED]
[REDACTED]

Envoyé de mon iPhone

Sujet : [INTERNET] Protection Saint Malo

De : Frédéric Denis-le Coarer [REDACTED]

Date : 05/05/2024 21:24

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

Bonjour,

Ayant visité et admiré la cité Corsaire un jour de présentation des bateaux en partance pour la Route du Rhum, je pense qu'il ne faut pas défigurer ce patrimoine magnifique avec ce projet de terminal Ferries du Naye, sans pour autant stopper toute activité économique autour de ce lieu emblématique de la vie maritime.

Peut-être faudrait-il en arriver à limiter le tourisme de masse qui est déversé quelques heures pour visiter "au pas de courses" des lieux magnifiques comme St Malo ?

Je soutiens le collectif SABLONS de loin, habitant Lyon, mais suis très sensible à la préservation du Patrimoine typique d'une région et il serait dommage qu'une rampe d'accès masque cette belle cité qu'est Saint Malo ,par ailleurs classé monument historique .

Bonne réception

Cordialement

Frédéric DENIS LE COARER

Sujet : [INTERNET] Ne défigurez pas notre patrimoine

De : Jean-Marie Pic [REDACTED]

Date : 05/05/2024 21:37

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

Madame, Monsieur,

Voilà 65 ans que je me rends à St Malo pour les vacances. Ce site extraordinaire m'éblouit encore et me surprend chaque année par sa beauté , ses pierres et ses couleurs. C'est une ville qui transmet son histoire à travers chaque monument, qui ne laisse personne indifférent. Le panorama de St Malo en arrivant est un véritable tableau qu'il serait criminel de défigurer ! Ne cédez pas aux innovations du moment qui oublient la préservation de notre patrimoine !

Soyez attentifs aux avis des habitants, des touristes, des estivants qui ne se reconnaissent pas dans ce projet qui met en péril la beauté de la cité corsaire , connue dans le monde entier ! Soyez sensibles aux émotions que suscite la vue de St Malo.

« Saint -Malo, rien de plus beau ! » lancions-nous dans notre jeunesse lorsque nous arpentions les rues et les remparts chaque année !

Nous espérons que les cris de détresse de tous les amoureux de la ville ne vous laisseront pas insensibles et que vous accueillerez ma demande avec bienveillance : ne défigurez pas la vue de ce joyau breton !

Une amoureuse de St Malo

Anne Le Méné

Envoyé de mon iPhone



APPSAM

appsamsaintmalo@gmail.com
www.saintmalocollectifsablons.fr

Saint-Malo, modernisation du terminal ferries du Naye

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

Madame, Messieurs les Enquêteurs Publics,

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

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

Très respectueusement,

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

Chapitre

1,2
3
4
5
6

Chapitre

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

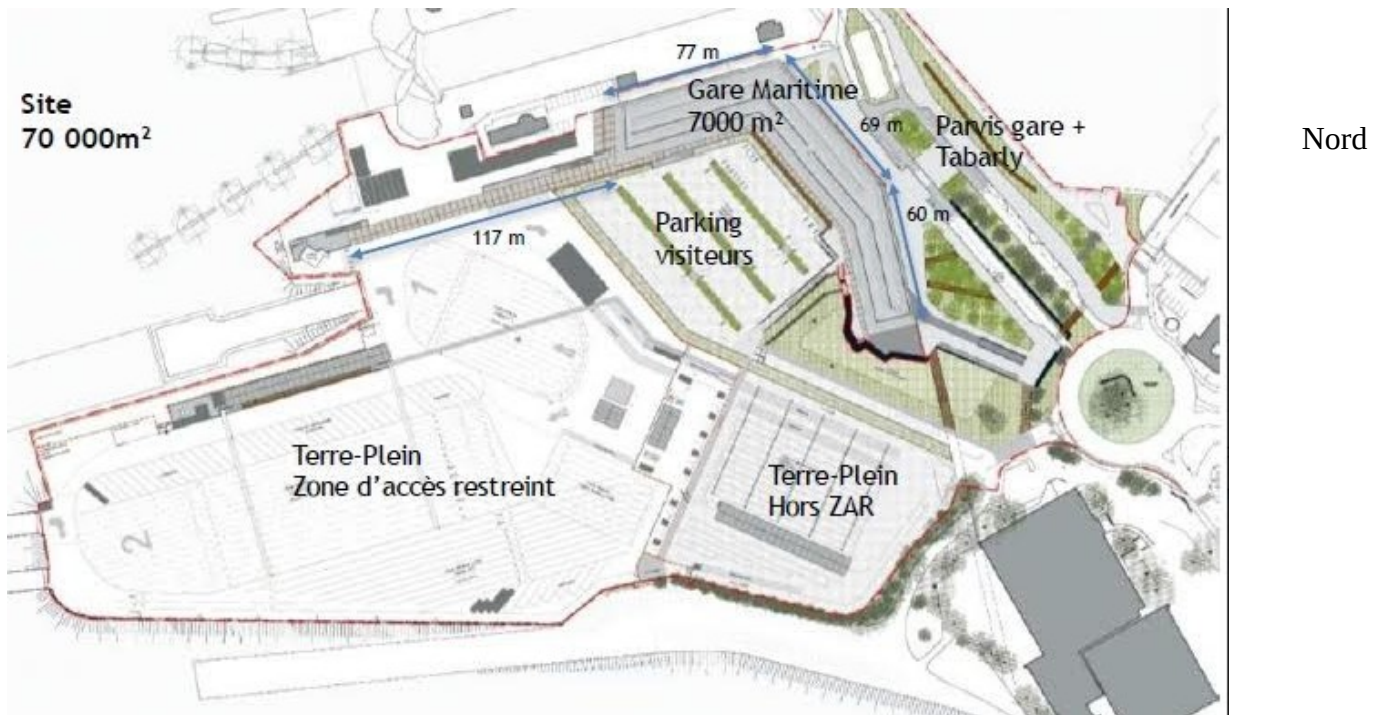
Notes préliminaires

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

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

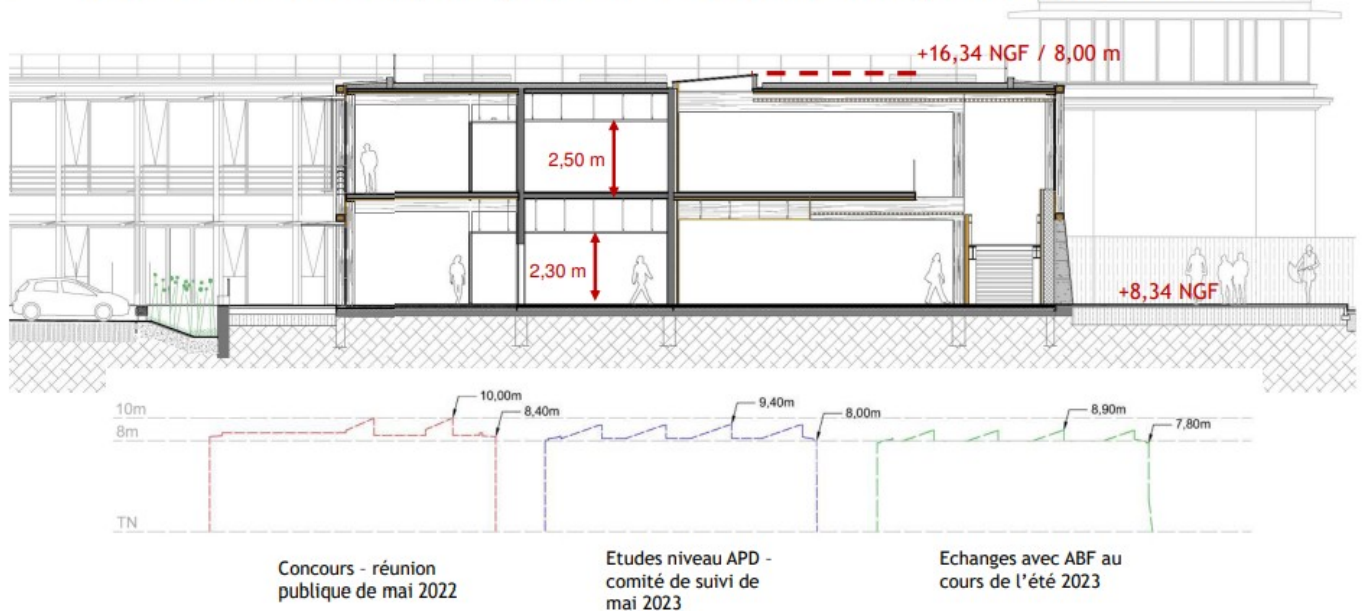
3. Plans

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



3.3. Hauteurs NGF

Evolution du projet de bâtiment janvier 2024



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

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

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

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

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

Bonjour,

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

Cordialement,

Huy-san TANG

Cheffe de projet Modernisation Terminal du Naye

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

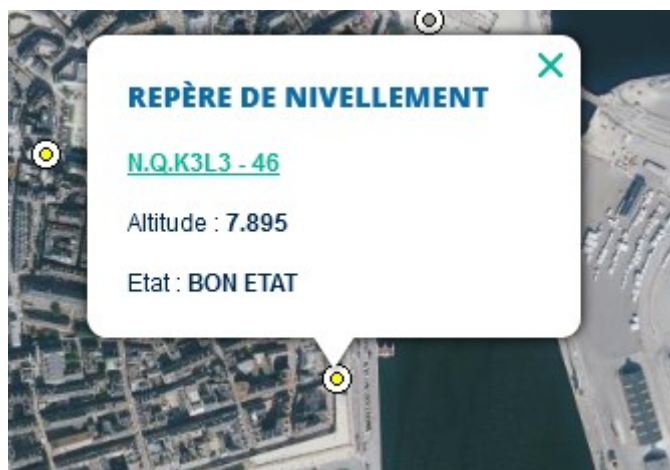
Région Bretagne I Rannvro Breizh

Direction des Ports (DP)

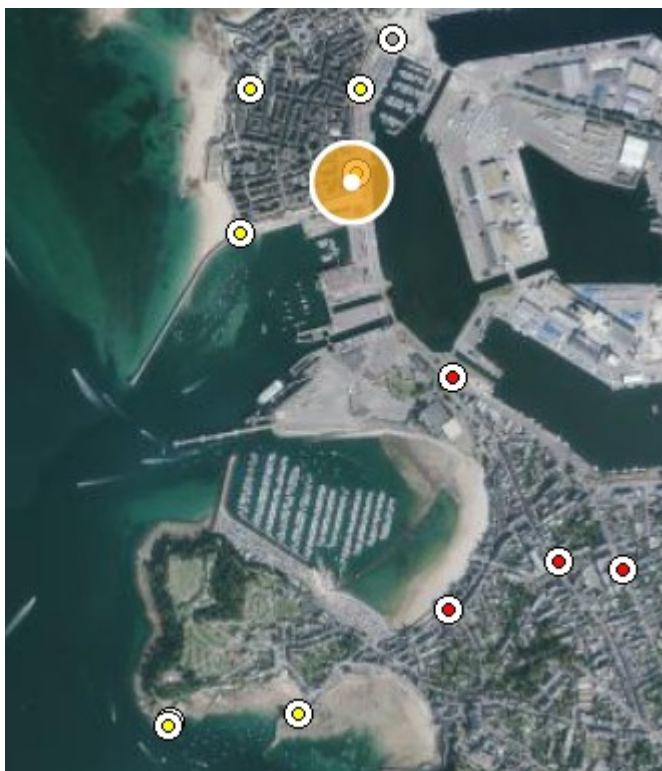
4.2. Cotes NGF actuelles autour de la gare (rappel: bas de la gare = 8m34 NGF)



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



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



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

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

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

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

Tableau 4-7 : Niveaux centennaux

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

4.4. Analyse

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

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

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

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

4.5. Révision du PPRSM de 2017

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

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

4.6. PLU et PPRSM

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

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

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

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

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

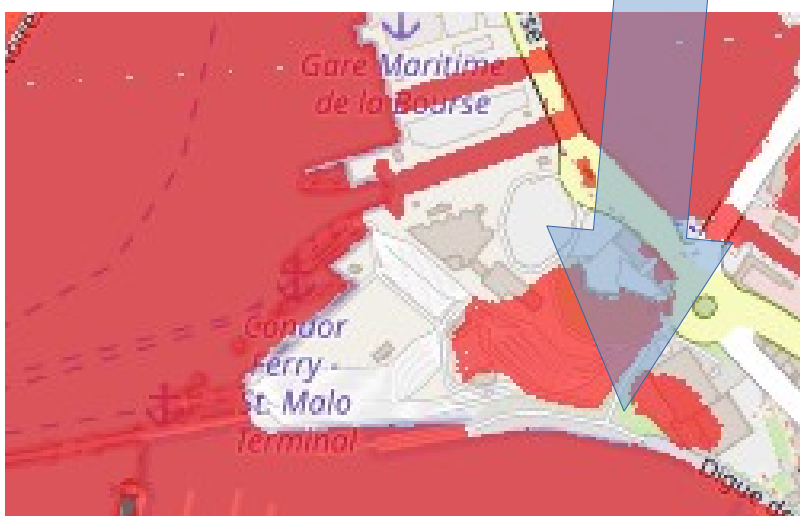
- à + 0 m soit la situation actuelle;
- à + 0,50 m soit moins que les 60 cm "officiels";
- à + 1 m et + 1m50.

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

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

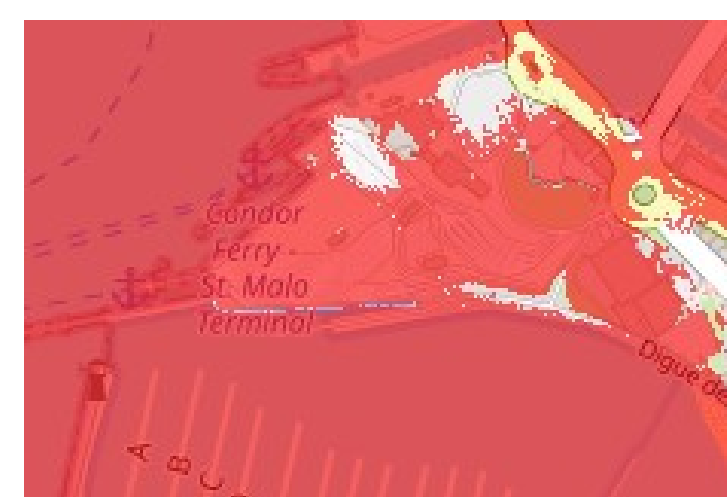
+ 0 m

+ 0m50



+ 1 m

+ 1m50



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

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

4.8. Commentaires transmis à la Région Bretagne.

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

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

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

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

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

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

b) 22 09 2022, contribution de Mr Bernard GOGUEL

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

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

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

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

Extrait :

« 7. Le projet et le réchauffement climatique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

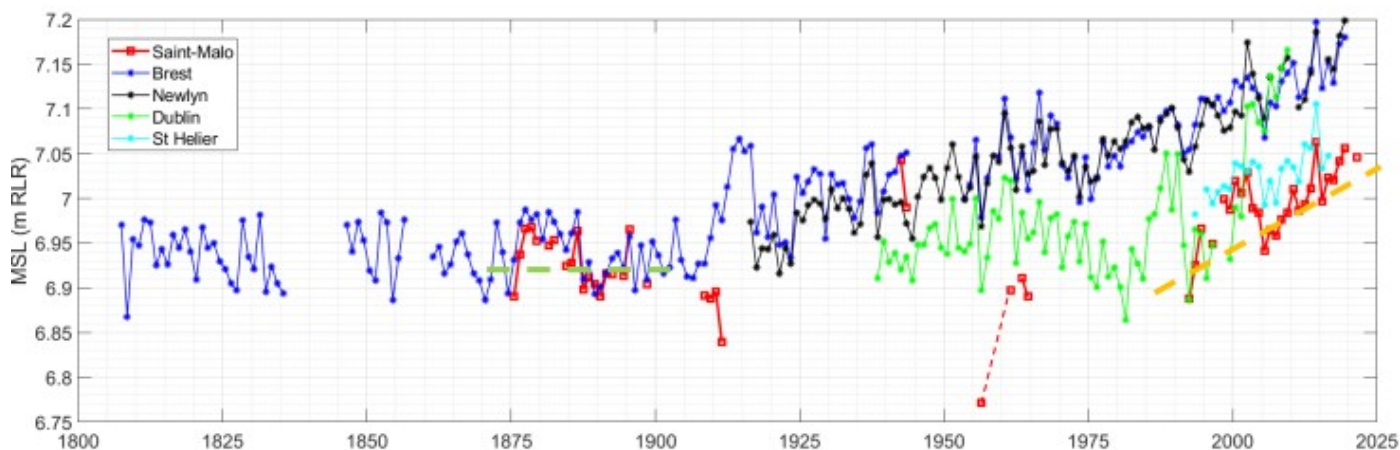
4.10. Compléments sur Saint-Malo

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Source:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.13. Réponse de la Région Bretagne à la MRAEB

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1. La menace

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



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

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

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

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

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

* Sauf taxes sur résidences secondaires.

5.2. Le rôle de digue

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

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

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

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

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

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

5.3. Une approche à long terme

5.3.1. PPRSM.

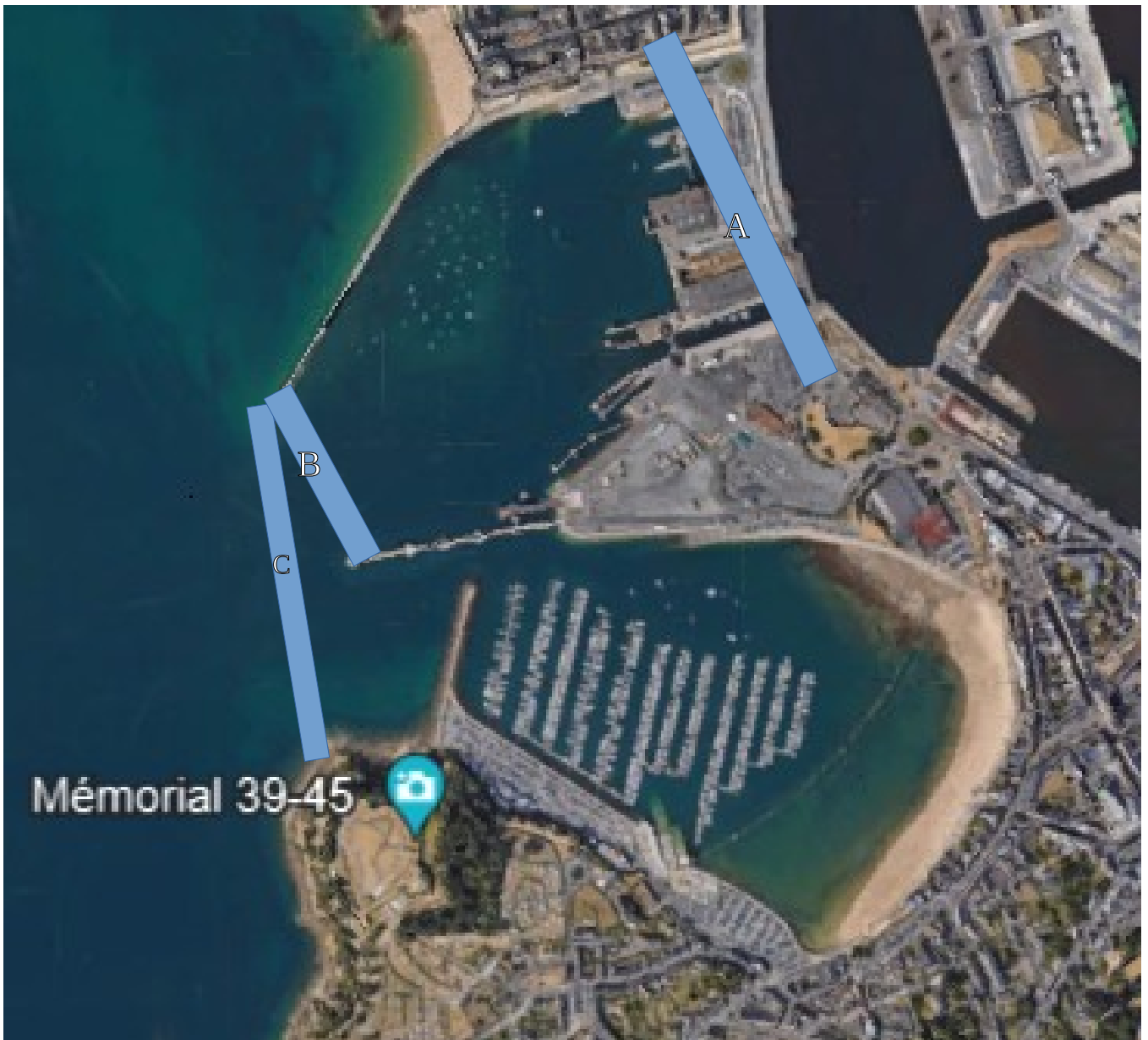
Il faut remettre le projet du Naye dans une perspective stratégique à long terme: horizon 2100. Ce qui implique notamment l'adoption d'un nouveau PPRSM non pas à 10 ans mais à... 75 ans. Démarche inédite dans la législation et le processus administratif français, imposée par un cadre hydrologique et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

5.3.2. Quelle stratégie ?

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

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

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



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

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

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

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

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

5.4. Un première étude existe

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



Protection du port



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



Le port avant projet



Le port après mise en place des écluses

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

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

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

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

Limites de l'étude

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

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

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

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

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

6. Conclusion générale

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

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

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

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

Sujet : [INTERNET] Terminal des Bas-Sablons - Saint-Malo

De : Jacques Populus [REDACTED]

Date : 06/05/2024 16:12

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

Bonjour,

Il est un point qu'aucun Architecte des Bâtiments de France ne pourrait sans doute contester, c'est le caractère unique de la ville intra-muros de Saint-Malo. C'est vrai pour son aspect "à la mer" mais encore plus pour son aspect "à la terre", c'est à dire à partir de points de vue alentour, dont le moindre n'est pas la cité d'Aleth, mais aussi et surtout, puisqu'ils ont plus bas, les Bas-Sablons, le Naye, les écluses etc.. Ce sont des millions de personne qui au cours du temps auront à voir cette barre de bâtiments occultant la vue sur les remparts. Pourquoi cette aberration? On peut imaginer qu'il s'agit là de préserver la surface de parkings par la recherche de l'extension en hauteur. Mais quand rejetterez-vous, par une politique audacieuse et non mercantile, les voitures hors du coeur de Saint-Malo? Ah qu'il est difficile de respecter les touristes et de ne pas obérer les activités de la Timac! Voilà cinquante ans qu'on en parle, de limiter les voitures autour de l'intra-muros, alors édiles de Saint-Malo, démarquez-vous et osez-le!

merci

Jacques Populus

Sujet : [!! SPAM] [INTERNET] Non à l'énorme terminal de Saint-Malo !

De : guillaume flechaire [REDACTED]

Date : 06/05/2024 16:49

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

Monsieur le préfet,

Je vous écris pour vous faire part de mon opposition quant au terminal prévu à Saint-Malo, d'une longueur de 117m. Ceci dénaturerait le port et endommagerait grandement un patrimoine classé monument historique. De plus, je me pose la question de l'impact environnemental d'un tel projet, non seulement pour l'homme, mais également la biodiversité avoisinante.

Mes salutations distinguées,

Guillaume Fléchaire.

Sujet : [INTERNET] Terminal Ferry St Malo

De : philippe Raulet [REDACTED]

Date : 06/05/2024 17:17

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

Madame ,Monsieur,

Le Comité de suivi devait garantir que le projet de la futur gare ne devait impacter ni la vue sur la cité corsaire ni celle de St Servan or ce n'est pas le cas.

Alors, non a ce projet actuel pour son impact visuel et environnemental, oui pour une réhabilitation nécessaire mais raisonnable de par sa hauteur et sa largeur.

Ici, les murs murmurent notre histoire, respectez le travail de reconstruction effectué il y a 75!!!.

Malouine depuis plusieurs générations "Semper Fidelis"

Sujet : [INTERNET] Enquête publique terminal du Naye

De : "Antoine Bur.35" [REDACTED]

Date : 06/05/2024 19:03

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

Bonjour,

Habitant St Servan je suis profondément déçu par la légèreté dont peut être traité un sujet aussi important pour le visuel de notre si belle citée.

Les visuels présentés sont majoritairement de St Malo...et ne tiennent pas compte du point de vue des Bas-sablons. Pourquoi une passerelle sur pilotis inutile ?

Quid du PPRSM ? Pourquoi ne pas réhausser le terre-plein et abandonner cet étage balafreux inutile.

Pas d'études d'impact sur le désensablement de la plage des Bas-sablons consécutivement aux dragages et déroctages du port et avant port...

Réponse de Mr Perrin : "Hors périmètre ".

Du foutage de gueule rien d'autre !

Que font les Bâtiments de France beaucoup plus soucieux à ennuyer le particulier ?

Comment peut- on se gossier d'un tel projet ?

Revoyez votre copie ! J'ai honte pour mes ancêtres et inquiet pour mes enfants.

Cordialement,

Antoine Buret

[REDACTED]

[REDACTED]

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

De : Nelly Martinet <nellymartinet@yahoo.fr>

Date : 07/05/2024 14:05

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

Bonjour,

Je me présente, Nelly Martinet, habitante & architecte depuis 1985 à Saint-Malo donc particulièrement intéressée par le projet ci -dessus.

Je voulais vous dire que malgré plusieurs essais sur le site dédié, je ne suis pas parvenu à déposer un avis, quant à l'adresse mail, plusieurs essais ont été nécessaires ?

À défaut, ce mail vous parviendra & sera, je l'espère pris en compte dans le cadre de cette enquête publique.

Le projet dessiné par le cabinet AREP & défendu par la région Bretagne est inacceptable en l'état: la volumétrie est beaucoup trop importante à cette toute proximité des Remparts de la vieille ville.

Cette vieille dame mérite plus de respect ... Ce qui a toujours été fait concernant la perception extérieure de ses remparts...

Pourquoi cette si grande surface & surtout ces 2 niveaux ?

Cet étage nécessite une rampe d'accès, ascenseur ... mais surtout une passerelle pour les voyageurs piétons... ce qui aggrave énormément l'impact visuel de l'ensemble !

On ne peut pas construire n'importe quoi en cet endroit remarquable ...

On ne peut faire comme si on était n'importe où ?

On n'a pas besoin de signal fort pour cette gare maritime ? au contraire, il faut un peu d'humilité aux abords de ce site prestigieux : un bâtiment RDC est la solution !

On ne peut pas ne pas prendre en compte l'**impact visuel & la co visibilité évidente** ...

Ça ne remet pas en cause les ouvrages techniques nécessaires à l'accueil des nouveaux bateaux (dont le Saint-Malo !)

& une modernisation de l'ensemble ...

Je n'évoque pas le problème de la submersion marine (dont je ne suis pas spécialiste) mais on ne peut décernement l'ignorer quand on construit un ERP !

Ce projet suscite beaucoup de réactions & nombreux sont ceux qui ne lâcheront pas l'affaire tant l'attachement à notre patrimoine historique & notre belle ville est bien vivant.

Les architectes n'aiment guère cela, je le sais, mais tant qu'il est encore temps de **revoir le projet architectural** ... il faut le faire, c'est urgent !

Merci pour votre lecture & votre compréhension

Avec mes respectueuses salutations

Nelly Martinet

Envoyé de mon iPhone