

**COMPTE-RENDU**  
**4<sup>ÈME</sup> COMITE DE PILOTAGE POUR LA RÉVISION DU PPRSM DE SAINT-MALO**  
**6 FÉVRIER 2026**

**Présidence :**

M. Jean-Bernard ICHÉ

Sous-préfet de Saint-Malo

**Personnes présentes :**

cf. liste participants annexée

**Personnes excusées :**

cf. liste des structures membres du COPIL

Le 4<sup>e</sup> comité de pilotage de la révision du Plan de prévention du risque de submersion marine (PPRSM) de Saint-Malo s'est tenu le 6 février 2026, dans la salle du conseil municipal de Saint-Malo. Ce compte rendu est un récapitulatif des échanges qui ont eu lieu ; les présentations et documents ressources ont été partagés avec les participants, notamment la présentation par la DDTM des cartes d'aléas, des impacts de ces dernières sur l'aménagement et l'actualisation du calendrier prévisionnel.

Les comptes-rendus des réunions de comité de pilotage (COPIL) et la liste des structures composant ce dernier sont en libre-accès sur la page dédiée du site des services de l'État et sur le site dédié à la révision du PPRSM en ligne depuis novembre 2025 à ces liens :

- <https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-Risques-naturels-et-technologiques/Risques-Tous-resilients/Les-risques-naturels/Submersion-marine/Les-PPRSM/PPRSM-de-Saint-Malo-en-vigueur>
- <https://pprsm-saintmalo.fr/le-pprsm/>

## **I. Contexte**

- Le 4<sup>e</sup> COPIL dédié à l'avancement de la révision du PPRSM de Saint-Malo s'inscrit dans la continuité des 3 précédentes sessions qui ont eu lieu le 14 mars 2024, le 5 septembre 2024 puis le 30 juin 2025.
- Introduction du sous-préfet : le travail en profondeur réalisé par la DDTM avec pédagogie auprès des collectivités et des citoyens est appréciable. Les travaux entrepris dans le cadre de la révision du PPRSM prennent en compte l'intérêt général qui est porté par les services de l'État, la ville de Saint-Malo et Saint Malo Agglomération.
- Introduction du Maire de Saint-Malo : la méthode de travail appliquée par les services de l'État est appréciable, car elle permet aux services de la ville de St Malo d'être bien informés facilitant l'intégration des éléments présentés à leur document d'urbanisme.

## II. Objectifs de la réunion

- présentation des cartes d'aléas mises à jour ;
- information sur le porter-à-connaissance à venir ;
- premières orientations pour le règlement ;
- prochaines étapes de concertation et information du public ;
- évolution du cadre réglementaire sur l'évaluation environnementale ;
- calendrier général du projet.

## III. Présentation DDTM

### A. Rappel des éléments méthodologiques

La carte réglementaire du PPRSM est la résultante du croisement entre :

1. la cartographie des aléas, associant l'aléa de référence (2025) et l'aléa de référence à échéance 100 ans (2125) ;
2. la cartographie des enjeux liée au niveau d'urbanisation (zone urbaine en centre urbain, zone urbaine hors centre urbain et zone non urbaine).

Les cartes d'aléas identifient 4 niveaux d'aléas (faible, moyen, fort, très fort) selon le croisement de la dynamique d'écoulement (vitesse d'écoulement x vitesse de montée des eaux) avec la hauteur d'eau. Ces variables sont déterminées par la modélisation des écoulements à terre des entrées d'eau générées par une submersion marine centennale avec prise en compte du changement climatique (7,94m NGF avec 0,20m lié au changement climatique pour l'aléa de référence actuel et 8,69m NGF pour l'aléa à 100 ans avec 0,95m lié au changement climatique) intégrant les paramètres suivants :

- phénomènes marins de franchissement par paquets de mer et de débordement sur 2 marées successives (1<sup>ère</sup> marée centennale, 2<sup>ème</sup> marée centennale – 0,60m => basée sur les retours d'expérience de tempêtes proches des centennales vécues à Saint-Malo) ;
- défaillances des ouvrages : rupture du parapet de 200m sur le Sillon, brèche traversante de 50m de large sur 100m de profondeur sur Paramé, écluse du Naye bloquée en position ouverte, système de ressuyage des ouvrages inopérant par saturation.

### B. Incidence des cartes d'aléas sur l'aménagement

Deux cartes d'aléas à deux pas de temps différents (2025 et 2125) sont produites en tenant compte des critères énoncés ci-avant. Considérant leurs conséquences en termes d'aménagement, les deux données sont complémentaires : la nature de l'aléa à 100 ans (2125) n'est considérée que lorsque l'aléa de référence actuel (2025) est inexistant. Ainsi dans le cas où il y a superposition d'un aléa 2025 avec un aléa 2125 en un lieu donné, c'est l'aléa 2025 qui sera retenu pour identifier les prescriptions en matière d'aménagement (constructibilité avec prescriptions, inconstructibilité).

Cependant, l'aléa 2125 contribue à déterminer les cotes de 1<sup>er</sup> plancher et les zones refuges pour les futures constructions par l'intermédiaire d'une de ses 2 composantes, à savoir la hauteur d'eau. Pour rappel, la cote d'eau est calculée, en tout point de l'emprise inondable, comme suit : hauteur d'eau de l'événement + altimétrie du terrain naturel.

#### Cas des bandes de précaution

Les bandes de précaution, applicables de manière obligatoire à tout ouvrage constitutif d'un système d'endiguement, prennent en compte le sur-aléa possible en cas de rupture des ouvrages. Sur Saint-Malo, les ouvrages constitutifs du système d'endiguement sont les ouvrages Nord (digue du Sillon et de Paramé) et les ouvrages portuaires. Cela implique la définition de 2 bandes de précaution distinctes.

La méthodologie de définition des bandes de précaution derrière les systèmes d'endiguement ayant été confortée par le décret « PPRi » de 2019, la bande de précaution définie pour les cartes d'aléas du PPRSM en révision est similaire à celle déjà définie dans le PPRSM en vigueur, considérant les ouvrages Nord.

Les ouvrages portuaires ayant été classés en tant qu'ouvrages constitutifs du système d'endiguement en 2022, une nouvelle bande de précaution doit être déterminée (elle était absente du PPRSM en vigueur datant de 2017). **Des études sont en cours entre les services de l'État et les bureaux d'études pour définir la bande de précaution des ouvrages portuaires.**

Une fois déterminées, les bandes de précaution (et les ouvrages sur lesquels elles s'adosent) seront matérialisées en zone d'aléa très fort à la fois sur la carte de l'aléa 2025 et 2125. En matière d'aménagement, elles impliquent une inconstructibilité. Des exceptions sont toutefois envisageables pour certaines activités.

#### Échanges :

*M.Derouinot et M.Kopp (région Bretagne, ouvrages portuaires) demandent à être associés aux échanges sur la détermination de la bande de précaution des ouvrages portuaires, ce à quoi la DDTM a répondu favorablement.*

### **C. Présentation des cartes d'aléa mises à jour**

**Concernant la comparaison des emprises des aléas actuels 2017vs2025**, les emprises sont globalement similaires avec une légère augmentation en 2025 dans le secteur de l'hippodrome. Ces différences sont liées principalement aux hypothèses de prise en compte du système de ressuyage des eaux de la ville (eaux pluviales) qui sont différentes dans le PPRSM en vigueur et dans le PPRSM en cours de révision. Dans le PPRSM en vigueur, le système de ressuyage a été considéré comme opérationnel à 100 % dans les modélisations des cartes d'aléas alors qu'il a été considéré comme saturé et inopérant (pour considérer un évènement de ruissellement intense combiné à l'occurrence d'un évènement centennal de submersion marine) dans les modélisations des cartes d'aléas présentées.

*Cette explication fait suite à une interrogation de M. Ravet (Saint-Malo Agglomération) sur ces écarts.*

Concernant les qualifications du niveau d'aléa 2025, les emprises sont principalement en aléa faible et moyen avec quelques zones limitées en aléas forts et très forts.

Les projets d'aménagements portés par la ville de Saint-Malo sont pas ou peu impactés par l'aléa 2025.

**Concernant la comparaison des emprises des aléas actuels 2100 vs 2125**, les emprises sont sensiblement les mêmes à l'exception d'un large secteur situé au Sud-Est de l'hippodrome (quartier de la Découverte, zone industrielle Sud). Cette différence s'explique par 2 facteurs :

- une comparaison de deux cartes à échéance 100 ans mais à des temporalités bien différentes (25 ans d'écart entre les deux cartes) ;
- une prise en compte de l'impact du changement climatique sur l'élévation du niveau de la mer à échéance 100 ans matérialisée par la considération de valeurs différentes dans les modélisations (+0,60 m en 2100 et +0,95 m en 2125) s'expliquant en grande partie par l'écart de 25 années pré-cité.

**La carte des hauteurs d'eau en 2125** montre une forte hétérogénéité, avec des hauteurs inférieures à 50 cm dans certains secteurs et supérieures à 2,5 m ailleurs, notamment sur les secteurs de l'hôpital, du vélodrome et de l'hippodrome.

### **D. Le porter à connaissance des cartes d'aléas**

L'État ayant connaissance de ces nouveaux éléments relatifs au risque, il doit désormais les porter à la connaissance des collectivités, des acteurs locaux et du public, en vue de leur prise en compte dans les autorisations d'urbanisme, d'une part, et l'information du public, d'autre part.

Pour ce faire, la DDTM transmettra aux services des collectivités les données SIG des aléas 2025 et 2125 (renseignant la nature de l'aléa et les cotes d'eau) ainsi qu'une notice d'application du droit des sols. Les

données SIG et la notice (dans une première version de travail) ont été présentées par la DDTM aux services droits des sols de Saint-Malo et Saint-Malo Agglomération le 30 janvier 2025. Les ajustements demandés par ces derniers seront considérés dans les données transmises (précision du pas des cotes d'eau à 20 cm notamment).

Suite au « porter-à-connaissance », trois étapes seront à réaliser par les services instructeurs droits des sols des collectivités dans le cadre des instructions des autorisations d'urbanisme :

- déterminer les caractéristiques de l'emprise inondable du projet, en prenant en compte les cartes réglementaires 2017 ainsi que l'aléa 2025 et 2125 ;
- identifier le règlement applicable au projet, au regard du règlement 2017 ;
- déterminer la cote applicable au projet.

➔ Les éléments du porter à connaissance n'intégreront pas les bandes de précaution du fait d'incertitudes de calcul encore en cours. Dès que la notice et les données auront pu être consolidées par les services de l'État, le porter à connaissance sera transmis aux services droits des sols car des demandes d'autorisations d'urbanisme sont déjà en attente : un sursis-à-statuier est mis en place sur les demandes d'autorisations d'urbanisme reçues depuis décembre 2025 suite à la mise en pratique d'une recommandation de la commission d'enquête du PLU.

Il est également prévu de mettre à disposition du public les informations relatives à ce porter à connaissance (carte d'aléa synthétique, carte des cotes d'inondation 2125, notices) sur le site internet dédié à la révision du PPRSM.

### **E. Et après le porter-à-connaissance ?**

Dans la continuité de la diffusion du porter-à-connaissance, la DDTM va poursuivre ses travaux sur :

- la détermination des bandes de précaution en vue de les intégrer à la carte des aléas puis à la carte réglementaire ;
- l'actualisation des « enjeux » ou niveaux d'urbanisation (détermination des 3 zonages suivants : zone urbanisée en centre urbain, zone urbanisée hors centre urbain et zone non urbanisée)
- la réalisation de la carte réglementaire (croisement des aléas avec les enjeux puis lissage) ;
- l'actualisation du règlement adossé à la carte réglementaire.

### Le futur règlement

Des axes d'évolution du futur règlement du PPRSM ont d'ores et déjà été identifiés. Il est prévu de conserver une approche similaire au règlement existant, en prenant en compte les évolutions réglementaires et le cadrage national (simplifications en renforçant la sécurité des personnes) tout en améliorant certaines dispositions du règlement existant qui nécessitent des clarifications (sur la base du retour d'expérience des instructions d'urbanisme).

Sur la base du règlement actuel, il est prévu de passer de 2 zonages de régime d'autorisation de construction sous prescriptions (zonages B et b) à un seul, en regroupant leurs prescriptions.

Concernant les prescriptions actuelles sur la cote de 1<sup>er</sup> plancher à appliquer, il est envisagé de distinguer des mesures en fonction de l'usage du projet (logement, activités ...).

### Échanges :

- *Mme Schmitt (Ville de Saint-Malo/DGR) demande ce qu'il adviendra de la bande de choc mécanique des vagues intégrée dans le PPRSM en vigueur qui vient s'ajouter aux bandes de précaution. ➔ Mme Schwager (DDTM) précise que cette bande de choc mécanique des vagues sera reprise à l'identique dans la future carte réglementaire.*
- *Mme Schmitt (Ville de Saint-Malo/DGR) alerte la DDTM sur les travaux (changement de destination et/ou reconfiguration interne) dans les ERP existants qui ne relèvent pas du Code de l'urbanisme*

*(et donc sans autorisation d'urbanisme) et pour lesquels la ville de Saint-Malo n'a aucune information et donc aucune emprise. Comment légiférer sur ces derniers sur le risque de submersion marine? → Mme Schwager (DDTM) indique que ce sujet sera à travailler conjointement entre la ville de Saint-Malo, la DDTM et le SDIS dans le cadre de la rédaction du futur règlement du PPRSM. Dans l'intervalle, les services de la ville de Saint-Malo peuvent solliciter la DDTM pour étudier la situation.*

## **F. Évaluation environnementale**

Le décret n° 2025-1325 du 26 décembre 2025 simplifiant les procédures relatives aux plans de prévention des risques naturels supprime l'obligation de soumettre les PPR à évaluation environnementale après examen au cas par cas.

- En conséquence, le PPRSM de Saint-Malo en révision ne sera pas soumis à évaluation environnementale.

## **G. Concertation et information**

Une prochaine rencontre du comité de concertation est prévue postérieurement à la diffusion du porter-à-connaissance. Un site internet dédié à l'avancement de la révision du PPRSM est en ligne depuis novembre 2025 (<https://pprsm-saintmalo.fr/>) et a comptabilisé, à ce stade, près de 2 400 visites.

## **H. Éléments de calendrier**

Au regard des avancées techniques, un prochain comité de concertation et une première réunion publique sont envisagées à la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2026.

La consultation des collectivités et l'enquête publique sur le PPRSM sont envisagées pour le second semestre 2026 avec pour finalité une approbation du PPRSM révisé au 1<sup>er</sup> trimestre 2027.