



territoire • économie • formation • éducation • transport • environnement • culture & sport • tourisme & patrimoine • europe



PORT Brest-Bretagne

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

BILAN DE LA CONCERTATION



Décembre 2012

SOMMAIRE

	Pages
1. PREAMBULE	3
2. LE PROJET DE DEVELOPPEMENT DU PORT DE BREST	4
3. LA CONCERTATION	6
3.1 LA CONCERTATION PUBLIQUE : ORGANISATION GENERALE	6
3.2 LE GARANT DE LA CNDP	7
3.3 LES MOYENS D'INFORMATION.....	7
3.3.1 Les réunions de présentation et de sensibilisation	7
3.3.2 Les encarts presse	7
3.3.3 La revue de presse	8
3.3.4 Le dépliant 4 pages	8
3.3.5 L'encart « Bretagne Ensemble »	8
3.3.6 Le Site Internet du projet	8
3.3.7 L'exposition EMR.....	9
3.3.8 Les interviews TEBEO.....	9
3.4 LES OUTILS D'ECHANGES SUR LE PROJET.....	9
3.4.1 Les réunions publiques	9
3.4.2 Les ateliers thématiques.....	10
3.4.3 Les registres.....	11
3.4.4 Le Site Internet du projet	11
4. LE BILAN DE LA CONCERTATION.....	12
4.1 BILAN QUANTITATIF	12
4.2 BILAN QUALITATIF.....	13
4.2.1 Thème 1 : L'opportunité du projet de développement du port de Brest.....	13
4.2.2 Thème 2 : Les enjeux socioéconomiques du projet	13
4.2.3 Thème 3 : les interfaces ville / port	14
4.2.4 Thème 4 : Les impacts sur la rade	15
4.2.5 Thème 5 : le dragage	19
4.2.6 Thème 6 : Le coût et le planning du projet	22
5. CONCLUSION	22
5.1 LES EFFETS DU PROCESSUS DE CONCERTATION SUR LE PROJET	23
5.2 LES ENGAGEMENTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE.....	23
5.2.1 En termes d'études et d'expertises	23

5.2.2	En termes de conception du projet.....	23
5.2.3	En termes d'Information et de suivi sur le projet.....	24
6.	ANNEXES.....	25

1. PREAMBULE

Le 16 décembre dernier l'assemblée du Conseil Régional de Bretagne a adopté à l'unanimité une délibération permettant la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur son projet de développement du port de Brest. Cette saisine en portant à la connaissance de la CNDP le projet devait lui permettre de se prononcer sur la concertation publique à mettre en place.

Après examen de cette saisine la CNDP a délibéré et décidé lors de la séance du 7 mars 2012 qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de développement du port de Brest-Bretagne. La CNDP a recommandé au Conseil Régional de Bretagne d'ouvrir une concertation selon plusieurs modalités :

- Mener cette concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission Nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- Elle fera une large place à l'information du public, par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,
- Elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

La CNDP a désigné lors de cette séance du 7 mars 2012 Monsieur Claude BERNET en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de développement au Port de Brest-Bretagne.

La concertation publique du projet de développement du port de Brest s'est déroulée du 28 juin au 28 novembre 2012. Elle fut volontairement prolongée d'un mois pour faire bénéficier le public des dernières études techniques, notamment sur le dragage.

Le document ci-après présente l'ensemble des enseignements issus de cette concertation et les décisions prises par le maître d'ouvrage, la Région Bretagne, concernant la poursuite du projet.

2. LE PROJET DE DEVELOPPEMENT DU PORT DE BREST

La Bretagne, région maritime par excellence, s'emploie depuis plusieurs années à mettre sa situation géographique au service de son développement économique. Le Port de Brest est pour elle un atout de poids et un acteur majeur de l'économie du territoire. Le développement de son activité commerciale et sa capacité à accueillir de nouvelles industries dédiées notamment aux énergies maritimes renouvelables (EMR) sur son polder, motivent aujourd'hui l'engagement de la Région en faveur d'un vaste projet de développement.

Le projet engagé aujourd'hui s'inscrit dans une stratégie de long terme et trouve son origine dans une étude menée en 1990 par la Chambre de Commerces et d'Industries (CCI) de Brest. Le Schéma Directeur du Port réalisé à cette époque avait mis en évidence les possibilités de développement du trafic de vracs agroalimentaires et de conteneurs, ainsi que les opportunités d'implantation de nouvelles activités économiques offertes par le polder (36 hectares de réserve foncière). Après que la Région Bretagne soit devenue propriétaire de l'infrastructure en 2007, le Président de la Région, Jean-Yves LE DRIAN, annoncé en 2009 un ambitieux programme de travaux permettant de développer le port autour de deux axes :

- Accroître l'activité portuaire grâce à une meilleure accessibilité maritime, ce qui permettra l'accueil de navires à grand gabarit ;
- Accroître les surfaces portuaires disponibles grâce à la poldérisation des sédiments dragués pour permettre l'accueil à court et moyen terme des activités industrielles liées aux EMR.

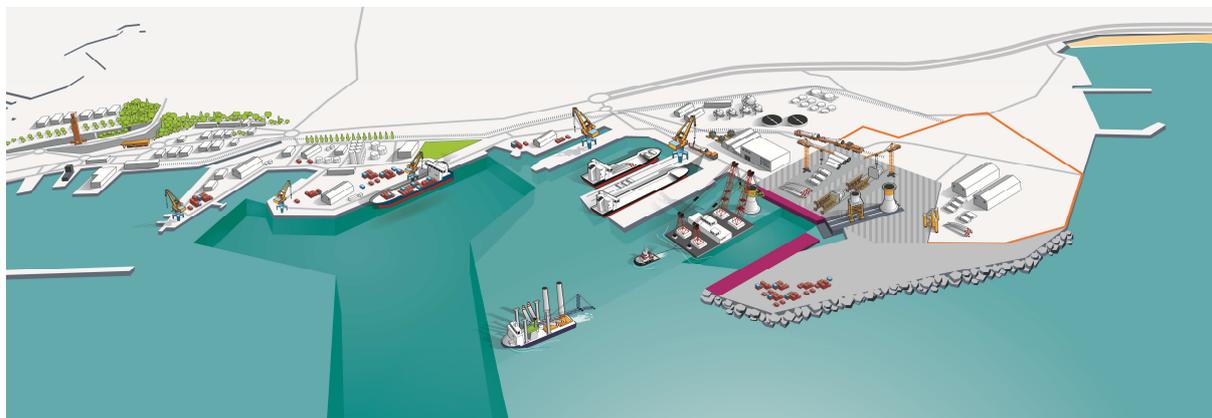
Ces engagements ont par ailleurs été pris en compte dans la stratégie portuaire régionale, adoptée à l'unanimité par le Conseil Régional de Bretagne, en janvier 2010. Des études ont alors été lancées, relatives au dragage, à la poldérisation et à l'aménagement des infrastructures nécessaire à l'accessibilité maritime du polder (quais supplémentaires). La Région Bretagne se positionne ainsi comme un acteur clé dans le secteur des EMR, sous tous ses aspects (formation, recherche, industrie...). Ces nouvelles activités permettront de dynamiser le tissu industriel et tertiaire brestois, de maintenir et de créer de nouveaux emplois.

L'atteinte de ces deux objectifs stratégiques suppose la mise en œuvre des aménagements suivants, en plusieurs phases :

- Création d'infrastructures maritimes (quai de 300 mètres et terre-plein contigu) pour permettre l'accueil des industriels sur le polder ;
- Dragage du chenal d'accès au port de commerce et de l'accès aux quais ;
- Valorisation des sédiments issus des produits de dragage pour étendre le polder existant. Un stockage dans une enceinte close permettra de minimiser au mieux les impacts liés à ce type d'opération ;
- Aménagement d'une voirie de desserte terrestre du polder ;
- Stabilisation du polder existant ;
- Construction d'un quai lourd pour les éoliennes flottantes ;
- Aménagement d'un terre-plein arrière à ce quai ;
- Dragage des accès maritimes au polder ;
- Aménagement des terre-pleins et des zones de manutention.

La nouvelle surface créée doit pouvoir bénéficier d'un accès logistique performant. Si les accès routiers et ferrés préexistent sur le polder, ils ne permettent que le transport de colis d'une taille compatible avec les gabarits routiers et ferroviaires. Or, les industriels des EMR sont amenés à manutentionner des colis largement supérieurs à ces gabarits, en taille ou en poids. L'accès direct à la mer constitue donc une nécessité et trouve sa logique fonctionnelle dans l'articulation entre un quai doté d'un accès maritime performant et d'une plateforme de manutention adjacente. Le quai sera fonctionnellement positionné pour assurer cette logistique (approvisionnement des sous-ensembles et évacuation des éoliennes ou autres

unités de production d'énergies marines). Par ailleurs, eu égard au poids des colis manipulés, l'ensemble des infrastructures créées (quai, zone de manutention, etc.) doivent pouvoir supporter des charges nominales de l'ordre de 400 à 1000 T, voire plus. Enfin, cet ensemble d'espaces terrestres spécifiques doivent également bénéficier d'un accès à la mer.



Développements envisagés à long terme

Le coût global du projet est estimé à 134 millions d'euros HT, et sera cofinancé par la Région Bretagne, Maître d'ouvrage du projet, et ses partenaires. La Région Bretagne est en effet soutenue dans cette initiative par les grands acteurs institutionnels locaux : Conseil Général du Finistère, Communauté Urbaine de Brest Métropole Océane, et la Chambre de Commerce d'Industries de Brest.

3. LA CONCERTATION

3.1 LA CONCERTATION PUBLIQUE : ORGANISATION GENERALE

Après délibération du Conseil Régional, le 16 décembre 2011, le Président du Conseil Régional de Bretagne, maître d'ouvrage du projet de développement du port de Brest, a saisi la Commission Nationale du Débat Public le 13 février 2012 pour savoir si le projet était soumis à un débat public. Après délibération la CNDP a décidé le 7 mars 2012 qu'il n'y avait pas lieu de faire un débat public mais a recommandé à la Région plusieurs modalités :

- Mener cette concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission Nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- Elle fera une large place à l'information du public, par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,
- Elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

La CNDP a désigné lors de cette même séance du 7 mars 2012 Monsieur Claude BERNET en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de développement au Port de Brest-Bretagne.

La ville de Brest, territoire du projet, a délibéré sur les objectifs et les modalités de la concertation du projet de développement du port le 26 juin 2012.

Par ailleurs, conformément aux articles L121-1 et R121-1 et suivants du code de l'environnement, le maître d'ouvrage doit rendre public le projet, ses objectifs, ses caractéristiques essentielles, et indique sa décision de saisir ou de ne pas saisir la CNDP. Cette publicité a été réalisée dans les journaux le Monde et le Figaro en date du 10 février 2012, ainsi que dans Ouest France et le Télégramme en date du 9 février 2012. Ces publicités précisaient qu'un dossier public de présentation du projet était à disposition à l'antenne portuaire et aéroportuaire brestoïse, ainsi qu'à Rennes.

Les acteurs portuaires ont été informés au cours des conseils portuaires (surtout depuis 2010), et à l'occasion du Conseil de pilotage stratégique portuaire régional qui s'est tenu à Brest le 28 février 2011.

Enfin, la Région a organisé une réunion d'information du public le 26 juin 2012 à Brest. Cette réunion n'entrait pas dans le dispositif de concertation, elle avait pour vocation de présenter le projet et d'annoncer la concertation à venir.

Les objectifs de la concertation étaient les suivants :

- Informer les riverains et les usagers du port de Brest du contenu du projet, de la nature des travaux, du calendrier envisagé, et des différents impacts du projet,
- Permettre aux riverains et aux usagers de s'exprimer sur le projet, de faire part de leurs interrogations et de formuler leurs propositions, et leur apporter des réponses,
- Présenter les caractéristiques techniques et environnementales du projet.

L'organisation de la concertation :

Les services de la Région ont rencontré le garant de la CNDP, Mr Claude BERNET à plusieurs reprises, et ont déterminé ensemble les modalités de la concertation sur le projet de développement du port de Brest.

- La concertation publique du projet de développement du port de Brest a eu lieu du 28 juin au 28 novembre 2012. Elle fut volontairement prolongée d'un mois pour faire bénéficier le public des dernières études techniques, notamment sur le dragage.
- La concertation a bénéficié d'une large information auprès du public.
- Elle a compris des ateliers thématiques dont les thèmes ont été directement issus de l'étude de contexte réalisée. Ces ateliers ont permis d'approfondir en groupes restreints un sujet particulier. Ils seront organisés de juillet à octobre.
- 2 réunions publiques :
 - 1 réunion publique à mi-parcours : le 17 septembre 2012 : cette réunion a été l'occasion de faire une première synthèse des ateliers et d'en informer un large public, qui a pu s'exprimer,
 - 1 réunion publique de clôture : le 28 novembre 2012, cette réunion a présenté l'ensemble des réflexions menées dans les ateliers et a fait la synthèse de la concertation.

3.2 LE GARANT DE LA CNDP

En tant que personne indépendante et expert du débat public, le garant nommé par la CNDP, Mr Claude BERNET, a pu faire bénéficier à de nombreuses reprises le maître d'ouvrage de son savoir-faire et de ses conseils tant dans la définition des modalités de concertation en amont du débat que dans leur adaptation au fil de l'eau. Le garant a participé en tant qu'observateur à l'ensemble des réunions publiques ainsi qu'à un atelier de travail sur chaque thème et a pu ainsi remplir sa mission d'évaluation de la qualité de la concertation. Il est intervenu lors de la séance de clôture sur les enseignements de la concertation menée par la Région sur le projet de développement du port de Brest et a confirmé la production du compte rendu de cette procédure à la Commission Nationale du Débat Public.

3.3 LES MOYENS D'INFORMATION

La concertation préalable relative au projet de développement du port s'est organisée conformément aux modalités définies dans la délibération du Conseil Régional du 26 juin 2012. Elle s'est appuyée sur un dispositif d'information complet et varié permettant d'annoncer les grands rendez-vous de la concertation et de préciser les caractéristiques du projet.

3.3.1 Les réunions de présentation et de sensibilisation

En préalable à l'ouverture officielle de la période de concertation, la Région Bretagne a organisé une première réunion d'information en date du 26 juin 2012, réunissant plus de 230 personnes. Cette réunion avait pour objet de présenter le projet, en insistant sur les modalités envisagées de la concertation à venir. Après 1 heure de présentation, le public a pu s'exprimer pendant 45 minutes sur le dispositif de concertation à venir.

3.3.2 Les encarts presse

Les grands rendez-vous de la concertation ont été annoncés via des communiqués de presse, également disponibles sur le Site Internet dédié au projet :

- Annonce de la réunion d'information préalable à l'ouverture de la concertation parue le 20 juin 2012 dans 7 jours à Brest et les 20, 23, et 26 juin 2012 dans Le Télégramme de Brest et Ouest France ;

- Annonce de la poursuite du dispositif de concertation parue en septembre 2012 dans Le Carrefour des Communes du Finistère
- Annonce de la réunion de clôture de la concertation du 28/11/2012 parue les 24 et 26 novembre 2012 dans Ouest France, les 24 et 27 novembre 2012 dans Ouest France, et le 16 novembre 2012 dans Le Marin.

3.3.3 La revue de presse

12 articles sont parus dans la presse locale, régionale, et nationale entre juillet et novembre 2012, relayant des informations relatives à la fois au projet, et aux modalités de la concertation :

- « Aménagement du port. Réunion d'information ce soir », Le Télégramme, 26/06/2012 ;
- « Port. 134 millions d'euros et des emplois espérés », Le Télégramme, 28/06/2012 ;
- « Brest, capitale des énergies maritimes », Systèmes Solaires – Le journal des Energies Renouvelables, n°210, juillet/août 2012 ;
- « Brest – Projet du port : ateliers de concertation », Ouest France, 09/07/2012 ;
- « Le port de Brest se « relooke » », Les Energies de la Mer, 30/07/2012 ;
- « Aménagement du polder. Quel avenir pour la promenade ? », Le Télégramme, 14/09/2012 ;
- « Aménagement du port. Quatre ateliers pour en parler », Le Télégramme, 11/09/2012 ;
- « Energies marines : quel industriel voudra de Brest ? », Ouest France, 13-14/10/2012 ;
- « S'adapter à l'industrie de l'éolien », Le Marin, n°3406, 19/10/2012 ;
- « Port de Brest : la vision partagée du SMBI », Courants – Journal d'information de la CCI de Brest, n°142, novembre/décembre 2012 ;
- « Eolien offshore. Quelles retombées bretonnes ? », Le Télégramme, 08/11/2012 ;
- « Energies marines au polder. 500 emplois en assemblage ? », Le Télégramme, 14/07/2012.

3.3.4 Le dépliant 4 pages

Le Maître d'ouvrage a distribué en deux vagues (juin et septembre) 90 000 dépliant de 4 pages à destination des habitants de BMO (distribution toutes boîtes zone de chalandise BMO). Ce document présentait les principaux enjeux et les grandes caractéristiques du projet, ainsi que les étapes à venir du dispositif de concertation.

3.3.5 L'encart « Bretagne Ensemble »

Le Maître d'ouvrage a fait paraître un article relatif au projet dans la publication régionale « Bretagne Ensemble », distribué en toutes boîtes Région Bretagne le 21 juin 2012.

3.3.6 Le Site Internet du projet

Le Maître d'ouvrage a mis en ligne un site Internet dédié au projet, dès le 26 juin 2012 : www.developpement-portdebrest.fr. Ce site présente le projet et son actualité, et permet aux citoyens de s'exprimer en ligne sur le projet. Il met également à disposition des citoyens l'ensemble des documents parus dans le cadre du dispositif de concertation (annonces presse, comptes rendus de réunions publiques, comptes rendus d'ateliers, etc.).

3.3.7 L'exposition EMR

Une exposition relative aux EMR s'est tenue dans le cadre du festival « Les Tonnerres de Brest », du 13 au 19 juillet 2012 à Brest. Dans ce cadre, le Maître d'ouvrage a pu informer le public sur le projet et ses enjeux relatifs à l'implantation des industriels des EMR.

3.3.8 Les interviews TEBEO

Le Maître d'ouvrage a répondu à plusieurs interviews sur TEBEO, chaîne d'information régionale, en juin et novembre 2012.

3.4 LES OUTILS D'ÉCHANGES SUR LE PROJET

Les citoyens ont eu l'opportunité de s'exprimer sur le projet au moyen de plusieurs instruments :

- Prise de parole lors des réunions publiques,
- Participation suivie aux ateliers de travail thématique,
- Rédaction d'avis dans les registres publics,
- Publication d'avis sur le site Internet,
- Envoi d'un courriel au garant de la CNDP.

3.4.1 Les réunions publiques

Deux réunions publiques d'échanges ont eu lieu à la salle Le Quartz, à Brest :

La réunion du 17 septembre 2012 a été animée par M. Jean-Jacques LENORMENT, chef de projet de la Région, et introduite par M. Gérard LAHELLEC, Vice-Président de la Région. M. Claude BERNET, garant de la CNDP, ainsi que M. Fabrice HURET, Vice-Président de BMO, étaient présents à cette occasion. La réunion était principalement dédiée aux échanges et à l'écoute des citoyens. Elle a fait l'objet d'un enregistrement audiophonique et s'est appuyée sur un support de présentation Powerpoint rappelant les enjeux suivants :

- Objectifs stratégiques du projet,
- Description schématique du futur polder et des travaux à engager (développement dans le temps),
- Présentation des gains escomptés pour les activités industrielles et commerciales du port,
- Présentation des projets de développement des EMR en Bretagne,
- Les impacts escomptés pour le port de Brest,
- Le planning du projet,
- Rappel du dispositif de concertation et présentation des premières conclusions tirées lors des ateliers thématiques.

Après 20 minutes de présentation, le public a pu s'exprimer et poser ses questions pendant environ 45 minutes.

La réunion du 28 novembre 2012, a été animée par M. Jean-Jacques LENORMENT, chef de projet de la Région, et introduite par M. Gérard LAHELLEC, Vice-Président de la Région. M. Claude BERNET, garant de la CNDP, ainsi que M. Fabrice HURET, Vice-Président de BMO, et M. Franck BELLION, Président de la CCIB, étaient présents à cette occasion. La réunion visait à clore cette première période de concertation et à présenter les premiers enseignements tirés de ces échanges. Elle a fait l'objet d'un enregistrement audiophonique et s'est appuyée sur un support de présentation Powerpoint rappelant les enjeux suivants :

- Rappel des grandes caractéristiques du projet (objectifs stratégiques, programme à date, description schématique du futur polder et des travaux à engager, budget prévu et financement),
- Première synthèse de la concertation :
 - Présentation du dispositif d'information sur le projet
 - Présentation des modalités de concertation
 - Présentation des premiers enseignements de la concertation
 - Les suites du projet

Après 45 minutes de présentation, le public a pu s'exprimer et poser ses questions pendant environ 45 minutes.

3.4.2 Les ateliers thématiques

Le projet a fait l'objet de 12 ateliers de concertation thématiques dont les sujets ont été tirés des conclusions de l'étude de contexte réalisée en préalable à la concertation :

- 3 Ateliers « Interfaces ville/port », les 10 juillet, 12 septembre, et 16 octobre 2012 ;
- 2 Ateliers « Impacts socioéconomiques du projet », les 12 juillet et 13 septembre ;
- 3 Ateliers « Impacts du projet sur la rade », les 20 septembre, 17 octobre, et 21 novembre 2012 ;
- 4 Ateliers « Dragage », les 11 juillet, 12 septembre, 25 octobre, et 26 novembre 2012.

En accord avec le garant de la CNDP, le Maître d'ouvrage a décidé de prolonger d'un mois le délai de la concertation pour ajouter une séance d'atelier « dragage » et une séance d'atelier « impacts du projet sur la rade » au programme d'ateliers initialement prévu

Sur chaque thème, les bureaux d'études mandatés par la Région étaient présents pour présenter leur travail au public :

- ACTIMAR, SAFEGE, CREOCEAN, J GRALL concernant le dragage et les impacts sur la rade,
- A3P, concertant l'interface ville-port.

Le Maître d'ouvrage a souhaité organiser ces ateliers autour d'un principe de transparence sur les informations transmises et dans une ambiance de coproduction avec le public, afin d'enrichir le projet et de faire éventuellement évoluer les choix de conception à l'issue des échanges.

De nombreux acteurs locaux ont été parties prenantes à cet exercice et se sont mobilisés tout au long des ateliers :

- Elus de la Région et partenaires institutionnels : BMO, SMBI, Ville de Brest, CCI, Parc Naturel Régional d'Armorique, Océanopolis, Préfecture Maritime, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Service Hydrographique et Océanographique de la Marine, ...
- Scientifiques et universitaires : UBO, Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales, IUEM, ...
- Représentants d'associations : APMB, Surfrider Foundation Europe, France Nature Environnement, AE2D, Bretagne Vivante, Mor Glaz, UMBR, Eaux et Rivières de Bretagne, ...

- Socioprofessionnels : Comité Départemental des Pêches et du Finistère, Comité Local des Pêches Maritimes et des Elevages Marins du Nord-Finistère, Syndicat du Bassin de l'Elorn, Syndicat Local Ostréicole et Mytilicole de la Rade de Brest, Section Régionale de la Conchyliculture de Bretagne-Nord, DAMEN Shiprepair, Blue Water Shipping, Station de pilotage de Brest-Concarneau-Odet, CELTYS, Comité Départemental de voile du Finistère, Ligue de Bretagne de Voile, ...
- Citoyens et riverains : Comité Consultatif du quartier de Saint-Marc, Citoyens et habitants de Brest ou ses environs, ...

3.4.3 Les registres

Un registre a été positionné à l'antenne portuaire et aéroportuaire de la Région à Brest afin de recueillir les avis écrits du public. Aucun avis n'a été recueilli sur ce support.

3.4.4 Le Site Internet du projet

Le site Internet du projet bénéficiait d'une section « donnez votre avis en ligne » permettant au public de s'exprimer par écrit. Les contributions laissées dans ce cadre devaient répondre à une « charte de contribution » également disponible en ligne.

4. LE BILAN DE LA CONCERTATION

4.1 BILAN QUANTITATIF

La concertation souhaitée par le Maître d'ouvrage a donné lieu à une participation intéressante de la part du public, qui a notamment plébiscité l'organisation des ateliers thématiques et la démarche de co construction du projet souhaitée par la Région Bretagne.

La fréquentation des différents types de réunions a été la suivante :

Réunion d'information préalable à la concertation – 26/06/2012	230 participants
Réunion publique de concertation – 17/09/2012	25 participants
Réunion publique de concertation – 28/11/2012	117 participants
Atelier « Interfaces ville / port » n°1 - 10/07/2012	14 participants
Atelier « Interfaces ville / port » n°2 - 12/09/2012	24 participants
Atelier « Interfaces ville / port » n°3 - 16/10/2012	28 participants
Atelier « Impacts socioéconomiques du projet » n°1 – 12/07/2012	16 participants
Atelier « Impacts socioéconomiques du projet » n°2 – 13/09/2012	23 participants
Atelier « Dragage » n°1 – 11/07/2012	21 participants
Atelier « Dragage » n°2 – 12/09/2012	33 participants
Atelier « Dragage » n°3 – 25/10/2012	26 participants
Atelier « Dragage » n°4 – 26/11/2012	23 participants
Atelier « Impacts du projet sur la rade » n°1 – 20/09/2012	24 participants
Atelier « Impacts du projet sur la rade » n°2 – 17/10/2012	18 participants
Atelier « Impacts du projet sur la rade » n°3 – 21/11/2012	14 participants

Le site Internet du projet a par ailleurs reçu 3610 visites, d'une durée moyenne de 4 minutes, entre juillet et novembre 2012.

Entre juillet et novembre 2012, 12 articles sont parus dans la presse locale, régionale ou nationale sur le projet et / ou le dispositif de concertation. Plus largement, 20 articles sont parus sur la thématique des EMR à Brest.

Une interview de Mr Le Norment chef de projet sur Tebeo en juin 2012 et de Mr Gérard Lahellec vice-président de la Région Bretagne le 28 novembre 2012.

Au total, 204 expressions diverses ont pu être recueillies, réparties de la façon suivante :

Avis / Question sur le Site Internet	15
Avis / Question dans un Registre	0
Questions posées / Interventions réalisées en réunion d'information	8
Questions posées / Interventions réalisées en réunion publique	15
Questions posées / Interventions réalisées en Atelier	166

Ces chiffres démontrent le succès des ateliers qui ont été le cœur du dispositif de concertation.

4.2 BILAN QUALITATIF

4.2.1 Thème 1 : L'opportunité du projet de développement du port de Brest

Si des inquiétudes se sont exprimées quant aux modalités de mise en œuvre ou aux impacts du projet, son intérêt a rarement été remis en cause pendant cette période de concertation. Les brestois portent un attachement particulier à leur port et à son image, et s'inquiètent de son avenir. Un citoyen s'interroge par exemple sur l'avenir des filières agricole et de réparation navale. De nombreuses voix se sont exprimées pour soutenir l'initiative de la Région et le projet, dans ses deux dimensions. Les brestois reconnaissent le caractère exceptionnel du site et les opportunités offertes par l'aménagement du polder. Un citoyen a indiqué que les perspectives industrielles du projet porté par la Région ne faisaient aucun doute et qu'il était temps de « finaliser » le polder. Un autre fait remarquer que ce projet offre à Brest une ouverture intéressante sur l'Europe, alors que la situation géographique de la ville fait généralement d'elle un lieu d'aboutissement. Plusieurs avis ont également mentionné l'opportunité de développer une offre nouvelle et innovante en matière de tourisme industriel, en lien avec les professionnels du port : il s'agirait de penser un parcours permettant de mettre en valeur la dimension historique et patrimoniale du port tout en valorisant les industries implantées. Selon les citoyens, cela participerait à augmenter l'attractivité de Brest en matière de tourisme, d'éducation, et de culture.

Au final, le projet est donc perçu comme un projet d'avenir qui permettra de positionner Brest comme un acteur clé des EMR face aux autres places portuaires bretonnes, et entrainera de nombreuses retombées sur le plan économique, mais également en termes d'image, le port étant perçu comme une vitrine de la ville et du territoire.

4.2.2 Thème 2 : Les enjeux socioéconomiques du projet

La filière EMR

Les brestois sont généralement favorables au développement des EMR et ne remettent pas en cause l'installation d'un champ éolien offshore. Selon un citoyen, ce projet constitue une occasion intéressante de créer un pôle technologique regroupant tous les corps de métiers liés aux EMR et de contribuer ainsi à l'innovation technologique.

Toutefois, des citoyens se sont interrogés à plusieurs reprises sur la certitude du développement de cette filière industrielle à Brest. En effet, il existe un décalage fort entre la présentation du projet par la Région et les informations parues dans la presse concernant l'implantation des industriels sur le polder. Les citoyens et les entreprises s'inquiètent de la concurrence entre les places portuaires bretonnes : les ports de Saint-Nazaire et de Cherbourg semblent mieux lotis dans les négociations avec les industriels aux yeux du grand public. Les entreprises présentes sur le port aimeraient avoir la certitude que le projet ne serait pas remis en cause en cas de désistement des industriels. Plusieurs questions ont porté sur la compatibilité du calendrier du projet avec celui des industriels. Par ailleurs, les citoyens s'interrogent sur la capacité foncière du port à accueillir les industriels et sur la possibilité de réemployer ces infrastructures très spécifiques sur le long terme. Enfin, plusieurs interventions ont concernées le potentiel de développement du port en lien avec les EMR et les retombées envisagées en termes de création d'emplois (directs et indirects, en phase travaux et après la réalisation des infrastructures).

Les choix du développement du port de commerce

Les entreprises présentes sur le site portuaire se félicitent que le sujet du dragage soit enfin envisagé sérieusement : ce projet est le reflet d'une volonté politique forte d'investir dans le port et de soutenir son dynamisme, à la fois sur la filière des EMR, qui a un véritable intérêt régional, mais également sur les autres activités. Sur ce sujet, un élu local a ajouté que le projet constituait une ouverture pour le développement industriel et apportait des perspectives d'emplois non négligeables.

Toutefois, les citoyens se sont interrogés sur les perspectives de développement à long terme liées au projet, et sur la possibilité de faire évoluer la fonctionnalité des ouvrages et infrastructures réalisées. Une association environnementale s'est par ailleurs interrogée sur la nécessité d'engager simultanément les deux dimensions du projet : elle considère que le strict minimum pourrait être fait en matière de dragage pour accueillir les industriels des EMR, mais que la question des accès maritime pour l'accueil des navires à grands gabarits devrait être posée sous un angle différent.

La réponse du Maître d'ouvrage

Le projet de développement du port de Brest s'inscrit dans une stratégie régionale et territoriale de long terme en faveur des EMR. Les infrastructures réalisées vont en effet permettre de compléter la chaîne de valeur relative aux EMR préexistante et issue d'un engagement fort de la Région sur cette thématique (formations, instituts de recherche, développement de la filière industrielle...). Le projet apporte ainsi la dimension industrialo-portuaire qui manquait encore au territoire et s'inscrit en parfaite cohérence avec les engagements de l'Etat et la démarche des industriels pour l'implantation d'un champ éolien offshore. Le calendrier de déploiement des infrastructures est, certes, complexe, mais parfaitement réalisable à l'aune d'une maîtrise d'ouvrage organisée autour d'une structure de pilotage collaborant directement avec les services de l'Etat pour anticiper toutes les démarches d'instructions à prévoir.

Ce projet ne s'inscrit donc pas dans une démarche opportuniste, mais autour d'une logique de cycles industriels envisagés à court, moyen, et long termes. A court terme, le port accueillera les industriels de l'éolien posé pour la construction de fondations et l'assemblage des éoliennes. La disponibilité foncière, issue de l'agrandissement du polder, constitue un atout fort de Brest par rapport aux autres places portuaires de la Région. Le port peut accueillir des industriels souhaitant construire des ensembles de grande taille. Des accords préalables sont d'ores et déjà signés avec EDF et Iberdrola. A moyen terme, le projet permettra le développement et l'industrialisation de l'éolien offshore flottant et de l'hydrolien. A long terme, au-delà d'une période de 25 à 30 ans, les actifs portuaires resteront en place et permettront le développement d'autres activités. En tenant compte de ces cycles industriels, le projet permettra donc au port de Brest d'être en mesure de répondre à l'ensemble des demandes exprimées par les industriels. Chaque cycle industriel devrait par ailleurs permettre de créer, ou de maintenir, 350 à 500 emplois en fonction du schéma industriel retenu.

Enfin, la Région a toujours envisagé ce projet dans ses deux dimensions (accueil des EMR et dragage pour l'accessibilité des navires à grands gabarits) car il doit servir la compétitivité globale du port. Si les infrastructures ont été calibrées pour accueillir les industriels des EMR, elles doivent également servir le maintien des activités industrielles et commerciales traditionnelles du port, grâce aux synergies créées. D'autres types d'activités pourraient également être accueillies si l'espace foncier disponible le permet.

4.2.3 Thème 3 : les interfaces ville / port

Au cours de la concertation les échanges sur l'interface ville-port ont porté essentiellement sur l'aménagement de la promenade

La promenade : les Brestois apprécient la promenade sur le polder qui offre une très belle vue sur la rade. La réalisation de l'extension du polder pose la question du maintien de cette promenade, de sa cohabitation avec le site industriel et de son aménagement.

Le maître d'ouvrage a confirmé que la promenade sera maintenue et valorisée. A très court terme pour sa partie la plus éloignée du Moulin Blanc les travaux et les opérations de mise en place et de stabilisation des digues ne permettront pas la promenade pour des raisons de sécurité. Mais après cette période elle sera de nouveau envisageable.

En ce qui concerne son aménagement, le traitement de l'interface entre le site industriel et le site de promenade a été exprimé dans le cahier des charges de l'étude paysagère et a donné lieu à l'élaboration de concepts présentés en atelier. L'aménagement de la promenade fera l'objet d'une conception fonctionnelle permettant d'être à la fois une vitrine industrielle sur le port et à la fois un lieu de promenade avec un point de vue remarquable sur la rade.

- Ainsi, les notions de circuit de promenade et d'une approche récréative valorisante par rapport aux usages (terrain de jeu, parcours sportif, lieu de contemplation, site d'observation du port,...) avec la mise en valeur des espaces seront développées.
- La notion d'observation des espaces actuels et futurs sera également développée par une approche permettant la mise en place d'une fonction d'observation (belvédère, amphithéâtre naturel, théâtre de verdure, ...) et d'information (panneaux d'information, outils pédagogiques,...) sur les travaux et les nouvelles activités industrielles

Ces deux grandes fonctions pourront permettre de positionner la promenade comme un des hauts lieux touristiques de Brest.

La réponse du Maître d'ouvrage

La conception de la promenade sera développée par la Région et validée par BMO ; sa réalisation et son aménagement seront inscrites dans le cahier des charges de l'aménagement terrestre du polder.

4.2.4 Thème 4 : Les impacts sur la rade

Au cours de la concertation, les échanges relevant des impacts sur la rade ont portés sur :

- les impacts à long terme du projet sur le transport sédimentaire dans la rade,
- les impacts du projet sur les usages liés aux activités balnéaires et de plaisance,
- les nuisances aux riverains induites par le chantier,
- les impacts du dragage sur la qualité de l'eau, la faune et la flore marine, et les activités économiques telles que la pêche, la conchyliculture, Océanopolis,...

Les enjeux liés au dragage étant centraux dans la gestion des impacts du projet, ce sujet est traité dans un chapitre spécifique.

Le port de plaisance du Moulin Blanc :

La profondeur actuelle du port de plaisance du Moulin Blanc semble actuellement limitée pour certains plaisanciers. Cette problématique est d'autant plus vraie à marée basse.

Dans le cadre de la concertation, certains plaisanciers ont exprimé leur inquiétude quant à la modification

éventuelle des courants due à l'extension du polder et à l'apport de sédiments dans le port de plaisance.

La concertation a permis de nombreux échanges entre les plaisanciers, Brest Métropole Océane en tant que propriétaire du port de plaisance du Moulin Blanc, la Région Bretagne et ses bureaux d'études.

Le constat suivant est fait : de nombreux effluents viennent se déverser dans le port en cas de forte pluie et participent probablement à son envasement.

Les études réalisées par la Région montrent que le transit sédimentaire avec le projet sera faible et que les dépôts sédimentaires dans la zone du Moulin Blanc ne devraient pas dépasser 1 mm.

Par ailleurs, la Région intégrera à son dispositif de gestion des risques la réalisation d'un levé bathymétrique¹ avant et après travaux dans le port du Moulin Blanc afin d'évaluer toute modification éventuelle de la bathymétrie du fait des travaux.

Au cours de la concertation, la question de mutualiser la drague lors des travaux du port de commerce pour draguer le port de plaisance s'est posée. En considérant que le dragage dans le port de plaisance relève de la responsabilité de BMO, la Région souhaite que ces deux opérations restent distinctes.

Les conditions de navigation:

Certains usagers (plaisanciers, compagnies maritimes) s'interrogent quant à l'impact des travaux et du projet sur les conditions de navigation et de manœuvre dans le port et la rade.

A long terme, les marques des chenaux ne seront pas modifiées par le projet.

Pendant les travaux, des dispositifs de marquage transitoires seront mis en place afin de bien séparer la zone de travaux et les chenaux de navigation. Dans la partie commerce, les circulations seront temporairement modifiées en fonction du phasage des travaux. Une information régulière de la Région permettra aux usagers du port de prendre connaissance de ces dispositifs.

La qualité des eaux de baignade et le développement des algues vertes dans l'anse du Moulin Blanc:

Des usagers s'interrogent quant à l'éventuelle interdiction de la baignade pendant les travaux de dragage du fait de l'augmentation de la turbidité de l'eau par exemple.

Par ailleurs, certains usagers s'interrogent sur l'impact à long terme du projet sur la modification des courants dans l'anse et la réduction du renouvellement des masses d'eau qui pourraient conduire à la dégradation de la qualité des eaux de baignade et favoriser le développement des algues vertes.

¹ Un levé bathymétrique permet d'évaluer et cartographier le niveau des fonds marins.

La concertation a permis de rappeler que les prélèvements actuels pour qualifier l'eau de baignade ne tiennent pas compte de la turbidité de l'eau, mais de la qualité sanitaire des eaux de baignade. Bien que l'aspect des eaux de baignade puissent être momentanément affectée par une légère turbidité lors des travaux de dragage, il n'y a pas de raison que ces derniers modifient leur qualité sanitaire.

Sur le long terme, les études hydrosédimentaires ont montré qu'avec le projet, d'une part, les courants instantanés et résiduels sur la face Est du polder sont légèrement accentués, et de ce fait, le temps de renouvellement de la masse d'eau dans l'anse du Moulin Blanc diminue.

Ainsi, le phénomène d'eutrophisation propice au développement des algues vertes devrait légèrement diminuer par rapport à la situation actuelle.

L'évolution du trait de côte :

Si l'on retrace l'histoire de la rade Brest, le trait de côte a été fortement modifié par les aménagements artificiels créés par l'homme. Ainsi, la question de la modification du trait de côte du fait de l'extension du polder a été soulevée lors de la concertation. En effet, le courant au droit du polder actuel est perçu par certains plaisanciers comme relativement élevé. Ils craignent que l'extension du polder accroisse le courant dans cette zone proche du chenal de navigation, et participe à modifier le trait de côte de manière significative..

Lors de la concertation, la Région a pu préciser que l'extension proposée du polder est un aménagement de faible ampleur par rapport aux opérations passées.

Les études de courantologies menées par la Région concluent que l'extension du polder accélère légèrement les courants instantanés devant lui et dans le chenal par rapport à l'état actuel et ne devrait pas impacter de manière substantielle les courants et le transport sédimentaire associé.

Les études hydrosédimentaires ont permis d'évaluer le transport sédimentaire qui s'opère actuellement dans la rade de manière naturelle du fait des courants et de la marée. A partir de ce référentiel, les études ont permis de démontrer que:

- En dehors des conditions extrêmes comme des tempêtes, le projet a peu d'effet sur le transport sédimentaire dans la rade et réduit l'agitation à la plage de la Cantine.
- En cas de tempête, le projet diminue le transit sédimentaire le long des plages du Moulin Blanc et de la Cantine
- Quelques soient les conditions météorologiques, le projet ne modifie pas le transport sédimentaire de l'autre côté de la rade à Plougastel.

Ainsi, les études concluent à un risque faible de déséquilibre sédimentaire en phase opérationnelle en lien avec le projet de polder.

La circulation routière en phase travaux :

L'approvisionnement des matériaux par camions a suscité l'inquiétude de certains riverains sur les conditions de circulation dans la ville.

Dans un premier temps, la Région a recherché des sources d'approvisionnement par la mer et par la voir ferrée. Les possibilités d'approvisionnement par la mer sont à ce jour liées à un projet de port de plaisance à Plougasnou. A ce stade, l'opportunité économique de ces modes d'approvisionnement n'est pas fondée compte tenu des coûts qu'ils peuvent engendrer. La Région reste cependant en veille afin le

cas échéant d'intégrer ces opportunités aux modalités de réalisation du chantier.

A ce stade de la réflexion, l'approvisionnement des matériaux par la route est privilégié. Les échanges avec le public et la réalisation d'une étude de trafic ont permis de préciser le plan de circulation des camions de chantier afin de réduire les nuisances associées :

- L'itinéraire des camions d'approvisionnement rejoindra la 4 voies le plus rapidement possible, même si cela nécessite de faire un détour, afin d'épargner au maximum le cœur de Brest. Il sera porté une attention particulière aux trajets traversant Guipavas.
- De manière générale, l'approvisionnement par camion s'effectuerait de 7h à 21h les jours de la semaine. Les modalités d'approvisionnement ont été modifiées afin de ne pas faire circuler les camions le weekend.
- Le chantier se traduira en moyenne par 21 camions par heure sur le réseau routier, soit + 0,79 % du trafic global sur la pénétrante ou + 10 % du trafic de camions, et +1,39 % du trafic global sur la route du Vieux Saint Marc.
- Les infrastructures routières existantes ont des capacités suffisantes pour accueillir le trafic induit par le chantier. A titre d'exemple, le carrefour qui dessert la rue Chevillotte a une capacité de 280 véhicules par heure ; et le trafic attendu en heure de pointe avec les camions de chantier se situerait autour de 180-190 véhicules par heure en moyenne, soit bien en dessous de sa capacité actuelle.
- Il sera possible d'adapter les heures de circulation des camions de chantier, en fonction des heures de pointes.

Le bruit en phase travaux :

Les travaux d'infrastructures portuaires envisagés ne sont pas communs et les nuisances sonores induites sont difficiles à appréhender par certains riverains.

La concertation a été une occasion pour la Région d'expliquer la nature des bruits attendus par les travaux et de préciser qu'une étude d'impact exhaustive est en cours avec des évaluations chiffrées du bruit induit par le projet.

A ce stade, les principales nuisances sonores seraient induites par le bruit des blocs d'enrochement dans les camions lors de manœuvres. La pose des blocs pour constituer le corps de digue s'effectue à l'unité à l'aide d'engins de levage et n'est pas source de nuisances sonores.

En cas de vent dominants, les bruits peuvent être davantage perçus. Des réunions d'information régulières de la Région permettront de tenir informés les riverains sur l'origine des nuisances sonores, les niveaux de bruit, les adaptations pour réduire les nuisances.

Par ailleurs, une étude d'impact très complète est en cours de réalisation et traite du bruit aérien.

Les nuisances sonores sous-marines seront réduites car le projet ne prévoit pas de battage de palplanche. Une instrumentation et un suivi du bruit sous-marin sera néanmoins mis en place dans le cadre de la gestion des nuisances éventuelles aux sites militaires sensibles .

Les engagements du Maître d'ouvrage :

- **Mettre en place d'une instrumentation de la rade comprenant des états initiaux de la bathymétrie, de la qualité de l'eau, du bruit avant travaux et un suivi pendant et après les travaux.**
- **Adapter le plan de circulation des camions d'approvisionnement du chantier pour supprimer les gênes le weekend, éviter le cœur de Brest, éviter la congestion pendant les heures de pointes.**
- **Informers de manière régulière sur l'avancement des études et les solutions retenues.**

4.2.5 Thème 5 : le dragage

Dans le cadre du diagnostic environnemental réalisé par la Région, il est apparu que l'eau de la rade est de bonne qualité malgré la présence de la zone industrialo-portuaire. La qualité de l'eau actuelle est propice à la présence de milieux écologiques riches et d'une activité conchylicole et de pêche structurante dans le tissu socio-économique local.

La Région étant sensible à la qualité de l'eau retrouvée, à la qualité des coquillages dans la rade et à l'image de l'activité de la pêche, elle a souhaité mettre en place un dialogue étroit au cours de la concertation avec les parties prenantes, telles que : la communauté scientifique, les pêcheurs, les conchyliculteurs, les gestionnaires de cours d'eau, les gestionnaires de milieux, Océanopolis,...

Ce dialogue a permis d'apporter de manière continue des éléments de réflexion et des recommandations aux études relatives au dragage, et d'améliorer ainsi les modalités de dragage de manière itératives. Pour ce faire, la séquence des ateliers a été la suivante :

- **Atelier 1 :**
 - Présentation et partage des états initiaux sur la qualité des sédiments à draguer
 - Présentation des premières modélisations de diffusion de panaches turbides pendant les travaux
- **Atelier 2 :**
 - Modèle hydro-sédimentaire avec dispersion des matières en suspension sur les zones sensibles identifiées en rade de Brest
 - Premier niveau de solutions de réduction des impacts
- **Atelier 3 :**
 - Présentation des interactions du projet, et en particulier du relargage des contaminants, avec le milieu naturel et les usages en phases travaux et opérationnelle
- **Atelier 4 :**
 - Apport de solutions pour réduire de manière significative et à un niveau acceptable le relargage de contaminants.

La valorisation des produits de dragage :

Suite à la question portant sur l'opportunité du dragage, une fois sa nécessité avérée, la Région doit étudier et choisir les modalités de traitement des matériaux dragués. A cet égard, certains acteurs s'interrogent quant à la possibilité de traiter les matériaux à terre : valoriser la partie constituée de sable

dans des filières de construction ou autres, et mettre en dépôt le reste des matériaux conformément aux obligations réglementaires. Cette approche permettrait de réduire l'emprise du projet sur la rade et donc la soustraction des hectares correspondants de milieux marins.

Au début de la réflexion, la Région a recherché une solution de mise en dépôt sur un ancien site, le site de Porstrein ; mais les caractéristiques techniques ne sont pas suffisantes pour accueillir ces matériaux complémentaires.

Ainsi, une approche économique de la valorisation des produits de dragage a été recherchée. La posture adoptée a été de poursuivre l'histoire du port de Brest qui a par le passé gagné 242 ha sur la mer. L'extension du polder est une manière de valoriser les produits de dragage en créant de l'actif en surface portuaire qui s'évalue sur un pas de temps relativement long : à court terme les surfaces seront mises à disposition des industriels de l'éolien offshore et des EMR, sur le long terme, d'autres activités industrialoportuaires prendront leur place.

Par ce choix, la Région, en concertation avec les acteurs locaux, souhaite créer un potentiel de développement sur le long terme pour le territoire dans son ensemble, plutôt que de percevoir des recettes pour son propre compte issues de la vente du sable traité.

La mise en suspension des matériaux dragués et les dépôts associés :

Lors des opérations de dragage, les sédiments du fond marin sont remis en suspension dans l'eau qui devient turbide, puis sont transportés par les courants et se déposent dans d'autres zones de la rade. Par ailleurs, une fois déposés dans le casier qui constitue l'extension du polder, lorsque les digues d'enclosure ne sont pas encore colmatées, les sédiments sont susceptibles de s'échapper dans la rade, de rendre l'eau turbide et d'augmenter les dépôts dans la rade.

Or, si la turbidité et les dépôts sont trop importants, les dommages portés à la faune et à la flore peuvent être très importants, qui peuvent être altérés, voire mises en péril.

C'est pourquoi la Région a associé les parties prenantes pour partager ce constat et co-élaborer les solutions de réduction de ces effets jusqu'à des niveaux acceptables pour les milieux.

Les modélisations hydrosédimentaires des effets du dragage et les échanges avec les parties prenantes ont permis d'identifier une première série de mesures de réduction de la turbidité et des dépôts :

- La mise en place de géotextile dans le casier permet de réduire le flux des matières en suspension (MES) à travers le corps de la digue.
- Le recours à du dragage mécanique lors de certaines étapes permet de réduire la mise en suspension des sédiments au niveau de la drague.
- La création des bassins de lagunage secondaire en plus du casier principal pour augmenter la décantation des sédiments : le casier est rempli jusqu'à un certain niveau ; l'eau est pompée vers les bassins de décantation, lorsque le niveau de concentration des MES atteint le niveau souhaité, l'eau est rejetée vers la rade.
- L'arrêt du dragage pendant 6 mois entre deux opérations de dragage de 75 j.

Ces mesures permettent de réduire le niveau de relargage des MES à une valeur très basse de l'ordre de 0,25 g/ litre.

Le relargage de contaminants :

Les activités humaines passées ont conduit à rejeter de nombreux polluants (TBT, PCB,...) qui se sont déposés au fond du port. Ainsi, les opérations de dragage conduisent à remobiliser ces polluants et à les rejeter dans le milieu naturel. Ces polluants à certaines doses peuvent conduire à rendre les coquillages et les poissons impropres à la consommation, voire à leur destruction.

Tout comme la problématique précédente, la Région a associé les parties prenantes pour partager ce constat et co-élaborer les solutions de réduction de ces effets jusqu'à des niveaux acceptables pour les milieux.

La première étape a été de reconsidérer les quantités à draguer : une étude de manoeuvrabilité des navires et une étude précise des besoins des opérateurs en terme de profondeur ont permis d'abandonner le dragage des zones les plus polluées du port et de diminuer la quantité à draguer dans certaines zones polluées.

Puis, en lien avec l'étude hydrosédimentaire précédente, il s'est avéré que la surverse lors de certaines étapes du dragage était la source des rejets critiques dans la rade. Les modalités du dragage ont été reconsidérées, afin de réduire les rejets en contaminants à des niveaux acceptables pour les milieux. Les améliorations apportées consistent en :

- Augmenter le nombre d'arrêts des opérations de dragage pour supprimer le rejet de polluants via la surverse
- Augmenter le recours au dragage mécanique pour réduire davantage la mise en suspension et la dilution des contaminants dans l'eau.
- Augmenter la durée globale de l'opération de dragage à 365 jours (au lieu des deux périodes de 75 jours présentées plus haut) pour diminuer les volumes mobilisés quotidiennement et favoriser la décantation.

Dans le cadre des études, la Région poursuivra ces différentes réflexions liées aux effets du dragage pour affiner les modalités de dragage.

Par ailleurs, compte tenu de la richesse du milieu aquatique, la Région souhaite mettre en place une instrumentation de la rade afin d'effectuer des campagnes de mesures de la qualité de l'eau avant, pendant et après les travaux. Pour cela, la Région souhaite associer la communauté scientifique, les gestionnaires de milieux, les pêcheurs et les conchyliculteurs afin de définir les protocoles de mesures, de suivi et d'alerte. Cette instrumentation, notamment à alerter la Région en cas d'anomalie pendant les opérations de dragage et de mettre en place des actions correctives, voire d'arrêter temporairement le dragage en cours.

Enfin, les données recueillies dans le cadre du suivi seront communiquées largement aux parties prenantes, à titre d'information et également à titre de capitalisation dans le cadre d'études, par exemple.

Le partage de l'information et la co-élaboration de solutions a été fortement appréciée. Ainsi, les parties prenantes souhaitent que la Région poursuive cette information de manière transparente et mette en place un comité de suivi spécifique au dragage pour le suivi des études et des travaux.

La prise d'eau d'Océanopolis :

La réalisation de l'extension du polder pourrait imposer un déplacement de la prise d'eau d'Océanopolis, qui se trouverait, si elle n'était pas déplacée, sous les digues. BMO est en charge de ce déplacement.

Le déplacement de la conduite d'Océanopolis pourrait s'avérer indispensable car il faut rendre possible toute intervention de maintenance et de réparation dans le futur. Il faut trouver de nouvelles zones de pompage avec des qualités physio-chimiques adaptées et qui soient également à l'abri des panaches turbides pendant la phase de travaux. Avec un maximum de 2mg/L de matière en suspension acceptée comme référentiel pour un pompage de 160M3 par heure, Océanopolis est un très bon indicateur des impacts du projet et de la qualité de l'eau de la rade.

Trois à quatre points de captage à moins de 500m du polder sont aujourd'hui à l'étude et le choix se fera suivant les meilleurs paramètres environnementaux et techniques.

Les engagements du Maître d'ouvrage :

- **Modification du projet initial (ajout de bassin de décantation, allongement des périodes de dragage, modification des techniques de dragage) pour assurer un taux de rejet de matière en suspension et de contaminants compatible avec la sensibilité environnementale de la rade de Brest, tout en tenant compte du bruit de fond préexistant.**
- **Mettre en place une instrumentation et des procédures de suivi partagées et élaborées avec les différentes parties prenantes (SAGE, scientifiques, professionnels de la rade) et ce avant, pendant et après les travaux.**
- **Partager les informations recueillies dans le cadre de l'instrumentation avec la communauté scientifique.**
- **Prise en compte de la problématique Océanopolis**
- **Mise en place d'un comité de suivi spécifique au dragage**

4.2.6 Thème 6 : Le coût et le planning du projet

La question du coût n'a pas fait l'objet de remarques particulières de la part du public. Le maître d'ouvrage a signalé au fil de l'avancement de certains ateliers les surcoûts que pouvait entraîner telle ou telle mesure. Le planning très volontariste du maître d'ouvrage, n'a pas non plus suscité d'observations ; la livraison du projet étant à un horizon relativement proche pour un grand projet. Le maître d'ouvrage a bien précisé que les digues et le polder ne seraient pas prêts dans les mêmes temporalités, même si des moyens techniques existaient pour stabiliser le polder plus rapidement. Une question sur la possibilité de phaser fonctionnellement le projet a été posée par une association environnementaliste : regarder et concevoir séparément le projet de l'extension du polder et le projet de développement portuaire. Le maître d'ouvrage a rappelé ne pas souhaiter privilégier une dimension du projet plutôt qu'une autre et donc ne pas phaser le projet en fonction de ces deux grands objectifs.

5. CONCLUSION

5.1 LES EFFETS DU PROCESSUS DE CONCERTATION SUR LE PROJET

La concertation publique du projet de développement du port de Brest peut être jugée intéressante à plusieurs titres :

- La mobilisation et surtout la représentativité des parties prenantes ont été exemplaires. Les réunions publiques d'information et de concertation et les ateliers ont mobilisés plusieurs centaines d'acteurs et plusieurs dizaines d'organisations. Cette démonstration montre bien la sensibilité et l'intérêt que manifestent les Brestois à l'égard de leur port.
- Les ateliers thématiques ont été le cœur du processus de concertation : ils ont permis non seulement d'instaurer un climat de travail et de réflexions entre les acteurs et la maîtrise d'ouvrage au fil des séances mais ils ont surtout fait « bouger les lignes » du projet ; le programme du projet s'est modifié au fil des ateliers et la position du maître d'ouvrage a changé. Cela n'a été possible que par l'implication très forte des parties prenantes tout au long des ateliers mais aussi par l'attitude constructive et transparente du maître d'ouvrage qui n'a pas hésité à « parler vrai » et à faire partager l'information dont il disposait aux acteurs.
- Le garant a joué un rôle important aux côtés du maître d'ouvrage pour lui permettre de bien adapter au fil de l'eau le processus de concertation et de veiller à son bon fonctionnement.
- Le choix d'un allongement de la concertation d'un mois pour faire bénéficier le public des dernières études est une démarche très constructive de la part de la maîtrise d'ouvrage.
- L'engagement de mettre en place un comité de suivi, des réunions d'informations et des visites de chantiers répond aux préoccupations des acteurs d'avoir la garantie d'une réalisation de qualité de projet soucieuse des impacts; cela démontre aussi la prise en compte de l'intérêt que les Brestois manifestent sur un sujet qui leur est cher, leur port.

5.2 LES ENGAGEMENTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

La Région manifeste le souhait de poursuivre le projet avec plusieurs engagements :

5.2.1 En termes d'études et d'expertises

Un engagement de la Région pour la poursuite et l'approfondissement des études, notamment les études liées aux impacts sur les milieux vivants sensibles de la rade (Etude réalisée par J Grall) et pour les partager au sein du comité de suivi.

5.2.2 En termes de conception du projet

Un engagement de la Région à :

- Modifier le programme initial du projet (ajouts de bassins de décantations, modification des périodes de dragages, modification des techniques de dragages) pour permettre des taux de rejet de matières en suspension et de contaminants compatibles avec la sensibilité environnementale de la rade de Brest tout en tenant compte du bruit de fonds préexistant.
- Mettre en place une instrumentation et des procédures de suivi partagées et élaborées avec les différentes parties prenantes (Sage, scientifiques, professionnels de la rade) et ce avant , pendant et après les travaux . Ces données seront accessibles à la communauté scientifique. Un réseau de capteurs sur boués sera mis en place et des analyses complémentaires physico-chimiques périodiques seront effectuées.

- Prendre en compte la problématique Océanopolis sur le déplacement de la conduite d'eau et sur la qualité des eaux pompées.
- Valoriser et créer de nouveaux espaces et de nouvelles fonctions sur le cheminement dédié à la promenade au Moulin Blanc et ce en liaison avec BMO.
- Permettre dans les meilleurs délais la promenade sur les abords du futur polder

5.2.3 En termes d'Information et de suivi sur le projet

- Mise en place d'un comité de suivi spécifique « dragages ». Les membres participants de l'atelier dragage seront avertis en priorité mais ce comité sera ouvert à d'autres organisations.
- Un engagement de la Région sur la poursuite de la concertation sur le projet par la tenue de réunions d'informations multi thèmes régulières dont la fréquence pourrait être trimestrielle ; elle sera précisée en janvier 2013. Le site internet du projet restera également actif.
- Des visites de chantiers ouvertes au public seront également organisées.

6. ANNEXES

- Délibération CR
- Décisions CNDP (2)
- Délibération Ville de Brest
- Publicités légales
- Encarts presse
- Copie dépliant
- Revue de presse projet
-