

PORT **Brest-Bretagne**

UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT AU SERVICE DU TERRITOIRE

Porzh Brest Breizh
raktres diorren evit an tiriad, kuzuliadeg foran



EDITO

Enquête publique du port de Brest : exprimez-vous!

Le projet de développement du port de Brest entame aujourd'hui une étape essentielle et nécessaire au lancement officiel des travaux programmé dès 2015. Dans la continuité de la première consultation publique organisée par la Région en 2012, vous êtes aujourd'hui invité-e-s à vous exprimer à l'occasion de l'enquête publique. Outre la possibilité d'échanger autour du projet, elle constitue une opportunité pour vous de prendre connaissance de l'ensemble des études qui ont été menées et des orientations retenues. Elle doit également vous permettre de mesurer l'ampleur et l'ambition du projet.

Cette ambition est double. Tout d'abord, maintenir et renforcer la compétitivité du port dans un espace commercial et maritime qui ne connaît aujourd'hui plus de frontières. Ensuite, permettre l'installation de nouvelles industries. Parmi elles et en première ligne, les énergies marines renouvelables qui constituent une véritable opportunité pour la Bretagne.

Toutes les conditions semblent aujourd'hui réunies pour faire de Brest et de son port le futur site d'accueil de ces industries. Leur localisation, au carrefour des routes maritimes, et la perspective de nombreux projets européens de parcs éoliens marins, sont des atouts indéniables. De surcroît, le territoire brestois héberge déjà de nombreux acteurs de la recherche et de l'innovation de ce secteur. Il s'agit donc d'une opération majeure pour Brest, pour la Bretagne et pour l'autonomie énergétique de notre région, sur laquelle vous êtes invité-e-s à vous exprimer. Je sais votre attachement à notre territoire, et c'est pourquoi je suis convaincu que vous serez nombreux à saisir cette opportunité.

Pierrick MASSIOT
PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL
DE BRETAGNE

PENNAD-STUR

Enklask foran diwar-benn Porzh Brest : lavarit ho soñj!

Krog ez eus hiziv gant ul lankad a-bouez-bras eus raktres diorren Porzh Brest, hag a zo rekis evit ma c'hellor boulc'hañ ent-ofisiel al labourioù programmet adal 2015. Da-heul ar guzuliadenn foran kentañ aozet gant ar Rannvro e 2012 ez oc'h pedet bremañ da lavaret ho soñj da-geñver an enklask foran. Un digarez e vo da eskemm soñjoù diwar-benn ar raktres ha tu a roio deoc'h d'ober anaoudegezh gant an holl studiadennoù a zo bet kaset da benn evitañ ha da c'houzout peseurt hentoù zo bet dibabet. Gantañ e c'hellloc'h meizañ pegen bras eo ar raktres ha pegen uhel eo e bal ivez.

Daou bal zo, e gwirionez. Da gentañ, derc'hel ha kreñvaat kevezusted ar porzh e bed ar c'henwerzh war vor ha n'eus ket mui harz ebet ennañ hiziv an deiz. Da eil, degemer greanterezhioù nevez. En o zouesk ha da-gentañ-penn e vo an energiezhioù mor nevezadus, a c'hell Breizh tennañ kalz splet anezho.

Brest hag he forzh emañ pep tra ganto hiziv, moarvat, evit degemer ar greanterezhioù-se en dazont. Lec'hiet mat int, hep mar, e kroashent an hentoù-mor, ha kalz raktresoù europat zo evit sevel parkadoù rodoù-avel war vor. Kalz obererien eus an enklask hag an nevezin war an dachenn-se zo staliet dija e kornad Brest ouzhpenn.







Ur raktres pouezus-kenañ eo evit Brest, evit Breizh hag evit emrenezh energetek hor rannvro ha pedet oc'h-c'hwi da lavaret ho soñj warnañ eta. Gouzout a ran pegen stag ez oc'h ouzh hor bro ha niverus e viot oc'h ober, me zo sur.

Pierrick MASSIOT
PREZIDANT KUZUL-RANVRO
BREIZH





SOMMAIRE

-  UN PORT HISTORIQUE, UNE AMBITION NOUVELLE _____ P.3
-  VERS DE NOUVELLES ACTIVITÉS CRÉATRICES D'EMPLOI _____ P.5
-  UN PROGRAMME DE TRAVAUX EN 2 ÉTAPES _____ P.7
-  UNE PRISE EN COMPTE RESPONSABLE DES IMPACTS POTENTIELS _____ P.10
-  UN PROJET NÉ D'UNE VOLONTÉ PARTAGÉE _____ P.13
-  LE DIALOGUE AU CŒUR DE LA DÉMARCHE _____ P.15



UN PORT HISTORIQUE, UNE AMBITION NOUVELLE

Un tiers du trafic maritime breton

Première porte maritime d'entrée et de sortie des marchandises en Bretagne, le port de Brest est un maillon très important de l'économie bretonne. Plus de 54 000 conteneurs y transitent chaque année et le trafic dépasse aujourd'hui les 3 millions de tonnes. Le port génère une activité créatrice d'emplois, dont

profite directement l'économie locale et régionale. Mais dans un contexte concurrentiel très fort, tant au plan national qu'europpéen, le maintien de la compétitivité du port de Brest reste encore aujourd'hui un défi permanent.



© CCI Brest, G. Pachourine

Le port de Brest, un site industrialo-portuaire majeur pour l'économie bretonne

Le prolongement d'une longue histoire...

Si l'on retrace l'histoire de Brest, le développement du port s'est toujours réalisé d'ouest en est.

Depuis 1870, de nouveaux espaces ont peu à peu été gagnés sur la mer depuis les rives de la Penfeld. Le port s'est d'abord développé à des fins militaires et commerciales. Son évolution progressive a permis l'installation de nouvelles activités telle que la pêche. Le port de plaisance du Moulin Blanc et Océanopolis ont également pu voir le jour grâce à ces aménagements.

Le projet de développement proposé aujourd'hui, dont l'ampleur est moins importante que celle des opérations passées, s'inscrit dans cette continuité historique. Il doit permettre, à son tour, l'implantation de nouvelles activités.



© Robert Gernot

Le polder 124 en 1978



Des atouts à valoriser

Le trafic maritime mondial a augmenté de 300 % au cours des vingt dernières années. Les 600 millions de conteneurs qui s'échangent aujourd'hui sur la planète ont plutôt tendance à se concentrer dans les ports les plus modernes et les mieux équipés, ou ceux qui sont rattachés à des bassins économiques dynamiques. Pour maintenir sa place et se développer dans cet environnement concurrentiel, le port de Brest doit veiller à tirer le meilleur parti de ses propres atouts, dont il ne manque pas.

Situé à la pointe Finistère, le port de Brest est positionné à quelques miles seulement des grandes voies maritimes. Il dispose en outre d'un « port en eau profonde » qui favorise les conditions d'accostage des grands navires.

Avec une industrie agro-alimentaire importante et une large gamme de services présents sur le port, à commencer par la réparation navale, Brest bénéficie également d'un potentiel d'attractivité intéressant.

Enfin, la présence sur le territoire brestois d'instituts de recherche de pointe et d'un pôle de compétitivité dédiés à la mer, au littoral et aux énergies marines renouvelables, complète cet environnement favorable aux synergies entre recherche, autorités publiques et entreprises.



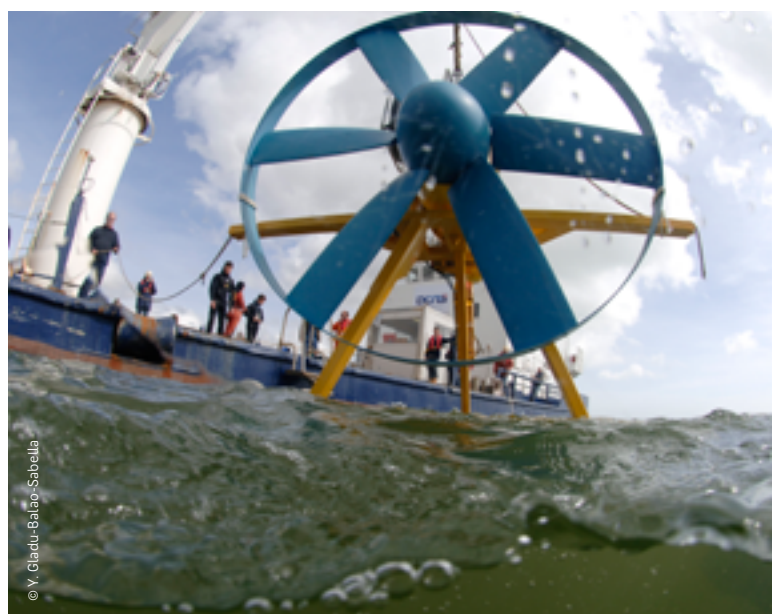
Le port de Brest est le 1er site de réparation navale en France

Développer les filières d'avenir

Mettre en valeur les atouts du port de Brest est une nécessité pour maintenir une place portuaire forte en Bretagne, mais également pour développer les activités et les emplois de demain. À ce titre, les engagements pris par les pouvoirs publics pour une production française d'énergie propre, locale et renouvelable, constituent assurément une opportunité à saisir localement.

Seuls 9 % de la consommation électrique bretonne sont produits en Bretagne. Le Pacte électrique breton adopté en 2010 vise à apporter une réponse durable au défi de l'approvisionnement électrique de la Bretagne et prévoit notamment le déploiement massif des énergies renouvelables. Le port de Brest dispose des atouts nécessaires et favorables à l'essor de ces technologies émergentes.

Après la réparation navale dans les années soixante-dix, le port de Brest est donc de nouveau en situation de réaliser des choix importants. À l'époque, la décision volontariste de construire une troisième forme de radoub et le polder 124 était une vision d'avenir, mais aussi un pari. Pari réussi puisque Brest est aujourd'hui, grâce à ces équipements, le premier site de réparation navale en France.



Le projet d'aménagement du port permettra d'accueillir de nouvelles activités et de dynamiser l'économie bretonne

VERS DE NOUVELLES ACTIVITÉS CRÉATRICES D'EMPLOI

Développer à Brest le potentiel des EMR

Les énergies marines renouvelables (EMR) ont vocation à devenir une véritable filière industrielle en France. En réponse aux objectifs définis en 2009 au cours du Grenelle de la mer, 6 000 mégawatts devront être produits par des parcs d'exploitation d'énergies marines en 2020. Outre les éoliennes offshore posées, d'autres technologies, aujourd'hui moins matures, se développent ; hydroliennes, éoliennes flottantes et systèmes houlomoteurs complètent ainsi progressivement l'éventail des moyens de production d'électricité marines propres et renouvelables.

Avec des vents réguliers et des courants puissants, ces énergies trouvent en Manche et en Atlantique les conditions favorables à leur exploitation. Au carrefour de ces deux espaces maritimes, le port de Brest entend devenir un site majeur de construction et de montage des éléments de production d'énergie marine.



Les industries EMR, un véritable gisement d'activités et d'emplois pour le territoire

Aménager une nouvelle plateforme portuaire

Pour rendre ce projet possible, le port de Brest doit être en mesure de proposer aux industriels des espaces adaptés. Le site doit pouvoir à la fois accueillir des navires modernes et permettre de stocker des éléments particulièrement lourds et volumineux, notamment les « jackets », ces treillis en acier qui ancrent au sol les éoliennes posées en mer. Il doit également permettre l'assemblage d'hydroliennes. Envisagée à moyen terme, cette activité requiert elle aussi d'importantes surfaces au sol.

Afin de répondre à ce besoin d'espace, le port de Brest peut s'appuyer sur le polder 124 représentant 36 hectares aménageables. Douze hectares ont d'ores et déjà été renforcés à l'initiative du Syndicat mixte pour le développement de Brest Iroise (SMBI). L'utilisation des matériaux issus du dragage du chenal et du port permettra d'étendre cette plateforme de 14 hectares supplémentaires et de répondre ainsi aux besoins de surface nécessaires notamment au développement des activités de l'éolien flottant.



L'aménagement du polder 124 permettra d'augmenter de manière importante la surface portuaire





Faciliter l'accès des navires au port: une nécessité à court terme

La question de l'accessibilité du port par voie maritime ne concerne pas que la future plateforme portuaire. Elle se pose de manière critique pour toutes les activités et tous les équipements, et pour le port dans son ensemble. Le maintien et le développement de ses activités actuelles en dépendent. Avec la progression de la taille des bateaux liée à la modernisation des flottes, la profondeur insuffisante des chenaux d'accès constitue un réel frein. Les vraquiers qui transportent les matières premières agricoles et les porte-conteneurs sont directement concernés par ce problème. En effet, les navires dont le tirant d'eau est trop important sont contraints d'attendre en rade une marée favorable.

Dans un contexte de recherche permanente de réduction des coûts d'affrètement par les armateurs, cette contrainte représente un handicap majeur et un risque important de perte de parts de trafic; les navires pouvant être incités à décharger leurs marchandises dans d'autres ports.

Améliorer les capacités logistiques d'accès et d'accueil dans le port pour tous les types de bateaux est une nécessité commerciale et économique. Le dragage des chenaux d'accès envisagé dans le cadre du projet a pour objectif de permettre au port de Brest de conforter sa position dans le système portuaire national et européen.



L'accès des navires de grande taille, un enjeu pour la maintien de la compétitivité du port

UN PROGRAMME DE TRAVAUX EN 2 ÉTAPES

Avec l'aménagement du polder, le port de Brest permettra l'accueil d'activités industrielles de fabrication, de manutention et de transit d'éléments métalliques de grande taille et de grande masse pour les énergies marines et l'offshore en général. Cet aménagement est associé à l'amélioration des conditions d'accès au port pour les bateaux de grande taille.

Le programme des travaux s'articule en 2 étapes majeures



Le programme de travaux en bref

- traitement des poches de pollution
- amélioration de la portance des terrains à 4 t/m²
- réalisation d'un quai EMR de 175 m et d'une plateforme de manutention
- création d'un merlon paysager de 4 ha, d'un belvédère et de promenades
- dragages des chenaux d'accès au port et au polder
- extension de 14 ha du polder
- réalisation d'un quai en mer de 210 m pour l'éolien flottant





2015-2018: répondre aux besoins des industriels EMR et adapter le port aux standards du transport maritime

Afin d'attirer et fixer cette nouvelle activité EMR à Brest, la mise en œuvre de la première étape intègre le calendrier des appels d'offres nationaux pour l'éolien en mer et correspondra donc aux besoins à court terme des industriels.

La première tranche de consolidation des sols menée par le SMBI permettra de disposer dès avril 2015 d'un premier lot aménageable de 12 hectares (1).

Il s'agira ensuite de renforcer le complément des 40 hectares du polder pour permettre aux terrains de supporter les lourdes charges que constituent les différents éléments des éoliennes. Cette première étape permettra également d'aménager et de viabiliser trois lots industriels et de mettre à disposition les infrastructures spécifiques nécessaires aux approvisionnements et à l'export: un quai lourd et des espaces de manutention attenants (2), pouvant supporter les charges hors normes que représentent les fondations métalliques d'éolienne (jusqu'à 15 tonnes par m²), et des structures offshore de grande taille et de grande masse.

En fonction des technologies de chargement des pièces retenues par les industriels, le programme de travaux comprendra également un dispositif d'échouage pour barge facilitant le transfert terre-mer.



La première étape, qui prévoit l'amélioration de l'accès au port, nécessite aussi le dragage de 550 000 m³ de sédiments afin notamment de permettre un accès maritime vers le polder et ces nouveaux quais.

Les sédiments issus du dragage seront valorisés à terre et permettront la création d'un nouveau polder, reprenant ainsi le principe de réalisation de l'actuel polder datant de 1978. En alternative au clapage* en mer, ce nouveau polder présente le double intérêt de pouvoir disposer de surfaces supplémentaires à terre et de préserver les enjeux écologiques de la rade de Brest et de la mer d'Iroise.

Suivant toujours le principe de réalisation de l'actuel polder, une enclôture en enrochement de 1 250 mètres de long constituera un casier (3) de 14 hectares gagnés sur l'espace maritime portuaire pour la mise en stock des matériaux de dragage.

Cette première étape de travaux comprend par ailleurs l'approfondissement d'un mètre du chenal d'accès principal du port (soit 700 000 m³ de sédiments), ainsi porté à la cote - 9,40 m CM (Cote Marine), soit 9,40 m sous le niveau des plus basses mers.

* clapage : opération de rejet en mer des sédiments dragués



À partir de 2018: accompagner la croissance et diversifier l'activité

Les nouvelles surfaces portuaires réalisées en première étape compléteront l'offre de surface existante du port de Brest pour la rendre compatible avec les besoins des industriels de l'éolien flottant et de l'hydrolien.

Orientée vers ces technologies en émergence, cette seconde étape consiste à stabiliser le nouveau polder (4) afin de permettre l'accueil de ces activités, et à aménager un deuxième quai sur la partie nord de cet espace (5).

Les caractéristiques de ces ouvrages seront ajustées au plus près des besoins et accompagneront la croissance et les engagements d'implantation des industriels sur le port de Brest.



UNE PRISE EN COMPTE RESPONSABLE DES IMPACTS POTENTIELS

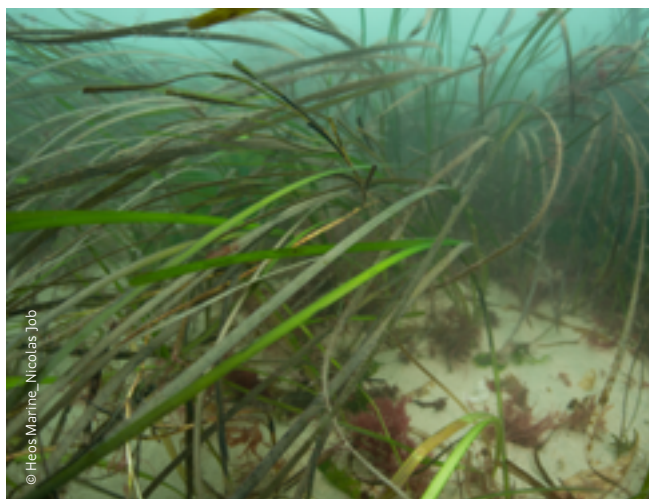
Une priorité donnée à la préservation des équilibres écologiques

La rade de Brest est un milieu sensible et complexe. Sa valeur environnementale exceptionnelle est le socle fragile des activités humaines qui s'y déploient (pêche, plaisance, conchyliculture...). Le projet de développement du port de Brest prévoit de s'inscrire dans cet écosystème sans perturber les biotopes et les activités qui y cohabitent. Pour y parvenir, la Région Bretagne, maître d'ouvrage du projet, a travaillé durant 4 années en lien étroit avec la communauté scientifique, les professionnels de la rade et les associations environnementales afin de définir et d'évaluer les enjeux de ces milieux et les éventuelles conséquences du chantier sur cet environnement. Les effets potentiels du projet sur la faune, la flore, la qualité de l'eau, les sédiments, les courants, les activités conchyliques, l'air ou le trafic routier ont ainsi été pris en compte pour être anticipés et évités par des mesures adaptées. Les modalités de gestion ou de compensation à mettre en œuvre ont été définies.

La préservation et le respect de toute forme de vie présente sur le site a constitué un élément important dans le traitement des impacts potentiels sur les milieux naturels. Le port de Brest présente une faune et une flore terrestres et marines variées et relativement abondantes. Celles-ci ont fait l'objet d'études approfondies pour définir les enjeux associés. Des mesures adaptées à leur préservation ont été décidées, en conformité avec les mesures de protection dont elles bénéficient. S'agissant des travaux, le calendrier de réalisation a notamment été défini en fonction des périodes de reproduction et de nidification des espèces protégées ; des mesures d'accompagnement (effarouchement, éloignement des mammifères et oiseaux marins) sont également prévues. La réhabilitation d'une peupleraie de 8600 m² en prairie humide est également programmée à Plougastel-Daoulas. Comprenant des mares pour amphibiens, cet espace sera créé en compensation de la destruction des zones humides et du comblement des mares aujourd'hui présentes sur le site.



La protection des milieux et des activités économiques et humaines constitue une priorité du projet



© Heos Marine, Nicolas Job

UNE PRISE EN COMPTE RESPONSABLE DES IMPACTS POTENTIELS

La flore et la faune du polder

La flore terrestre du polder recouvre 123 espèces différentes dont une seule est protégée : le Sérapias à petites fleurs. En revanche, 9 espèces ont un caractère envahissant, dont la fameuse herbe de la pampa.

Du point de vue de la faune terrestre, la présence de la linotte mélodieuse, inscrite sur la liste rouge en tant qu'espèce vulnérable, est à signaler.

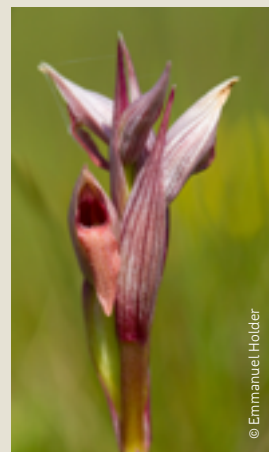
Le site est pauvre en insectes mais héberge 3 espèces d'amphibiens : le crapaud commun, le triton palmé et l'alyte accoucheur. Deux espèces de reptiles ont été observées : le lézard vert occidental et l'orvet fragile. Bien que très communes et ne présentant pas d'intérêt patrimonial particulier, ces espèces sont protégées au niveau national comme tous les amphibiens et les reptiles.



© Emmanuel Holder



© DR



© Emmanuel Holder

Plusieurs espèces recensées sur le site des travaux font l'objet des programmes de protection. Ici : la linotte mélodieuse, le crapaud commun et le sérapias à petites fleurs

La question du dragage a également fait l'objet d'un travail approfondi ; des études spécifiques et le dialogue avec les professionnels de la mer ont permis de proposer des réponses aux enjeux du volume de sédiments dragués, de la présence d'algues toxiques (*Alexandrium minutum*), de la contamination chimique des sédiments (tels le TBT*, les métaux lourds et les hydrocarbures) ou de la qualité des rejets en mer. Ainsi, les techniques de dragage et les modalités de remplissage des casiers du polder ont été modifiées afin de limiter les impacts sur la rade.

* TBT: tributylétain



© DR

Le dragage mécanique est une des méthodes retenues pour draguer les sédiments des chenaux

La question de la pollution issue du naufrage de l'Amoco Cadiz

Le devenir des résidus d'hydrocarbures du naufrage de l'Amoco Cadiz (entreposés en 1976 dans des casiers à l'entrée du polder) fait débat. Entre le coût du traitement, l'absence d'incidence actuelle sur la qualité de l'eau et le souhait de ne pas reporter cette problématique sur les générations futures, la Région

a fait le choix d'exclure cette zone de 2 ha du périmètre de son projet et de ne pas lier directement cette question au projet portuaire. Elle a en revanche pris l'engagement d'organiser un débat public sur l'opportunité de traiter ces résidus.



La maîtrise des effets liés aux travaux

La réduction des impacts potentiels du projet est une priorité qui a été définie dès la phase de conception. Les effets indirects de réalisation du projet et notamment le trafic routier induit, ont été pris en compte. L'option d'approvisionnement par voie terrestre a été retenue et son incidence sur le trafic portuaire a été étudiée et modélisée. Durant la réalisation des digues, qui durerait 20 mois, 1 200 véhicules par jour dont 83 % de poids lourds, viendraient s'ajouter au trafic actuel, ce qui représenterait une augmentation de 20 % du trafic sur les voies portuaires.

En concertation avec les autorités locales et pour éviter tout risque de congestion, la circulation liée au chantier serait interrompue en heure de pointe, de 7 h 30 à 8 heures, et de 17 h 15 à 18 heures. Pour autant, la Région Bretagne continue d'étudier les possibilités techniques et économiques d'approvisionnement d'une partie de ces matériaux par voie maritime afin de continuer à réduire ces circulations.

Un nouveau cadre littoral offert aux promeneurs

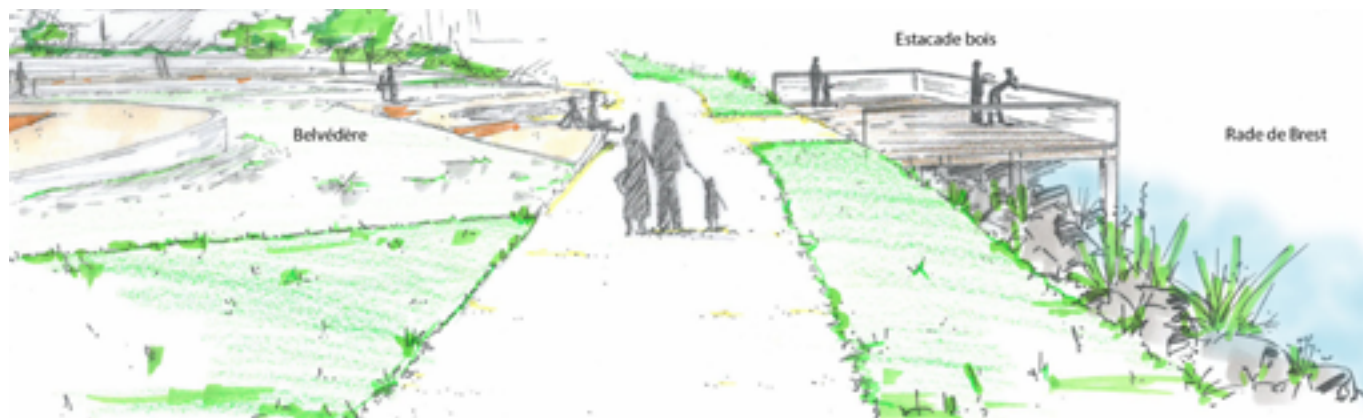
L'aménagement du polder intégré au projet sera également l'occasion de mettre en valeur les friches qui bordent aujourd'hui le port de plaisance du Moulin Blanc. Le projet paysager a fait l'objet d'une concertation avec les riverains et les associations locales. Les propositions d'aménagements qui en sont issues permettront de pérenniser et de mettre en valeur les promenades actuelles, mais également de proposer un nouvel espace de découverte du port. Trois lieux de promenade aux ambiances distinctes, mais reliées entre eux, vont ainsi venir compléter les lieux de balades de Saint-Marc et du Moulin Blanc :

- **un merlon paysager.** Erigé sur la longueur du nouveau site industriel, il répondra à de multiples fonctions, allant du confinement de terres polluées à la création d'une transition entre la zone industrielle et la zone des activités de plaisance. L'un de ses versants sera planté d'ajoncs d'Europe et de pruneliers pour

recréer l'habitat des espèces jusqu'alors présentes sur le site. Par sa hauteur (11 mètres au plus haut), cet aménagement singulier offrira des points de vue nouveaux sur la rade tout au long de sa promenade et permettra d'observer et de comprendre le site de développement des énergies marines renouvelables.

- **un belvédère face à la mer.** Dans la continuité de la balade du Moulin Blanc, un aménagement en gradine constituera un véritable belvédère qui permettra de contempler l'estuaire de l'Elorn, le passage des bateaux et des planches à voiles. Il sera prolongé d'une estacade qui permettra de s'approcher au plus près de la rade.

- **un chemin littoral.** Ce sentier côtier partira du belvédère et s'insérera entre le site industriel et le trait de côte pour emmener les promeneurs jusqu'aux points de vue du goulet et de la presqu'île de Crozon.



L'aménagement paysager du polder offrira de nouveaux espaces de promenade

UN PROJET NÉ D'UNE VISION PARTAGÉE

Une vision commune

La Région Bretagne est propriétaire du port de Brest depuis 2007. Dès 2009, elle annonçait cet ambitieux programme de travaux destiné à faire de Brest un acteur-clé dans le secteur des énergies marines renouvelables. Ces engagements ont été pris en compte dans la stratégie portuaire régionale votée à l'unanimité par le Conseil régional en janvier 2010.

Fortement mobilisés à ses côtés pour faire aboutir ce projet, Brest Métropole Océane, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest et le Conseil général du Finistère sont convaincus de la nécessité de moderniser le port et du bien-fondé des choix stratégiques qui ont été faits. Au regard des richesses naturelles et du creuset de compétences technologiques et scientifiques dont bénéficie la pointe bretonne, les énergies marines renouvelables apparaissent à tous comme une évidence pour l'avenir de l'économie brestoise et bretonne.

Le développement des projets EMR en France et en Europe est appelé à générer de nouvelles activités maritimes et industrielles, dont Brest et les ports bretons doivent pouvoir bénéficier. Au terme du programme de travaux aujourd'hui engagé, Brest disposera des atouts pour devenir une plateforme industrialio-portuaire incontournable sur l'ensemble des technologies EMR amenées à se développer en Europe.

Cette action, dont les grandes orientations ont été décidées de manière concertée, illustre la volonté commune des acteurs du territoire à inscrire le port de Brest dans l'avenir de la Bretagne.





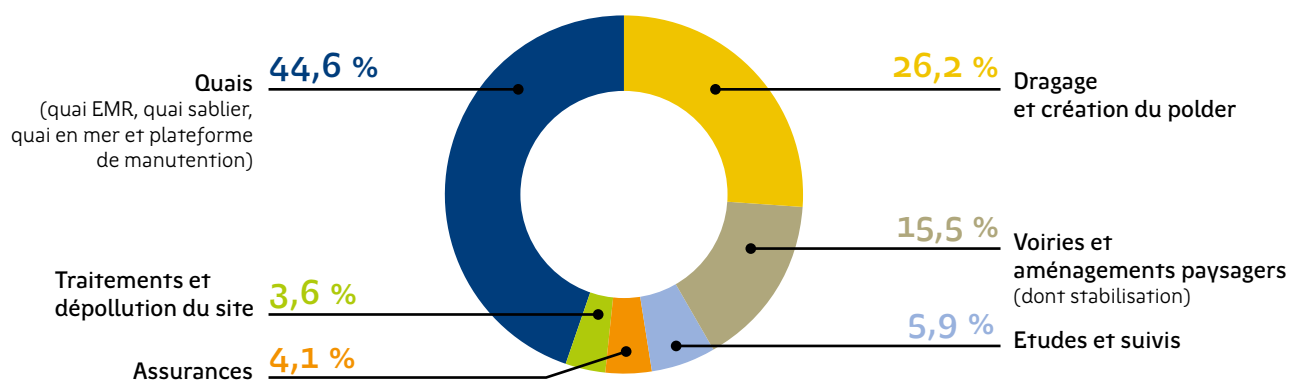
Un investissement partagé et proportionné

Les investissements lourds du projet portuaire sont proportionnés aux enjeux que constituent le maintien de la compétitivité du port, la création d'une nouvelle filière industrielle à Brest et les perspectives économiques qui en découlent.

Sur un budget global de 220 millions d'euros, 170 millions d'euros seront mobilisés pour la réalisation de la première étape.

La deuxième étape accompagnera la concrétisation des filières industrielles de l'éolien flottant, de l'hydrolien et du houlomoteur et représente 50 millions d'euros d'investissement.

Les principaux postes de dépenses :



Le financement sera majoritairement assuré par la Région Bretagne, avec la contribution de l'ensemble de ses partenaires et la sollicitation de subventions européennes et de fonds de

concours. L'exploitation des infrastructures et des aménagements apportera des revenus dont la prise en compte permettra à terme d'équilibrer cet investissement.



Un programme de travaux ambitieux, un engagement financier important

LE DIALOGUE AU CŒUR DE LA DÉMARCHE

2012 : une concertation pour enrichir le projet

La consultation citoyenne souhaitée par la Région Bretagne dès l'origine du projet de développement du port de Brest s'est concrétisée en 2012, par la mise en œuvre d'une concertation publique. Pendant 4 mois, chacun a eu l'opportunité de s'exprimer par le biais de 12 ateliers thématiques abordant les questions de l'impact socio-économique, la relation ville-port, les impacts sur la rade et les impacts des dragages, de 4 réunions publiques et via le site internet dédié.

Menée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), elle a mobilisé les citoyens et a permis de faire émerger leurs préoccupations et leurs attentes.

Ces contributions ont enrichi le projet sur différentes thématiques, telle que la question des interfaces ville-port : traitement paysager, rétablissement de circuits de balade, lieu d'interprétation du site

industriel, pérennisation du chemin côtier et de l'accès à la mer, gestion de la circulation en chantier.

Cette consultation a notamment conduit à modifier et adapter largement le programme des travaux de dragage. Dans un souci de préservation de l'écosystème, et suite à un travail important réalisé en lien étroit avec la communauté scientifique, les associations et les professionnels de la mer, le calendrier a été amené à évoluer. Le dragage qui s'étend aujourd'hui sur 3 ans prend en compte les risques liés à la microalgue toxique *Alexandrium* et aux contaminations chimiques présentes dans certaines zones. Les rendements ont été drastiquement réduits afin que les incidences potentielles restent négligeables sur les milieux et les activités.



Suite à la concertation de 2012, le programme de travaux a fait l'objet de modifications





2014 : une enquête publique pour présenter le projet et rester à l'écoute

Étape réglementaire préalable à l'autorisation de travaux, l'enquête publique est l'occasion pour la Région de présenter le projet retenu et d'expliquer les raisons des choix qu'elle porte. La Région a souhaité qu'elle se déroule sur la plus longue durée autorisée par la réglementation afin de permettre une large appropriation par le public et des contributions éclairées.

Chargée de veiller au bon déroulement de la procédure, une commission d'enquête nommée par le tribunal administratif assurera plusieurs permanences à Brest et à Rennes.

Le dossier d'enquête, son résumé non technique (pièce 5) et ses annexes doivent permettre à tout citoyen de s'informer sur le projet de développement du port de Brest et de contribuer à l'enquête en connaissance du contexte.

L'ensemble de ces documents est accessible en libre consultation pendant toute la durée de l'enquête:

- à l'**antenne portuaire et aéroportuaire de la Région à Brest (siège de l'enquête) – boulevard Isidore Marfilie ;**
 - à la **mairie de Brest – 2 rue Frézier ;**
 - à l'**Hôtel de Région à Rennes - 283 avenue du Général Patton.**
- Le dossier est également téléchargeable dans son intégralité sur le site www.developpement-portdebrest.fr

À l'issue de l'enquête, la commission d'enquête prendra en compte les observations recueillies et formulera un avis sur le projet afin d'éclairer les élus de la Région sur la décision finale.

Comment participer?

L'enquête publique se déroule du 3 novembre au 31 décembre 2014. Une réunion publique organisée sous l'égide de la commission d'enquête se tiendra le 3 décembre de 18 h 30 à 21 h 30 à l'auditorium d'Océanopolis, à Brest.

Pendant toute la durée de l'enquête, vous pouvez contribuer et faire part de vos observations sur le projet:

- sur les registres mis à disposition dans les lieux d'enquête ;
- directement auprès de la commission d'enquête aux heures de permanence ;
- par courrier ou courriel à l'attention du président de la commission d'enquête.

Adresse courriel: enquete-portdebrest@region-bretagne.fr
Adresse courrier:

A l'attention de Monsieur le président
de la commission d'enquête
du projet de développement du port de Brest
Antenne portuaire et aéroportuaire de Brest
Boulevard Isidore Marfilie
CS 42 941
29 229 BREST CEDEX 2

Retrouvez toutes les informations sur :
www.developpement-portdebrest.fr

LE DIALOGUE AU CŒUR DE LA DÉMARCHE

2015 : des engagements pour poursuivre le dialogue

Au cours du printemps 2015, la Région organisera une réunion publique afin de présenter le bilan de cette enquête, témoigner des contributions recueillies et expliquer la manière dont celles-ci ont pu être prises en compte.

Le site web du projet www.developpement-portdebrest.fr permettra au public de prendre connaissance de ce bilan et de continuer à suivre l'actualité du projet.

Par ailleurs, un comité spécifique relatif à l'organisation des travaux associant la mairie de Brest, les riverains, les professionnels du port et les comités consultatifs sera mis en place. Elle diffusera une information continue sur l'actualité des travaux et permettra de faire un retour auprès de la Région des perceptions du chantier.

Un espace d'interprétation de chantier sera également installé à proximité des travaux pour permettre à tous de découvrir et de comprendre au plus près, les travaux en cours.

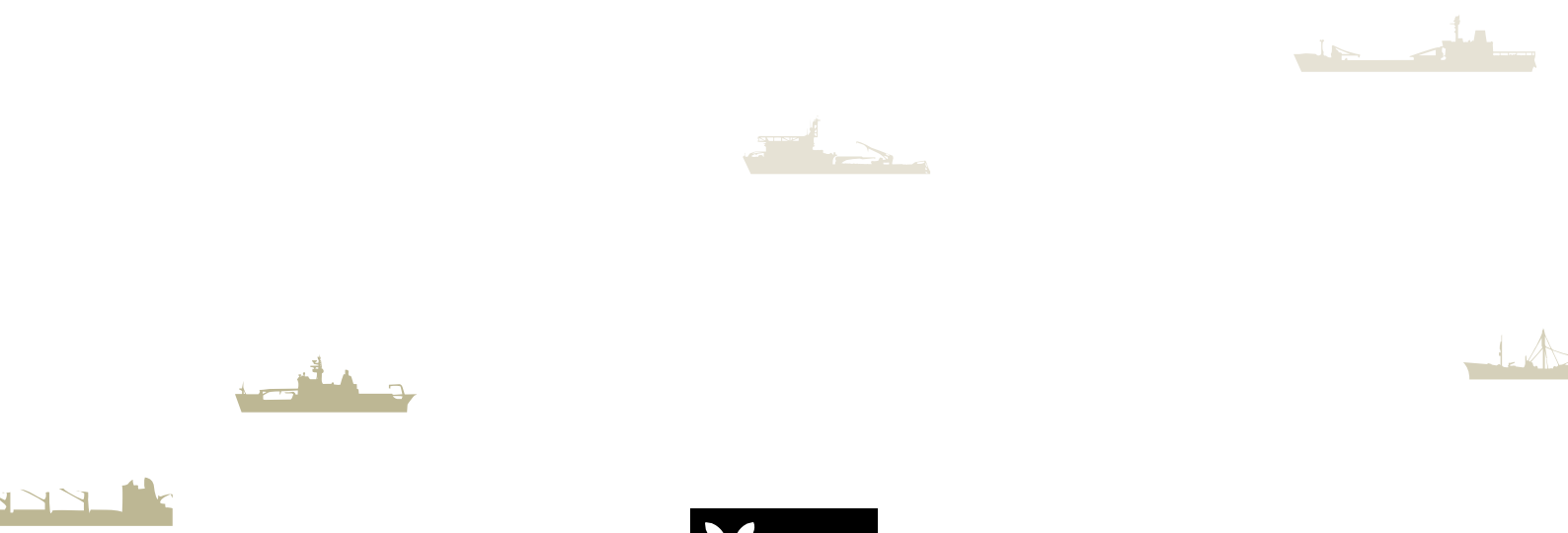
Enfin, les professionnels de la mer, associations et communauté scientifique, particulièrement concernés par les travaux de dragage, seront associés étroitement à ces opérations au sein d'un Comité local d'information et de suivi des dragages, placé sous l'autorité du Préfet du Finistère. Ce comité sera informé du déroulement des opérations, des résultats du suivi mis en œuvre et préconisera au besoin des adaptations des opérations. À l'issue de la première étape de réalisation, la Région Bretagne entend partager le bilan d'étape avec l'ensemble des acteurs, avant de lancer la seconde.







www.developpement-portdebrest.fr



KUZUL-RANVRO BREIZH 283, bali ar Jeneral Patton – CS 21101 35711 ROAZHON CEDEX 7 Pgz : 02 99 27 10 10 – Plr : 02 99 27 11 11 www.rannvro-breizh.fr	CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE 283, avenue du Général Patton – CS 21101 35711 RENNES CEDEX 7 Tél. : 02 99 27 10 10 – Fax. : 02 99 27 11 11 www.bretagne.fr
---	---