



REGION BRETAGNE

PROJET DE MODERNISATION DU TERMINAL FERRY DU NAYE

PORT DE SAINT MALO

DOSSIER DE SAISINE DE LA CNDP

AU TITRE DE L'ARTICLE L.121-8 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT



Le port de Saint-Malo se décompose en deux grandes zones distinctes :

- **L'avant-port** : zone sous influence de la marée qui accueille le trafic des ferries avec l'Angleterre et les îles Anglo-Normandes, les navires de croisières, le trafic côtier et le port de plaisance des Bas-Sablons,
- **Les bassins intérieurs à flot** : au nombre de quatre, ils accueillent le trafic des marchandises hors ferries, l'activité de réparation navale, la pêche, et une part de la plaisance.



L'accès aux bassins intérieurs se fait par l'écluse du Naye qui peut accueillir des navires jusqu'à 150 m de longueur et 21 m de largeur, avec un tirant d'eau limité à 9,00 m.

Le port de commerce de Saint Malo est exploité en concession par la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ille-et-Vilaine.

Situé sur la façade Manche de la Bretagne, la position du port de Saint-Malo vis-à-vis de l'Angleterre et des îles Anglo-Normandes en fait un point de passage privilégié pour les échanges de fret et de passagers. Il accueille également plusieurs industries qui utilisent le fret maritime. Saint-Malo est, en 2018, le troisième port breton en trafic de marchandises (1 283 233 tonnes), derrière Brest (2 795 960 tonnes) et Lorient (2 455 075 tonnes).



La carte ci-contre situe la place de Saint Malo dans le trafic Transmanche.

Saint-Malo (806 680 passagers en 2018) reste le 1^{er} port breton à passagers et se place parmi les premiers ports français pour la desserte de la Grande-Bretagne.

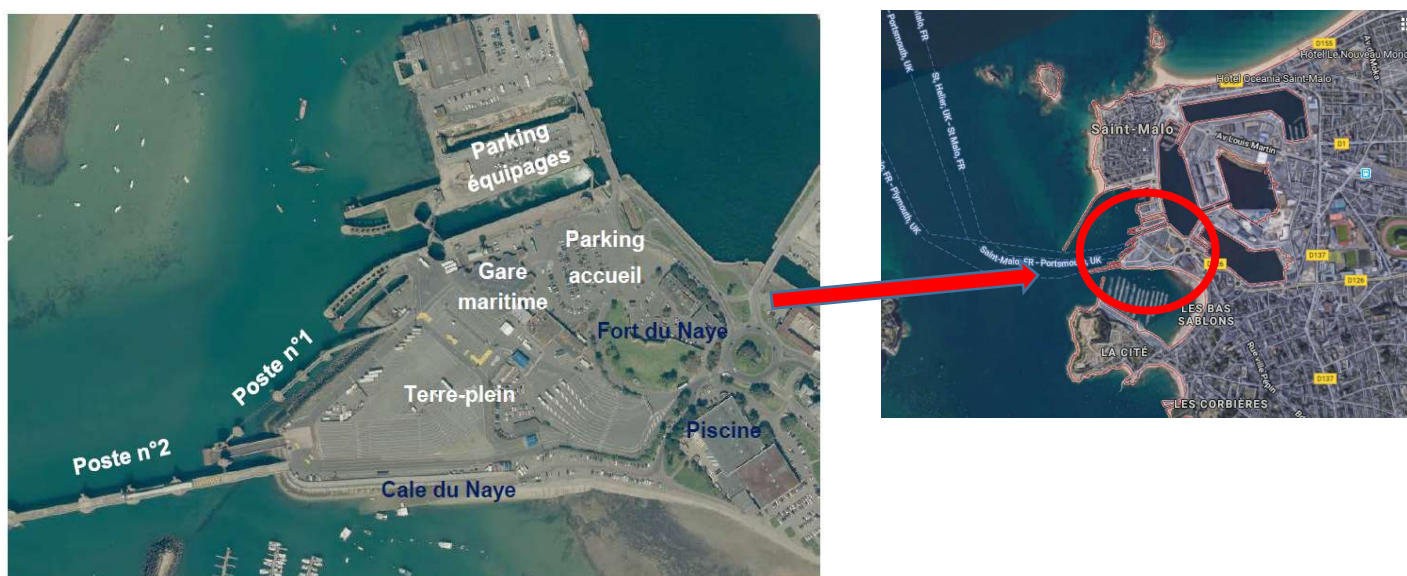
Les compagnies Brittany Ferries et Condor Ferries assurent respectivement les liaisons vers l'Angleterre et les îles Anglo-normandes, depuis le terminal ferry du Naye. Saint-Malo réalise l'essentiel de la desserte des îles Anglo-normandes. Le nombre de passagers transportés est en hausse en 2018 par rapport à 2017 (+2%).

2. Motivations et raisons d'être du projet

2.1 Une situation actuelle fragile

Le terminal ferry du Naye est situé dans l'avant-port, en amont de l'écluse assurant l'accès au port intérieur. Il est doté de :

- Deux postes à quai dans l'avant-port, dénommés Poste n°1 et Poste n°2 ;
- Un terre-plein portuaire ;
- Une gare maritime et des bâtiments d'exploitation.



Les infrastructures maritimes et terrestres actuelles du terminal ferry de Saint-Malo arrivent à leurs limites, tant en terme de capacité d'emport que de vieillissement des ouvrages et des outillages.

Ces contraintes apparaissent d'autant plus déterminantes que les différentes compagnies qui opèrent dans le trafic transmanche procèdent actuellement à des renouvellements de leur flotte, toutes caractérisées par la recherche d'une augmentation de la vitesse commerciale et de la capacité d'emport.

De telles évolutions du marché doivent être prises en compte sous peine de restreindre la compétitivité du Port de Saint-Malo qui dispose pourtant d'atouts indéniables en terme d'attractivité, tant pour le trafic passager, que pour le trafic roulier.

2.2 Le Brexit : des risques nouveaux à intégrer, des opportunités à saisir

Sur le strict plan portuaire, la perspective de sortie de la Grande-Bretagne de l'Union européenne aura des conséquences sur l'organisation du trafic transmanche. Le rétablissement probable de contrôles douaniers et sanitaires dans les ports continentaux sur les flux en provenance des îles britanniques et la perspective d'une relocalisation des flux en provenance ou à destination de l'Irlande, imposeront des adaptations portuaires.

Les nouvelles dispositions liées au BREXIT viendront s'ajouter aux démarches déjà engagées au titre de la sûreté des transports maritimes.

Ce contexte global confirme l'enjeu décisif d'un réaménagement d'ensemble du terminal ferry de Saint-Malo, tant dans ses dimensions maritimes que terrestres, pour en garantir la pérennité et permettre le développement de ses trafics. Alors que l'activité du terminal pèse pour environ un tiers du chiffre d'affaires du port de Saint-Malo, cet investissement est donc crucial.

2.3 Avancement

Le projet se situe très en amont dans la phase « études » :

- Etudes de définition et de faisabilité et de programmation : achevées,
- Etudes de conception du volet nautique : études préliminaires en cours d'achèvement,
- Etudes de conception du volet terrestre : démarrage prévu fin d'année 2019,
- Etudes environnementales et réglementaires : état initial en cours de constitution.

Les études d'Avant-Projet, qu'elles soient terrestres ou maritimes, seront lancées en fin d'année 2019 au plus tôt.

3. Le programme de modernisation du terminal ferry

Lors des études de définition du projet en 2013, 5 scénarii ont été étudiés, balayant l'ensemble des hypothèses d'aménagement possibles. Les options variaient du scénario « pessimiste », consistant à laisser les infrastructures se dégrader et entraîner une chute des trafics et de l'activité, au scénario « volontariste », basé sur des investissements importants et une prise de risque maximale sur le plan économique. C'est le scénario intermédiaire, issu des études de programmation achevée en 2017, dit « optimiste », qui a été retenu par la Région Bretagne et ses partenaires comme base de réflexion aux prochaines étapes du projet : études de conception, études environnementales et réglementaires, concertation.

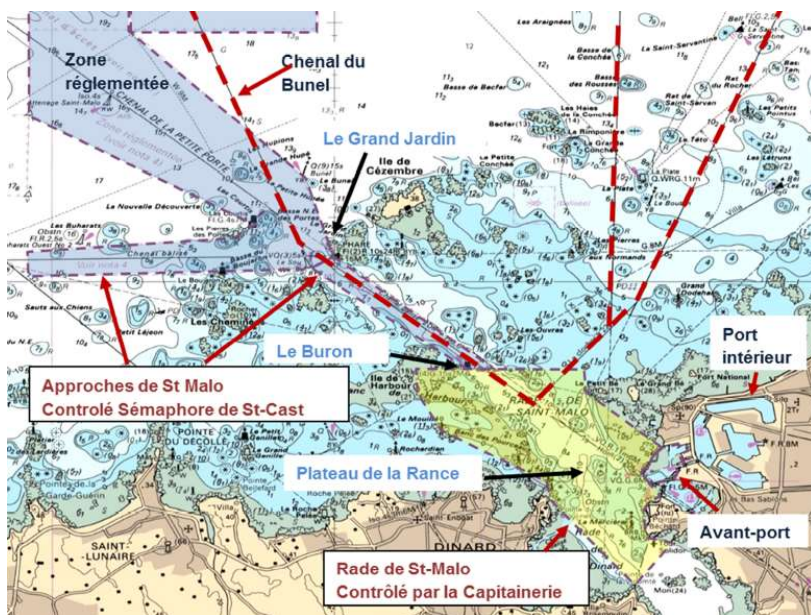
Le programme de l'opération vise trois enjeux, déclinés en actions :

- Optimiser la fonctionnalité du site à emprise constante et l'attractivité du site
 - Concentration des constructions en partie Nord, si possible dans une future gare maritime reconstruite ;
 - Positionnement de la zone de contrôle à proximité de la gare, laissant le Sud du terminal libre de tout aménagement, facilitant ainsi son évolutivité ;
 - Organisation nouvelle du terre-plein, cohérente avec les accès aux navires ;
 - Amélioration des accès routiers au terminal.
 - Aménagement de l'interface Ville-Port au droit du site, pour favoriser les déplacements doux et les échanges de flux entre les espaces urbains et les zones d'attractivité portuaire.

L'infographie suivante représente le schéma d'organisation, issu des études de faisabilité et de programmation :

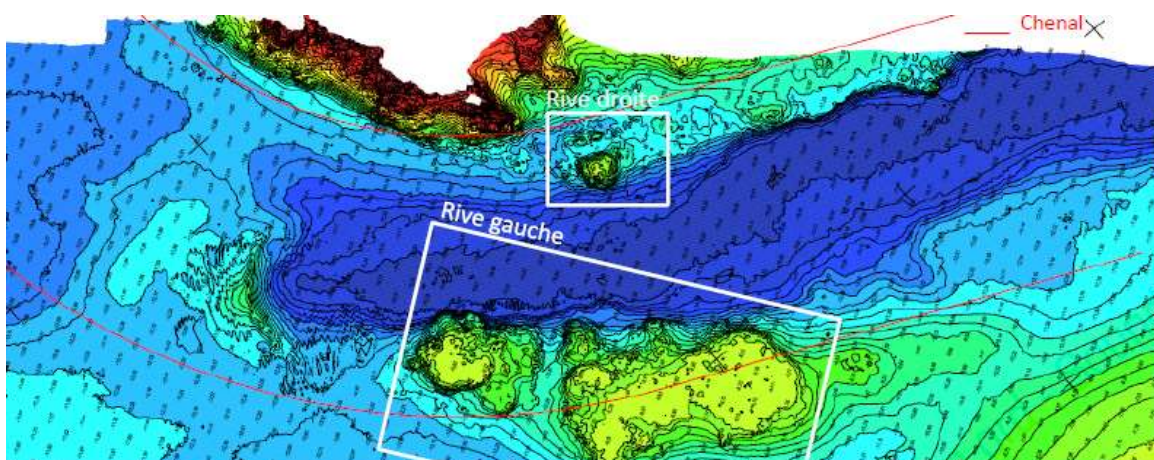
- Améliorer les accès nautiques pour développer les trafics maritimes
 - Approfondissement des accès nautiques et de l'avant-port, par dragage/déroctage, pour garantir l'accès de navires de plus grand emport et à des horaires d'escales attractifs ;
 - Déconstruction et reconstruction du poste d'accostage n°1, actuellement limité à des navires de petit gabarit, hors standards actuels (réorientation de son axe d'accès pour dégager l'accès à l'écluse) ;
 - Remplacement des outillages les plus anciens (passerelle sur le poste N° 2 et rampe du poste N°1).

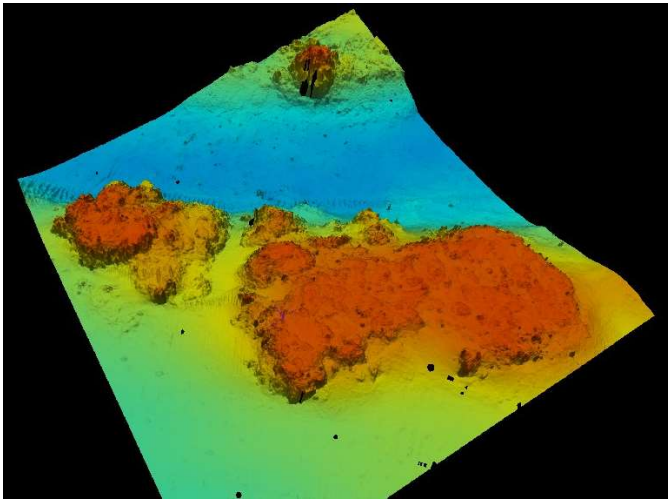
L'infographie suivante situe les périmètre d'études concerné, allant de l'avant-port et du plateau de la Rance au phare du Grand Jardin.



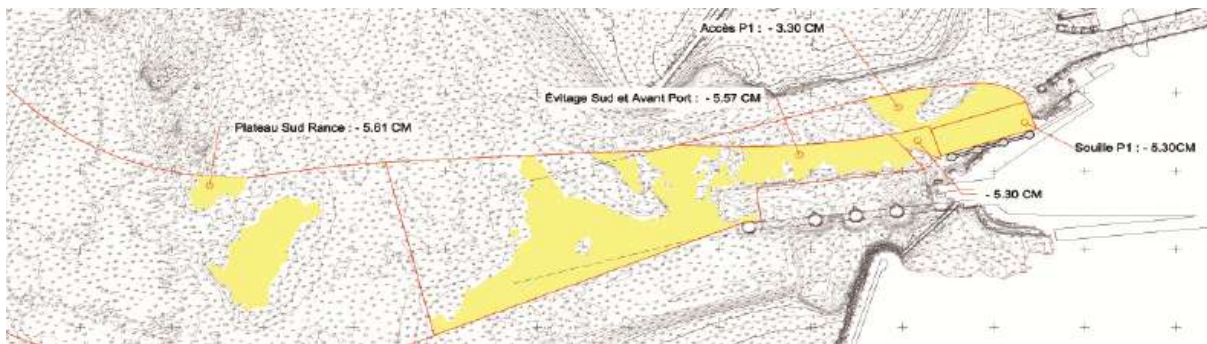
Les études de faisabilité ont permis d'identifier les zones potentiellement impactées par les travaux de dragage/déroctage, principalement l'avant-port et le passage de la Traversaine, au droit du phare du Grand Jardin.

Zone de la Traversaine





Avant-Port :



A ce stade du projet, le volume des matériaux à extraire est estimé environ 100 000 m³.

- Remplacer les ouvrages défailants en améliorant la capacité d'accueil dans l'avant-port
 - Reconstruction de l'embectage Sud, pour permettre l'optimisation du positionnement du nouveau poste 1 et l'amélioration de la sécurité de la navigation dans l'avant-port.

L'estimation financière des travaux est actuellement évaluée à 75 M€ HT pour les travaux.

4. Plans et programme dont découle le projet

Le projet de modernisation du terminal ferry participe à l'ambition maritime de la Bretagne, matérialisée dans la feuille de route « Mer et littoral », adoptée en juin 2018 par la Conférence régionale Mer et Littoral (CRML).

Avec 7,5 millions de tonnes de marchandises échangées au départ et à destination des principaux ports de commerce bretons, la Bretagne traite un trafic comparable à certains grands ports maritimes français et représente environ 8 % du volume de marchandises des ports décentralisés.

Qu'ils soient de commerce, de pêche ou de transport de passagers, les 22 ports en propriété de la Région Bretagne jouent un rôle important pour l'attractivité et la performance économique de la Bretagne. Ils constituent des leviers pour l'accompagnement public au développement économique et industriel de la Région, tant pour les filières directement maritimes (construction, réparation navale, Energies Marines Renouvelables, pêche...) que pour de nombreuses autres filières économiques.

La volonté de la Région est de développer les complémentarités interportuaires, de mettre ce réseau portuaire au service de l'économie régionale et d'augmenter les parts de marché du transport maritime par rapport à la route.

Pour Saint-Malo, la Région Bretagne a traduit de façon opérationnelle les modalités de mise en œuvre d'une stratégie de développement durable dans le modèle économique du contrat de concession : dégager des recettes pour financer des investissements, eux-mêmes générateurs d'une augmentation de l'activité et de l'efficacité du service public. Cette croissance doit être réalisée dans le respect des principes du développement durable.

Le Plan de développement durable s'inscrit dans la Stratégie de développement durable du Port, et se décline selon 3 axes complémentaires et concourant au même objectif d'un développement économique du Port, socialement équitable et respectueux de son environnement naturel :

- Développement économique du Port, par l'augmentation des trafics, et des activités industrialo-portuaires et par une valorisation domaniale, dans le respect de la performance environnementale et de l'équité sociale ;
- Gestion des questions sociales garante d'un climat apaisé, porteur de développement humain et facteur de fiabilité de l'efficacité du Port ;
- Amélioration de la qualité environnementale, tant des installations que des processus d'exploitation et réalisation d'investissements à haute performance environnementale.

Le projet de modernisation du terminal du Naye répond à cet objectif.

5. Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le périmètre du territoire susceptible d'être affecté par le projet est celui du Pays de Saint-Malo, composé de :

Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude

- ✓ Beaussais sur Mer
- ✓ Dinard
- ✓ La Richardais
- ✓ Lancieux
- ✓ Le Minihic-sur-Rance
- ✓ Pleurtuit
- ✓ Saint Briac sur Mer
- ✓ Saint Lunaire

Saint-Malo Agglomération

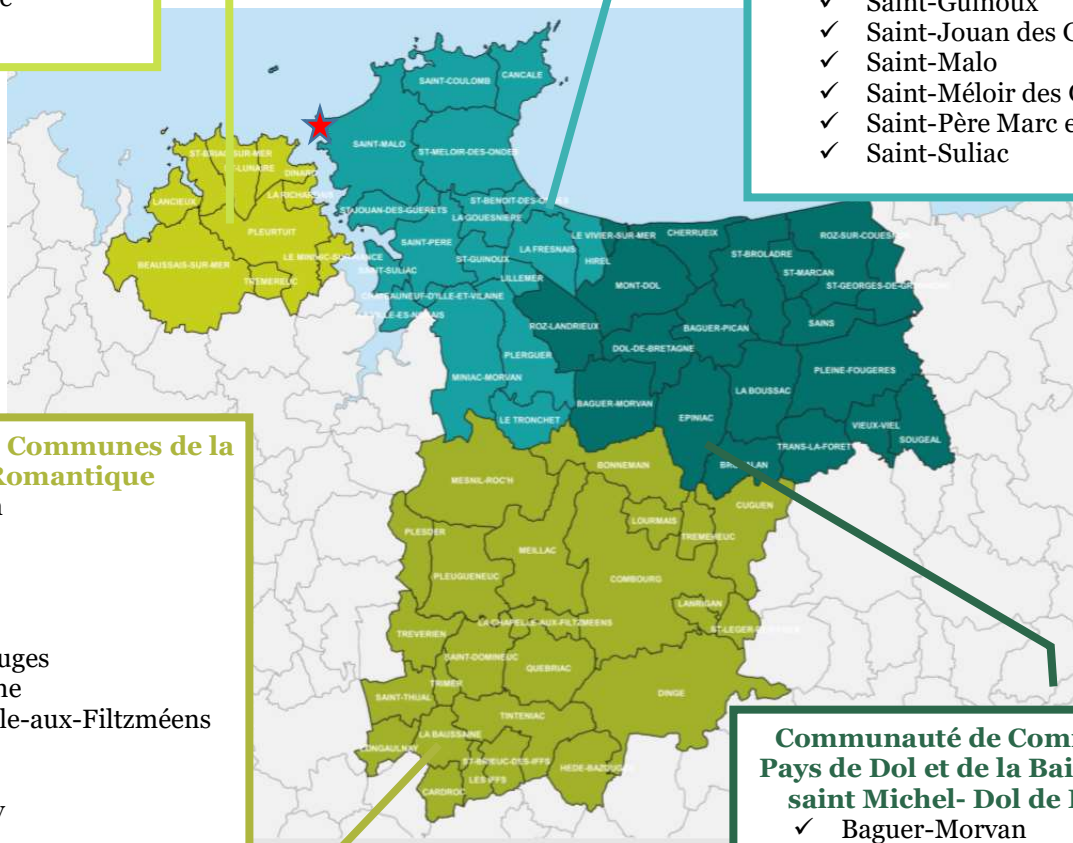
- ✓ Cancale
- ✓ Châteauneuf d'Ille et Vilaine
- ✓ Hirel
- ✓ La Fresnais
- ✓ La Gouesnière
- ✓ La Ville es Nonais
- ✓ Le Tronchet
- ✓ Lillemer
- ✓ Miniac Morvan
- ✓ Plerguer
- ✓ Saint-Benoît des Ondes
- ✓ Saint-Coulomb
- ✓ Saint-Guinoux
- ✓ Saint-Jouan des Guérets
- ✓ Saint-Malo
- ✓ Saint-Méloir des Ondes
- ✓ Saint-Père Marc en Poulet
- ✓ Saint-Suliac

Communauté de Communes de la Bretagne Romantique

- ✓ Bonnemain
- ✓ Cardroc
- ✓ Combourg
- ✓ Cuguen
- ✓ Dingé
- ✓ Hédé-Bazouges
- ✓ La Baussaine
- ✓ La Chappelle-aux-Filtzméens
- ✓ Lanhélin
- ✓ Lanrigan
- ✓ Longaulnay
- ✓ Lourmais
- ✓ Les Iffs
- ✓ Meillac
- ✓ Plesder
- ✓ Pleugueneuc
- ✓ Québriac
- ✓ Tinténiac
- ✓ Tréméheuc
- ✓ Tressé
- ✓ Trévérien
- ✓ Trimer
- ✓ Saint Briec des Iffs
- ✓ Saint Domineuc
- ✓ Saint Léger des Prés
- ✓ Saint Pierre de Plesguen

Communauté de Communes du Pays de Dol et de la Baie du Mont-saint Michel- Dol de Bretagne

- ✓ Baguer-Morvan
- ✓ Baguer-Pican
- ✓ La Boussac
- ✓ Broualan
- ✓ Cherruex
- ✓ Epiniac
- ✓ Mont-Dol
- ✓ Pleine-Fougères
- ✓ Roz-Landrieux
- ✓ Roz sur Couesnon
- ✓ Sains
- ✓ Saint Broladre
- ✓ Saint Georges de Gréhaigne
- ✓ Saint Marcan
- ✓ Sougéal
- ✓ Trans-la-Forêt
- ✓ Vieux Viel
- ✓ Le Vivier-sur-mer



6. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement et l'aménagement du territoire

6.1 Identification des incidences potentielles sur l'environnement

Les incidences potentielles du projet se décomposent en 2 temps :

- en phase de travaux, phase où l'on retrouve des incidences essentiellement négatives ;
- en phase d'exploitation, phase où l'on retrouve des incidences positives.

Les mesures d'évitement et de réduction d'incidences proposées par le maître d'ouvrage permettront, en fonction du type de mesures, d'éviter ou de réduire les impacts en terme d'importance, de durée, de fréquence, de localisation, d'étendue, de perception...

Les incidences potentielles identifiées à ce stade du projet ont plusieurs typologies :

✓ Incidences temporaires des travaux sur la qualité de l'eau et des milieux naturels

Le dragage et déroctage seront à l'origine de la remise en suspension de sédiments, pas ou peu contaminés.

Ces travaux auront un impact local sur la qualité de l'eau, mais seront néanmoins temporaires.

La faune marine pourra être impactée par les nuisances acoustiques et l'ensemble de l'écosystème marin pourra être touché par les matières en suspension et le niveau de bruit sous-marin élevé. Des mesures d'évitement ou de réduction permettront de limiter la gêne occasionnée pendant les travaux.

Les activités de conchyliculture et de pêche à proximité de ces zones de dragages pourraient donc être temporairement impactées. Des mesures d'évitement ou de réduction et des mesures de suivi permettront au porteur de projet d'agir sur les travaux pour corriger les éventuelles pollutions occasionnées.

✓ Impacts temporaires des travaux sur la qualité de vie des malouins

Les travaux vont engendrer un certain nombre de gênes temporaires (bruits, poussières, trafic, nuisances visuelles...) en particulier lors des dragages, de la réfection de la gare et des deux postes d'accostage.

La circulation de la ville pourrait être perturbée. Des mesures de réduction des nuisances ou préférentiellement d'évitement seront mises en place.

Le site est visible du centre historique qui est inscrit au patrimoine naturel et inscrit aux monuments historiques.

✓ Incidences permanentes sur l'activité économique et déplacements

L'incidence économique directe du projet, liée à l'augmentation de la fréquentation du terminal, devrait être positive sur l'hinterland. L'attractivité touristique du territoire devrait être renforcée.

Les axes de communication verront le trafic routier augmenter, et les accès au terminal devront être réaménagés.

✓ Incidences permanentes sur la qualité de vie des malouins (bruit, qualité air, paysage...)

Le projet générera davantage de trafic terrestre et maritime et par conséquent, pourra être source de nuisances sonores et de pollution de l'air. La mise en œuvre de technologies innovantes devrait compenser ces nuisances, en particulier lorsque les navires sont à quai. L'installation de technologies innovantes, telles que le courant de quai sont à l'étude.

Le paysage modifié par la réfection des postes et de la gare maritime, conservera l'atmosphère de port industrialo-portuaire. Le projet rendra le terminal plus visible et intégrera l'aspect paysager dans la conception de la gare et l'aménagement du terre-plein.

✓ Incidences permanentes sur les milieux naturels

Au regard des premières conclusions de l'étude acoustique sous-marine, le niveau sonore dû à l'activité maritime du port est élevé. La source importante du bruit est constituée par les bruits des navires de commerce, des ferries et des cargos. Ce niveau dépend du volume de trafic et donc de la saison. Ce niveau augmente au printemps et en été avec l'augmentation du trafic de plaisance et des ferries. A ce stade des

études, les caractéristiques techniques des navires, desservant à l'avenir Saint Malo, ne sont pas connues. Leurs impacts potentiels feront l'objet d'études à venir.

6.2 Identification des études nécessaires à l'évaluation des impacts

Afin de mieux connaître le territoire potentiellement impacté par le projet, la Région Bretagne a commencé à en dresser l'état initial. Le cadrage préalable de l'évaluation environnementale a permis d'identifier les études à lancer et qui permettront de compléter les données existantes et d'évaluer les effets du projet. Ces études compléteront les données d'ores et déjà disponibles et qui seront intégrées au dossier réglementaire. La rédaction de l'état initial permettra notamment d'établir une image de la situation des milieux avant les travaux et l'exploitation du nouveau terminal.

Ces études sont de plusieurs ordres :

Thématique	Détails
Etude du milieu physique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude géophysique de la zone de projet : bathymétrie, nature des fonds ▪ Etablissement de la cartographie des habitats naturels marins ; ▪ Recensement pyrotechnique dans les zones de dragage/déroctage (recensement UXO) ; ▪ Analyses complémentaires de la qualité des sédiments sur la zone du projet : physicochimie, tests de lixiviation, tests d'écotoxicité ; ▪ Mesure de la qualité de l'air in situ (si pas de données Air-Breizh disponibles).
Inventaire « faune, flore, milieux naturels »	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inventaires de l'endofaune benthique dans les zones de travaux (terminal et zone de dragage-déroctage), lors de 2 campagnes menées en périodes favorables (une au printemps, une en automne) ; ▪ Recensement et délimitation des herbiers à zostères et des bancs de maërl dans les zones de travaux et à proximité ; ▪ Fréquentation du site par les mammifères marins (consultations d'experts, mobilisation de données sur la zone d'étude, pose éventuelle de systèmes d'écoute passifs) ; ▪ Utilisation du site par l'avifaune marine (consultations d'experts, mobilisation de données sur la zone d'étude, relevés éventuels sur un cycle annuel) ; ▪ Recherche d'espèces végétales protégées et/ou invasives dans l'emprise terrestre des travaux.
Etude du trafic routier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comptages routiers sur les principaux axes impactés par le projet; ▪ Modélisation des flux de circulation en état projeté ; ▪ Définition des itinéraires en période de chantier.
Etude acoustique aérienne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude acoustique aérienne permettant d'établir l'état sonore sur le site portuaire et le long des voiries principales. ▪ Modélisation acoustique de la circulation routière induite en état projeté.
Etude acoustique sous-marine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude acoustique sous-marine permettant d'établir l'état sonore sous-marin actuel ; ▪ Modélisation acoustique sous-marine des opérations de travaux, avec définition des zones de danger au regard des seuils de sensibilité des différentes espèces.
Etude de l'hydrodynamisme de l'Estuaire de la Rance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Modélisation hydrodynamique de la dispersion des Matières En Suspension (MES) et des dépôts associés lors du dragage.
Etude des risques technologiques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recensement des sites industriels sur le site industrialo-portuaires et des activités ; ▪ Analyse des effets potentiels cumulés et effets d'interface.

<p>Etude paysagère</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diagnostic paysager du site dans un cadre élargi ; ▪ Etude d'insertion du projet (photomontages, vidéo...)
<p>Etude socio-économique (sur la solution retenue et les variantes écartées)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diagnostic des besoins et perspectives des professionnels ; ▪ Etude de la clientèle actuelle et potentielle ; ▪ Objectifs du futur terminal, retombées économiques ; ▪ Bilan socio-économique du projet.

Source : note de cadrage de l'Evaluation Environnementale du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres-06/02/2017 - Groupement SAFEGE SUEZ/BIOTOPE/IDEA RECHERCHE/ACTIMAR

6.3 Etat de connaissance de l'environnement du projet

Les éléments suivants reprennent les données ou conclusions connues à ce stade du projet :

- ✓ **Etudes « faune, flore terrestre »** : au niveau de la Flore, l'étude a mis en évidence la présence ponctuelle de 2 espèces végétales (statice de Salmon et Criste marine) pouvant être soumis à une réglementation mais présentant un enjeu très faible. Il est noté également la présence de plantes invasives avérées qui devront faire l'objet de précautions pendant les travaux.



Statice de Salmon



Criste Marine

Source : Rapport Étude faune, flore, et milieux naturels terrestres sur le site portuaire_septembre 2018_TBM Environnement

3 espèces de chiroptères sont présentes en bordure du terminal, qui est surtout un lieu de passage.

- ✓ **Etude acoustique sous-marine** : Cette étude démontre un niveau sonore très significatif dû à l'activité spécifique du port et des grands bateaux.
- ✓ **Etude paysage** : cette étude présente différents points de vue des 2 projets et de leurs effets actuels sur le paysage.



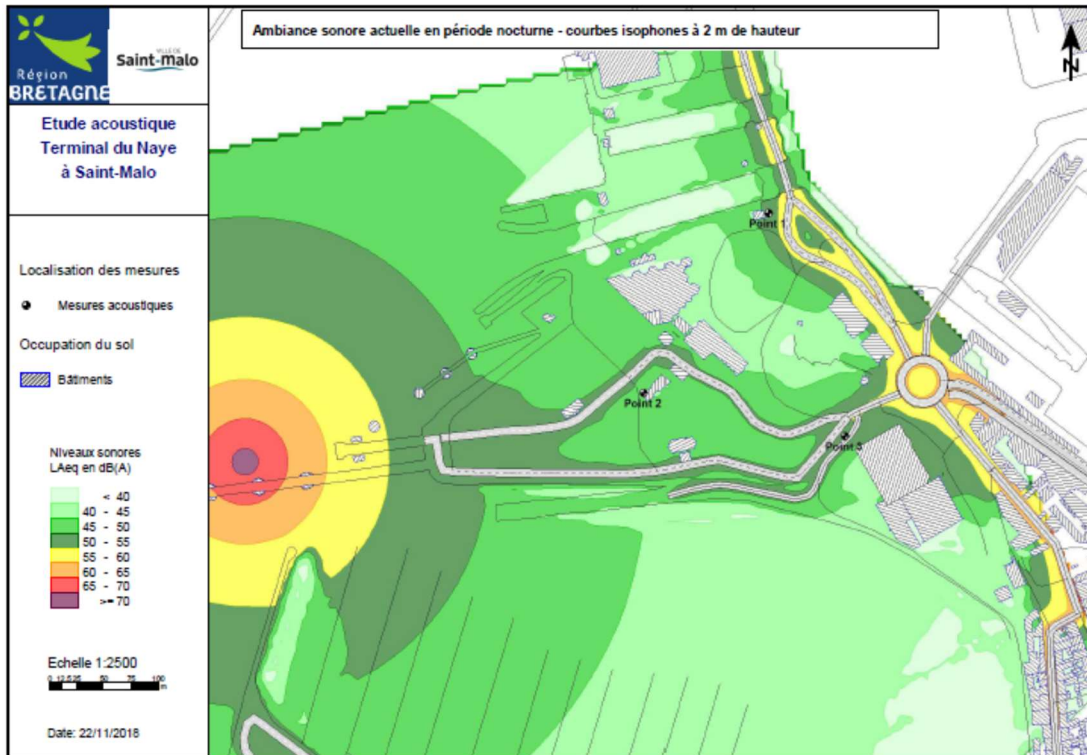
Exemples des différentes entités paysagères étudiées

Source : Rapport Étude paysagère portant sur le secteur des Sablons et du terminal ferry du Naye-Mai2019-
Agence MAP Architecture

- ✓ **Etude acoustique terrestre:** des compléments d'enregistrement et de comptage ont été demandés afin de caractériser plus spécifiquement l'activité du ferry, notamment au niveau de l'esplanade de la Bourse.
- ✓ Les cartes ci-dessous présentent les différentes ambiances sonores.



Ambiance sonore actuelle en période diurne



Ambiance sonore actuelle en période nocturne

Source_Rapport provisoire_Etude acoustique Terrestre_Novembre 2018_SCE

- ✓ **Etude trafic :** A cette phase de l'étude, des freins à la fluidité du trafic ont été confirmés (contrôles douanes, insertion giratoire depuis terminal, coupure du trafic à l'ouverture des ponts avec déviation obligatoire ...) comme l'indique la carte ci-dessous. Des comptages supplémentaires ont été demandés pour caractériser les périodes des trajets domicile travail matin et soir avec les périodes d'embarquement et débarquement et les ouvertures de ponts. La modélisation sera effectuée à la suite de ces comptages.



Contraintes en heure de pointe du matin

Source_Présentation provisoire_Etude Trafic_Octobre 2018_EMTIS

- ✓ **Etude benthique** : au regard des premières observations, l'étude montre une bonne santé des herbiers.



Source : Cartographie des herbiers à zostères_Mars 2019_TBM Environnement

- ✓ **Etude socio-économiques** : Les entretiens avec des acteurs portuaires sont toujours en cours. Le montant de l'option de référence, qui consiste à élaborer un scénario dans le cas où le projet n'est pas réalisé, est en cours d'estimation.

Certaines études sont communes au Projet d'aménagement du Port des Bas-sablons par la Ville de St Malo et au projet TDN. Elles permettent notamment d'évaluer les effets de chacun des projets et les effets cumulés des 2 projets. Ce sont les études acoustiques terrestre et sous-marine, trafic, paysage, hydrodynamique, qualité des eaux et des sédiments, benthique.

6.4 Etudes à venir

- L'étude qualité des eaux et des sédiments est lancée. Cette étude a un double objectif : alimenter l'état initial et caractériser les sédiments pour la recherche des filières de gestion des sédiments issus du dragage.
- L'étude qualité de l'air et l'étude pyrotechnique seront lancées fin 2019. L'étude pyrotechnique sera nécessaire au Maître d'Oeuvre pour les opérations de dragage.

7. Solutions alternatives envisagées

Les études de conception des aménagements nautiques ont débuté en janvier 2019, celles des aménagements terrestres démarreront au début 2020. La caractérisation de l'état initial du territoire impacté par le projet est également en cours de constitution.

Le projet se situe donc très amont dans la phase de conception, et en conséquence, les scénarii alternatifs n'ont pas encore été identifiés. C'est justement pourquoi il apparaît pertinent au porteur de projet d'engager la concertation à ce moment du projet. En effet, les éléments issus de l'expression de la population et des acteurs locaux pourront contribuer à l'identification des scénarii d'aménagements alternatifs.

8. Attentes du porteur du projet par rapport à cette procédure de concertation

Le code de l'environnement dresse une liste des catégories de projets d'aménagement ou d'équipement pour lesquelles la Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie de droit ou à l'initiative du maître de l'ouvrage, d'un groupe de parlementaire, d'une collectivité, d'une association ou d'une pétition, conformément aux dispositions de l'article L 121-8 du Code de l'environnement.

Le tableau de l'article R 121-2 du Code de l'environnement liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la CNDP est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 et celles relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement rendus publics en application du II de l'article L. 121-8. Ce tableau vise en particulier la « Création ou extension d'infrastructures portuaires » et prévoit une saisine facultative de la CNDP à ce titre, dès lors que le coût du projet est supérieur à 75 millions d'euros.

Compte tenu de sa nature, de ses caractéristiques techniques et de son coût, le projet de modernisation du terminal ferry du Naye est éligible à ce dispositif.

Le projet relève donc de l'hypothèse de la saisine facultative de la CNDP.

Compte tenu de la démarche engagée par la Région Bretagne, qui s'appuie notamment sur les axes de réflexion suivants :

- Les exemples récents d'opérations contrariées dans leur déroulement par manque de concertation préalable ont permis de faire prendre conscience que le monopole du discours légitime détenu par le maître d'ouvrage n'est plus accepté par la population civile et que la concertation doit être la règle pour garantir la réussite d'un projet,
- La participation du public est un élément essentiel de l'élaboration de la décision, nécessaire à l'amélioration de sa qualité et de sa légitimité,
- Les impacts environnementaux, économiques, sociaux, sanitaires et touristiques du projet de modernisation du terminal du Naye sont significatifs pour le territoire,
- La Région Bretagne souhaite engager une démarche volontariste visant à garantir une concertation du public en amont, pendant et après la décision d'autoriser les travaux

Il apparaissait cohérent, à la collectivité territoriale, de saisir la CNDP. La Région Bretagne, par délibération du 06 juin 2019, a acté cette décision. Il s'agit en effet d'affirmer que la transparence, l'information et la concertation sont les socles principaux de l'action de la Région Bretagne envers la population dans le cadre de ce projet.

La Région Bretagne souhaite mettre en œuvre une démarche de concertation propice à l'appropriation du projet par la population et l'expression de celle-ci. Les premiers entretiens réalisés ont confirmé la nécessité de cette démarche. L'itération entre les études de conception, les études environnementales et réglementaires et enfin la concertation est indispensable à l'établissement de la demande d'autorisation administrative, qui devra être déposée dans le cadre de ce dossier. La co-construction, entre le porteur de projet et les territoires, des solutions concourant notamment à la réduction des impacts sera garante de la réussite du projet.

Comme indiqué dans le « 2.3 » le niveau d'avancement du projet est propice à l'engagement de la concertation. En effet, les éléments issus de l'expression de la population et des acteurs locaux pourront être versés aux différentes études de conception afin d'éclairer le maître d'ouvrage et d'intégrer les attentes et les contributions, quand cela est possible, au projet.

La Région Bretagne a construit le calendrier prévisionnel de l'opération, en fonction des éléments développés ci-dessus :

