



Pièce N°1 : Note de Présentation non technique

Dossier d'Enquête Publique du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye – Port de Saint-Malo (35)



CONSULTING

SAFEGE
1, rue du Général de Gaulle
CS 90293
35761 SAINT GREGOIRE cedex

Agence Bretagne Pays de Loire

Version : 2

Date : 15/03/2024

Nom Prénom : Rioux Anne

Visa : Poac Valentin



Sommaire

1.....	Contexte général et objectif du projet.....	3
1.1	Contexte.....	3
1.2	Objectifs du projet de modernisation.....	3
2.....	Evolution du projet en phase d'Instruction	4
2.1	Evolution du phasage des travaux	4
2.2	Evolution de l'emprise des travaux Maritimes	5
2.3	Evolution du projet d'aménagement de la gare maritime	6
3.....	Précisions sur l'évolution des trafics terrestres et maritimes associés au projet.....	10
3.1	Evolution du Trafic Maritime	10
3.2	Evolution du Trafic Terrestre.....	10
4.....	Principaux enjeux environnementaux	11
4.1	Les sensibilités environnementales locales.....	11
4.2	Les expertises environnementales qui ont alimenté l'étude d'impact	11
5.....	Procédures applicables.....	14
5.1	Certificat de projet	14
5.2	Autorisation environnementale.....	14
5.3	Evaluation environnementale.....	14
5.4	Procédures d'enquête publique	15
5.5	Dérogation à la protection des espèces.....	16
6.....	Composition du dossier d'Enquête Publique.....	16

Tables des illustrations

Figure 1 : Vue aérienne du Terminal du Naye.....	3
Figure 2 : Localisation des zones de dragage/déroctage prévues dans l'avant-port et le chenal d'accès : Zones 2 à 7	5
Figure 3 : Localisation de la zone de travaux maritimes de la Traversaine : Zone 1	5
Figure 4 : Emprise des enveloppes de trajectoires modélisées sur l'accès au port avec le nouveau navire projet (Source : Pilotage Maritime du Port de Saint-Malo, modélisations réalisées le 25/09/2023).....	6
Figure 5 : Maquette initiale de la gare maritime.....	6
Figure 6 : Croquis de la toiture de la gare maritime.....	6
Figure 7 : Images du futur plafond de la gare maritime	7
Figure 8 : Vue aérienne des aménagements du terre-plein, de la gare maritime et de la passerelle d'embarquement.....	7
Figure 9 : Croquis de la passerelle du parvis	7
Figure 10 : Coupe du projet modifié de la future gare maritime avec côtes altimétriques (Janvier 2024).....	8
Figure 11 : Historique d'évolution de la hauteur du bâtiment de la gare maritime (Mai 2022- Eté 2023)	8
Figure 12 : Evolution de la maquette de la gare maritime après suppression des sheds	8
Figure 13 : Croquis de la toiture de la gare maritime	8
Figure 14 : Croquis de la passerelle piétonne fixe raccordée à l'outillage mobile du poste n°1.....	9
Figure 15 : Synthèse des enjeux liés au patrimoine naturel	12
Figure 16 : Synthèse des enjeux environnementaux	13

Table des tableaux

Tableau 1 : Tableau de phasage global initial et durée estimée par phase des travaux maritimes	4
Tableau 2 : Caractéristiques des navires projets pris en compte dans le dossier initial	9
Tableau 3 : Comparaison des capacités de transport entre les navires projets pris en compte dans le dossier initial et les navires actuels.....	9
Tableau 4 : Caractéristiques principales du nouveau navire-projet de la ligne Saint-Malo-Portsmouth en comparaison avec les caractéristiques et capacités de transport du navire actuel.....	10
Tableau 5 : composition du dossier d'enquête publique – liste des pièces.....	17

1 CONTEXTE GENERAL ET OBJECTIF DU PROJET

1.1 Contexte

La Région Bretagne, Autorité portuaire de 22 ports bretons, souhaite renforcer le rôle du port de Saint-Malo, en tant qu'outil de développement régional, et plus particulièrement celui du terminal du Naye. Cette activité de trafic des ferries représente un enjeu économique local et régional important.

Elle a également des impacts sur d'autres activités humaines, comme sur l'environnement naturel.

La Région a donc initié des études visant à moderniser les installations qui accueillent les ferries menant vers la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes.

Le terminal du Naye comprend deux postes à quai. Le poste n°1, vétuste et limité en capacité d'accueil, est très peu utilisé. L'embarquement des piétons sur le poste n°2 est à améliorer. Aucun des postes d'amarrage n'est réellement adapté aux navires à grande vitesse. L'accès au port est limité du fait du marnage important. Par ailleurs, l'accueil des passagers et des poids lourds sur le terminal n'est pas satisfaisant : les bâtiments sont vieillissants et les capacités de la gare maritime et du parking sont désormais insuffisantes. Cela entraîne des conditions de contrôle et d'embarquement dégradées. Les services offerts et plus généralement les conditions de confort rendent cette infrastructure obsolète.

Les liaisons entre le port et la ville sont également sources de difficultés : les flux de véhicules provoquent des engorgements et le cheminement des usagers piétons est inadapté. Alors que les compagnies maritimes vont mettre à l'eau dans les prochaines années des bateaux aux performances augmentées, il est apparu nécessaire de moderniser le terminal afin de conserver, voire augmenter, l'attractivité de Saint-Malo comme porte d'entrée de l'Europe pour les liaisons transmanche.

Ce besoin est à rapprocher également des conséquences du Brexit, qui nécessitera une adaptation des procédures douanières et vétérinaires.

A contrario, en l'absence de modernisation, il apparaît que l'activité du terminal du Naye, élément essentiel du port de Saint-Malo pourrait fortement décliner à terme, car il ne correspondrait plus aux standards de navigation.

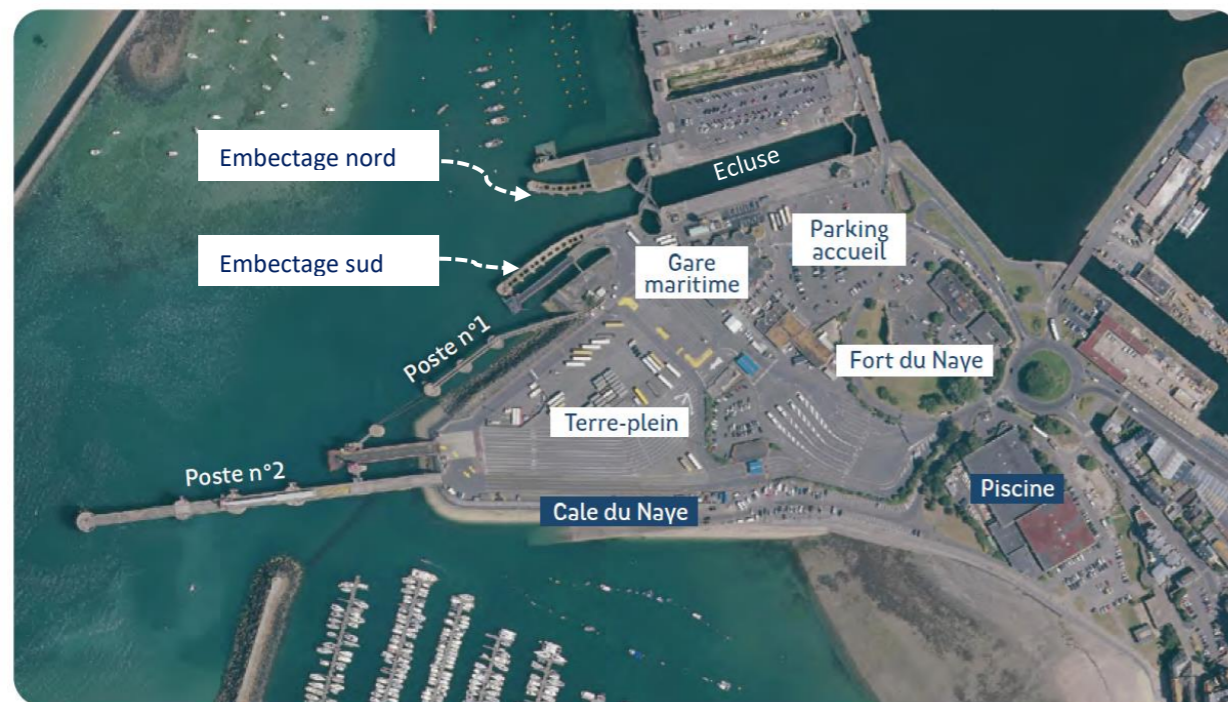


Figure 1 : Vue aérienne du Terminal du Naye

1.2 Objectifs du projet de modernisation

1.2.1 Optimiser la fonctionnalité du site à emprise constante

Alors que l'activité du terminal pèse pour environ 40 % du chiffre d'affaires du port de Saint-Malo (en 2019), le projet de modernisation du Terminal du Naye a pour objectif de réaménager les infrastructures du terminal.

Le projet prévoit :

- La construction d'une nouvelle gare maritime ;
- Le réaménagement des terre-pleins ;
- Le rassemblement des activités supports de ZAR (douanes, police aux frontières) dans la nouvelle gare maritime ;
- L'amélioration des liaisons ville-port.

1.2.2 Optimiser la capacité d'accueil dans l'avant-port

Afin de permettre l'accueil des navires plus grands et sécuriser la navigation dans l'avant-port, le projet vise à :

- Reconstruire le poste n°1 ainsi que les outillages associés (passerelle piétonne et rampe roulière) avec des dimensions plus importantes ;
- Remplacer la passerelle piétonne du poste 2 ;
- Approfondir et élargir le chenal d'accès afin de permettre les manœuvres de plus grands navires ;
- Procéder à des dragages d'entretien de l'avant-port.

1.2.3 Remplacer et conforter les ouvrages défectueux du patrimoine portuaire

Pour améliorer la sécurité et la fonctionnalité des ouvrages de l'avant-port, le projet vise à :

- Reconstruire les embectages : Ces ouvrages datant de près de 100 ans, servent à protéger et guider l'accès à l'écluse du Naye et aux bassins intérieurs ;
- Conforter l'ancienne jetée Sud de l'écluse du Naye : Cet ouvrage présente des fuites de matériaux et un effondrement en tête. Il participe, tout comme le terminal dans sa globalité au système d'endiguement de Saint-Malo. L'objectif du confortement est de garantir sa stabilité.



Une description complète du projet est détaillée en Pièce 2 de l'Autorisation Environnementale et en Pièce 5.1 de l'Evaluation Environnementale (Etude d'impact).

2 EVOLUTION DU PROJET EN PHASE D'INSTRUCTION

2.1 Evolution du phasage des travaux

2.1.1 Rappel du Phasage global initial et durée des travaux

2.1.1.1 Travaux maritimes

Le phasage global et la durée estimée par phase prévus initialement pour la réalisation des travaux maritimes sont présentés dans le tableau ci-après.

Tableau 1 : Tableau de phasage global initial et durée estimée par phase des travaux maritimes

Taches	Phase	Durée estimée (jours)
Dragages/Déroctages	Total zones 1 à 7	4,5 mois
Embectages et ducs d'albe	Déconstruction	10 et 12 mois (avec ou sans pré-minage)
	Construction	3 mois par unité x8 = 24 mois
Front d'accostage quai sur pieux	Construction	12 mois
Jetée sud et passerelle	Déconstruction	2 mois
	Construction	4 mois

La préparation du chantier devait débiter à la fin de l'année 2024 pour un démarrage des travaux maritimes début 2025 pour une durée totale d'environ 2 ans (2025/2026). Il est prévu que certains ateliers de travaux soient réalisés en co-activité. Les travaux de dragage/déroctage devait également démarrer début 2025 pour une durée d'environ 4,5 mois.

2.1.1.2 Travaux terrestres

Le tableau ci-dessous présente le phasage global initial des opérations d'aménagement du terre-plein du Naye ainsi que les durées de travaux estimées pour chaque phase.

Tableau 6 : Tableau de phasage global initial et durée estimée par phase des travaux terrestres

Zone d'aménagement	Phasage	Durée des travaux
Gare maritime	Phase 1 : préparation à démolition	2 mois
	Phase 2 : construction de la nouvelle gare maritime	16 mois
	Phase 3 : la démolition de la gare maritime existante	2mois
Terre-plein	Phase 4 : Parking public et poste aux frontières	2 mois
	Phase 5 : Aménagements complémentaires aubettes et poste d'inspection frontalier	1 mois
	Phase 6-1 : Aménagements Accès Quai n°1	2 mois
	Phase 6-2 : Aménagements Accès Quai n°2	2 mois
	Phase 7 : aménagement du terre-plein	1 mois

Ces travaux terrestres devaient être réalisés initialement en parallèle des travaux maritimes, avec une préparation du chantier en fin d'année 2024 et des travaux étalés sur 2 années environ (2025/2026) avec la réalisation de certains ateliers en co-activité.

2.1.2 Evolution du phasage travaux

Le nouveau phasage des travaux du Terminal du Naye prévoit un étalement des travaux terrestres et maritimes de en deux phases :

- 1^{ère} Phase sur la période 2025/2027 : Réalisation des travaux du volet terrestre (gare, espaces publics et terre-pleins), ainsi que les travaux urgents du volet maritime (dragages et ouvrages vétustes : Embectages, confortement de la jetée sud) :
 - ▷ Reconstruction de la Gare Maritime (Phases 1 à 3) => Durée totale : 26 mois ;
 - ▷ Aménagement du Terre-Plein hors Poste 1 (Phases 4, 5, 6-2 et 7) => Durée totale : 8 mois.
 - ▷ Travaux de dragage/déroctage des zones 2, 3, 6 et 7 => Durée totale d'environ 3 mois entre janvier et avril 2025 ;
 - ▷ Travaux de déconstruction/construction des embectages et confortement de la jetée sud de l'écluse => Durée totale d'environ 2 ans (2025/2027).

- 2^{ème} phase sur la période 2030/2031 : Réalisation des travaux maritimes du nouveau poste 1 (Quai sur pieux, passerelles mobiles roulière et piétonne) ainsi que la réalisation de la passerelle d'embarquement depuis la gare maritime :
 - ▷ Aménagement du Poste 1 (Phase 6-1) => Durée totale : 2 mois
 - ▷ Travaux de construction du nouveau Poste 1 et de ses outillages associés => Durée totale d'environ 1 an ;
 - ▷ Travaux de dragage/déroctage des zones 4 et 5 (accès et souille du Poste 1) => Durée totale d'environ 1,5 mois.

Concernant le démarrage des travaux, celui-ci est maintenu à début 2025, avec notamment les travaux de dragage/déroctage des zones 2 à 7, qui dureront environ 4,5 mois comme prévu initialement. Seule la zone 1 (Traversaine) est retirée du fait de l'abandon des travaux dans ce secteur.

La durée des phases de travaux terrestres est également revue et présentée dans le tableau suivant :

Tableau 6 : Tableau de phasage global actualisé et durée estimée par phase des travaux terrestres

Zone d'aménagement	Phasage	Durée des travaux
Gare maritime	Phase 1 : préparation à démolition	6 mois
	Phase 2 : construction de la nouvelle gare maritime	18 mois
	Phase 3 : la démolition de la gare maritime existante	2mois
Terre-plein	Phase 4 : Parking public et poste aux frontières	2 mois
	Phase 5 : Aménagements complémentaires aubettes et poste d'inspection frontalier	2 mois
	Phase 6-1 : Aménagements Accès Quai n°1	2 mois
	Phase 6-2 : Aménagements Accès Quai n°2	3 mois
	Phase 7 : aménagement du terre-plein	1 mois

2.2 Evolution de l'emprise des travaux Maritimes

2.2.1 Périmètre initial des travaux Maritimes

Les travaux maritimes initiaux comprenaient 7 zones de dragage/déroctage localisées dans l'avant-port, le chenal d'accès et le secteur de la Traversaine. Les coordonnées Lambert 93 de ces 7 zones de dragage/déroctage initiales sont les suivantes (point central) :

- Zone 1 (Traversaine) : X = 326020,351 m ; Y = 6852914,863 m ;
- Zone 2 : X = 328913,090 m ; Y = 6849599,659 m ;
- Zone 3 : X = 329496,840 m ; Y = 6849663,133 m ;
- Zone 4 : X = 329771,546 m ; Y = 6849768,229 m ;
- Zone 5 : X = 329891,210 m ; Y = 6849754,702 m ;
- Zone 6 : X = 329901,615 m ; Y = 6849895,177 m ;
- Zone 7 : X = 330129,497 m ; Y = 6849895,177 m.

Les limites de ces zones de travaux maritimes prévues dans le cadre du projet sont précisées sur les deux figures suivantes.

Figure 2 : Localisation des zones de dragage/déroctage prévues dans l'avant-port et le chenal d'accès : Zones 2 à 7

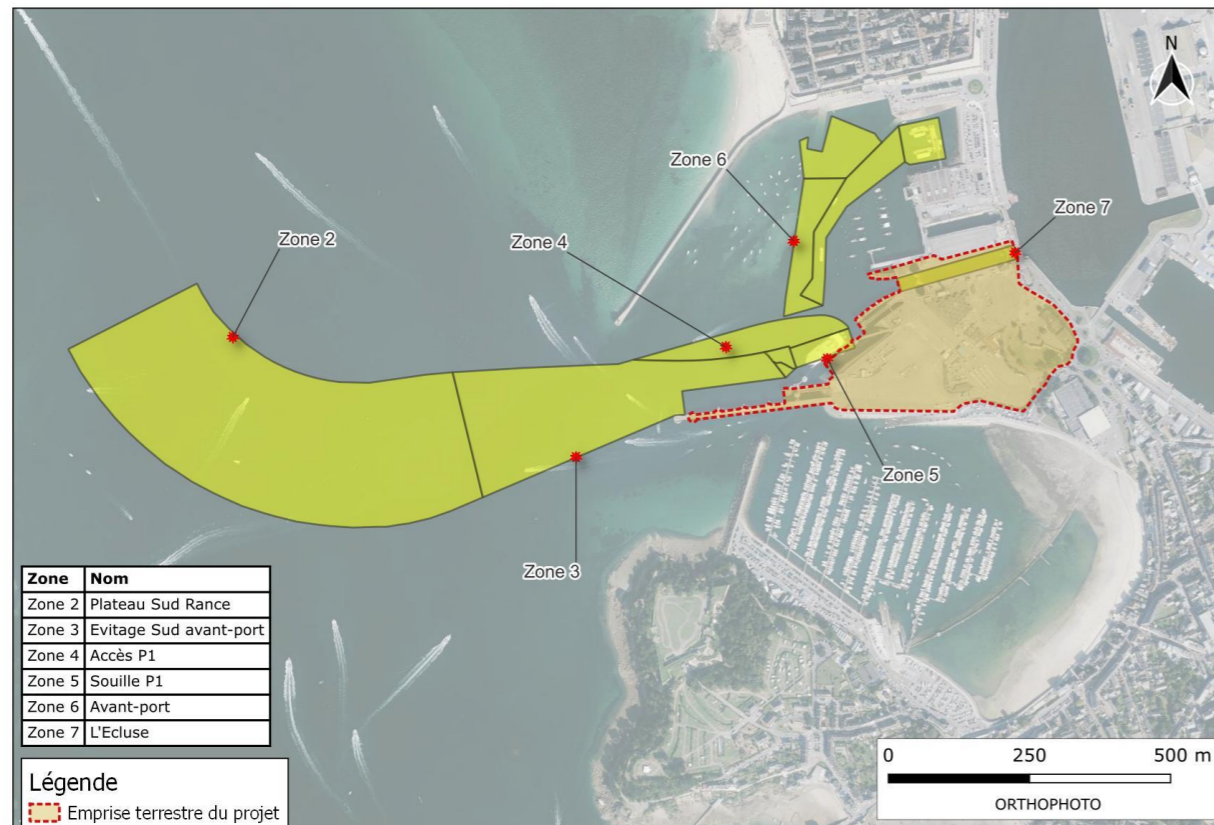
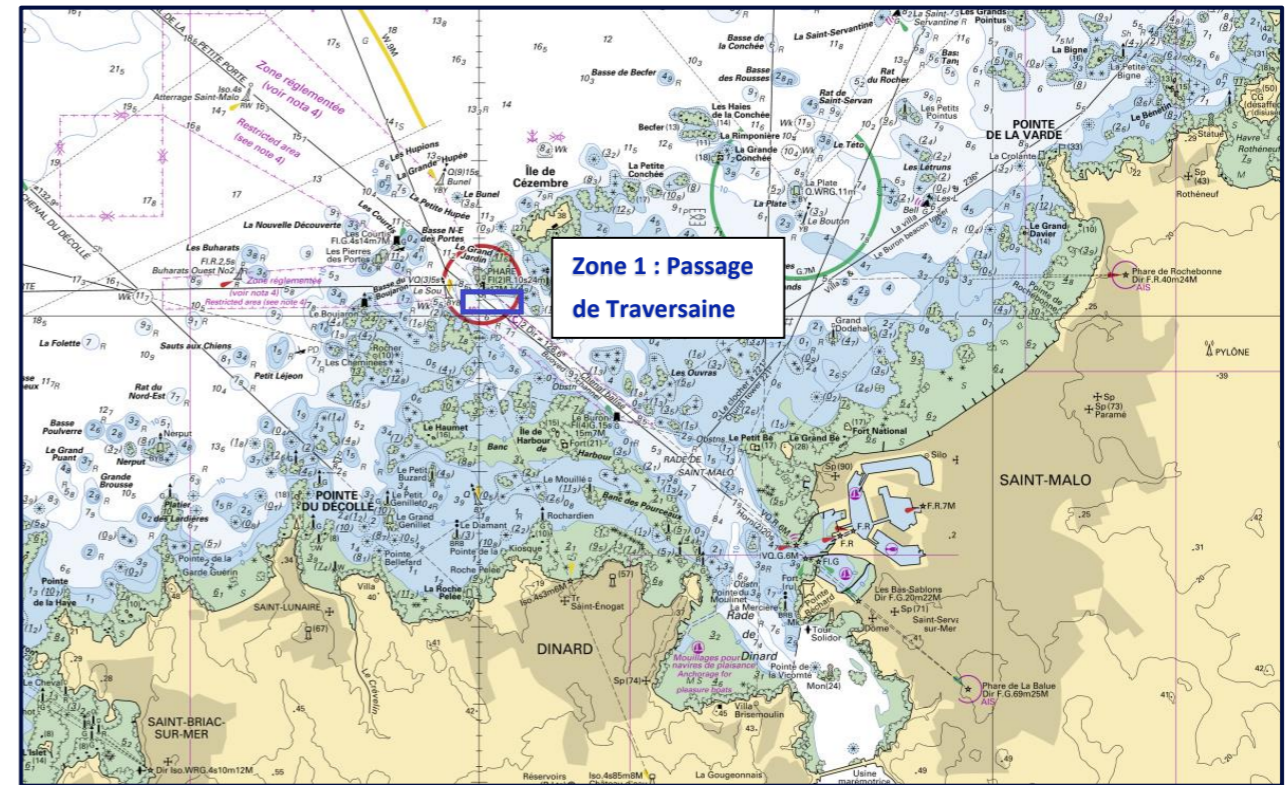


Figure 3 : Localisation de la zone de travaux maritimes de la Traversaine : Zone 1



2.2.2 Nouveau périmètre des travaux

Au cours de l'année 2023, durant la phase d'instruction du dossier d'Autorisation Environnementale, la compagnie Brittany Ferries a précisé les caractéristiques principales de son nouveau navire-projet, le « Saint-Malo » (cf. paragraphe 2.3.4).

Les caractéristiques de ce nouveau navire imposent donc de vérifier les conditions d'accessibilité du chenal de navigation. Sa longueur de 195 m, plus importante, impose des manœuvres sur des emprises plus étendues, d'où la nécessité d'élargir le chenal à l'entrée de l'avant-port.

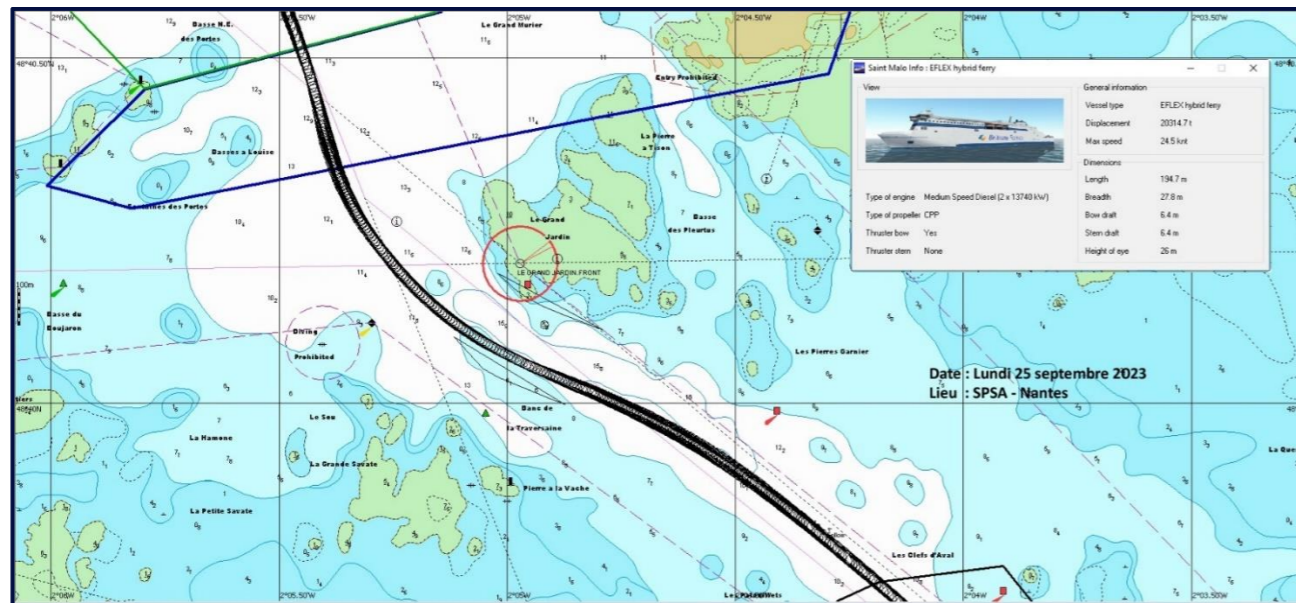
Par ailleurs, le marnage à Saint-Malo est particulièrement important, allant de 0 m cotes marines (CM) à 13 m CM. Afin de réduire ses effets et les risques d'échouage associés, le chenal d'accès à l'avant-port sera approfondi. En effet, les dimensions du nouveau ferry étant plus importantes, l'impact de son tirant d'eau a également dû être étudié (5.90 m actuellement, contre 6,50 m pour le futur navire).

Des hauts fonds avaient été identifiés au sud de l'île de Grand Jardin, situés à une cote de -5,80 m CM, au niveau du passage de la Traversaine. Le programme de l'opération prévoyait de descendre ces hauts fonds à -6,50 m CM. Les différentes études des effets des travaux de déroctage sur ce secteur ont montré des impacts résiduels significatifs et des dégradations d'habitats de repos malgré toutes les mesures de réduction des impacts.

Au regard de ces différents constats, la Région Bretagne a sollicité l'accompagnement de la station de pilotage de Saint-Malo afin d'affiner l'ampleur des travaux de déroctage à réaliser. Il a mis à disposition un simulateur de manœuvre permettant de vérifier la sécurité des manœuvres d'entrées et de sortie d'un navire en définissant toutes les conditions physiques et météorologiques. Par ailleurs, la compagnie exploitant la ligne Saint-Malo Portsmouth a fait spécialement réaliser une maquette numérique du navire en cours de construction dans le but d'approcher au mieux les futures conditions d'exploitation de la ligne pour ces exercices.

Un extrait cartographique de l'emprise des enveloppes de trajectoires modélisées sur l'accès au port avec le nouveau navire projet est présenté en Figure 4 ci-après. Cet extrait est issu des modélisations réalisées le 25 septembre 2023 par le Pilotage Maritime du Port de Saint-Malo. **La cartographie des enveloppes de trajectoire du navire projet et la vérification des différents paramètres de surenfoncement du navire montrent l'absence de nécessité de recourir au déroctage prévu initialement sur le secteur de la Traversaine.**

Figure 4 : Emprise des enveloppes de trajectoires modélisées sur l'accès au port avec le nouveau navire projet (Source : Pilotage Maritime du Port de Saint-Malo, modélisations réalisées le 25/09/2023)



Les différents exercices menés conjointement avec les commandants et les pilotes en septembre 2023 ont ainsi mis en évidence que **le déroctage sur le secteur de la Traversaine (Zone 1) n'était finalement pas nécessaire**. En revanche, ces exercices ont montré que les travaux d'approfondissement de l'entrée du chenal étaient bien indispensables.

Le **nouveau périmètre de travaux** comprend uniquement les **zones 2 à 7** définies dans le dossier initial.

2.3 Evolution du projet d'aménagement de la gare maritime

2.3.1 Rappel du projet d'aménagement initial de la gare maritime

2.3.1.1 L'enveloppe des bâtiments

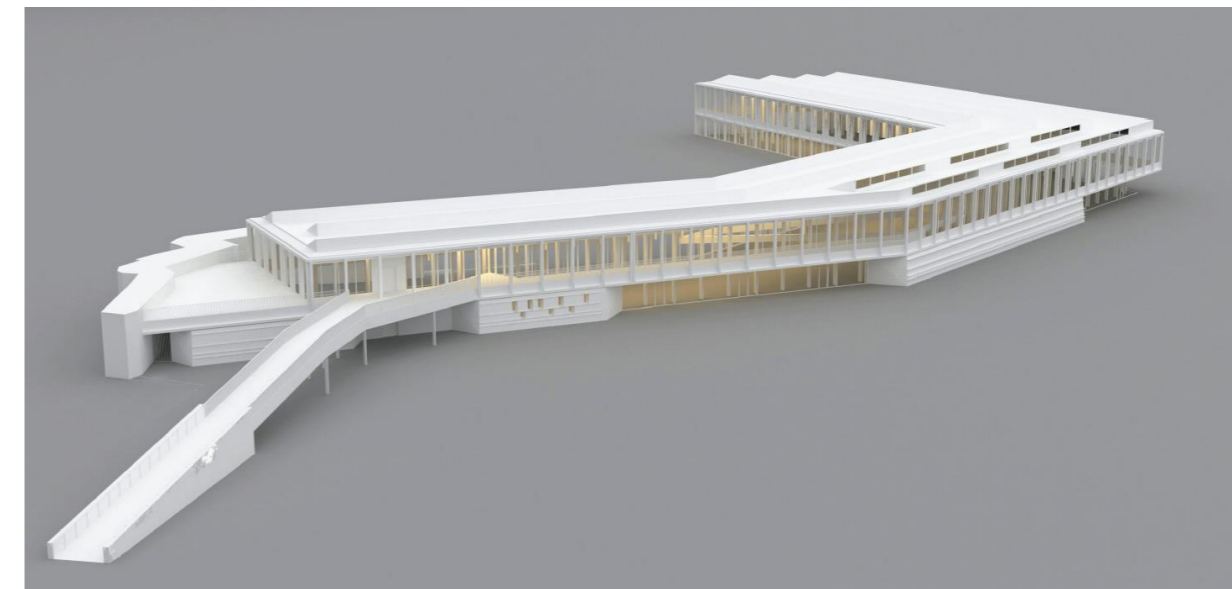
2.3.1.1.1 La façade

La façade, associe des soubassements granit à un système de poteaux poutres bois.

Les murs en pierre sont implantés à l'est côté parvis, au nord côté écluse et au sud côté fort du Naye. Autoportants, ils sont composés de blocs de granit présentant un fruit avec une largeur en base de 60cm pour une tête de 30cm. Présents au RdC, ils sont surplombés par les larges cadres vitrés à l'étage. Un joint creux crée une ombre qui souligne la transition entre les deux systèmes de façade.

Une grande façade en bois prend place à l'étage, au droit de ces murs, et coté terre-plein où elle se déploie sur deux étages. Elle est composée de poteaux structurels en douglas associés en tête et en pieds à des poutre horizontales.

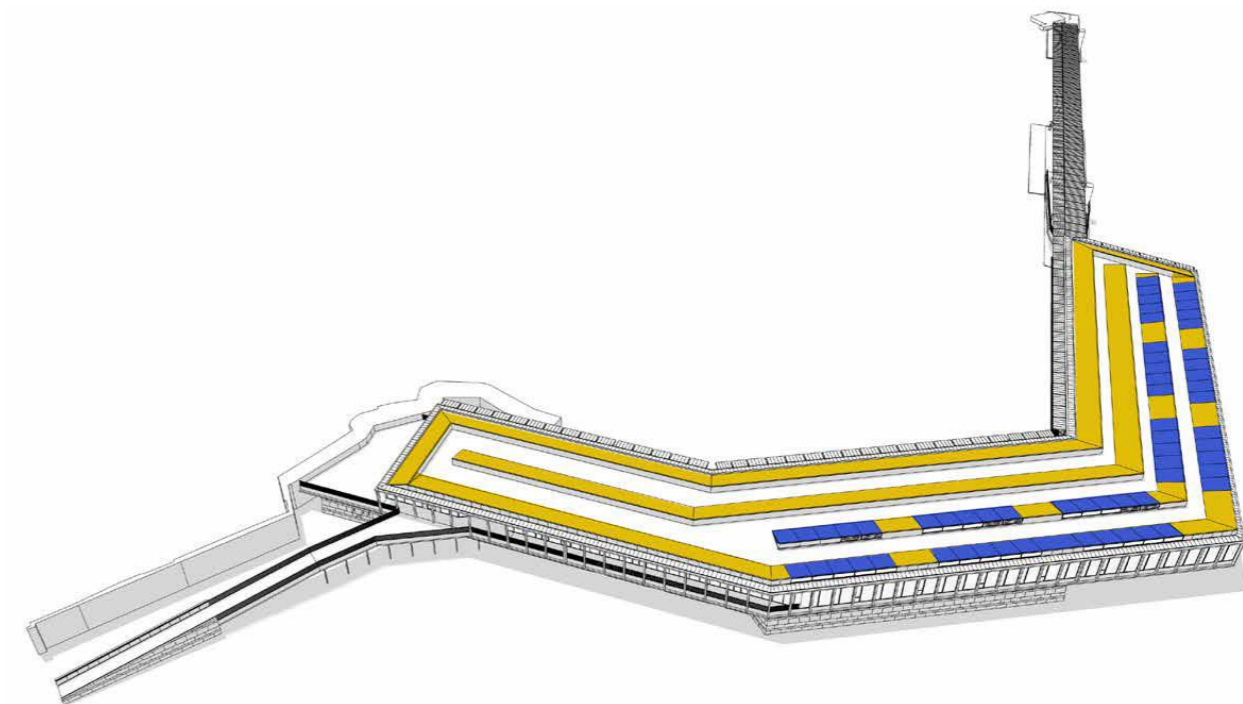
Figure 5 : Maquette initiale de la gare maritime



2.3.1.1.2 La couverture

Des sheds sont positionnés en deux bandes parallèles au droit des blocs nord et central. Ils permettent un complément d'éclairage des locaux au droit desquels ils sont implantés tout en assurant la ventilation haute pour le renouvellement naturel de l'air et le désenfumage grâce à un dispositif à lames vitrées pivotantes.

Figure 6 : Croquis de la toiture de la gare maritime



Les panneaux photovoltaïques pourront être installés au droit des sheds et dans leur prolongement sur des supports métalliques. Les panneaux seront de teintes sombres et mats, afin de contenir les reflets et limiter l'impact visuel dans le paysage malouin. Orientés vers l'ouest, l'implantation garantie une efficacité énergétique.

2.3.1.1.3 Les cloisons et le plafond

Les parois dites pleines vues dans les espaces publics sont toutes traitées en bois, dialoguant avec l'ossature bois du bâtiment. Les espaces publics reçoivent un plafond en lattes bois, avec traitement d'absorption acoustique sur 60% de la surface. Ils permettent l'implantation des luminaires dans le rainurage. Les sous-faces des sheds traitées en bois lamellé croisé sont laissées apparentes.

Figure 7 : Images du futur plafond de la gare maritime



2.3.1.2 Les passerelles

2.3.1.2.1 Passerelle d'embarquement

La passerelle d'embarquement fixe permet de relier directement la salle d'embarquement située au 1^{er} étage de la gare maritime vers la passerelle mobile du poste n°1 (qui suit le marnage).

Celle-ci présentera les caractéristiques suivantes :

- Ouvrage linéaire en structure mixte bois de 120m de long ;
- La passerelle est prévue couverte sur tout son linéaire.

L'ouvrage est composé de 2 ensembles :

- La partie supérieure où chemine le piéton est architecturalement proche de la gare maritime permettant une transition entre le bâtiment et l'activité portuaire. Les poteaux, supports de couverture, sont implantés tous les 3m de part et d'autre de la passerelle. La couverture est composée d'un caisson bois, assurant une sous-face lisse, recouvert de zinc.
- La partie inférieure de la passerelle, présente un aspect brut et fonctionnel. La trame est desserrée (12m), pour répondre aux contraintes de trafic. Les portées sont assurées par un seul appui central. Ce poteau, en acier, est dimensionné afin de garantir la durabilité de la structure vis-à-vis des risques de collision accidentelle par les véhicules. La hauteur libre sous l'ouvrage est de 3m50, permettant le passage des engins de secours et des convoyeurs à bagages.

Figure 8 : Vue aérienne des aménagements du terre-plein, de la gare maritime et de la passerelle d'embarquement

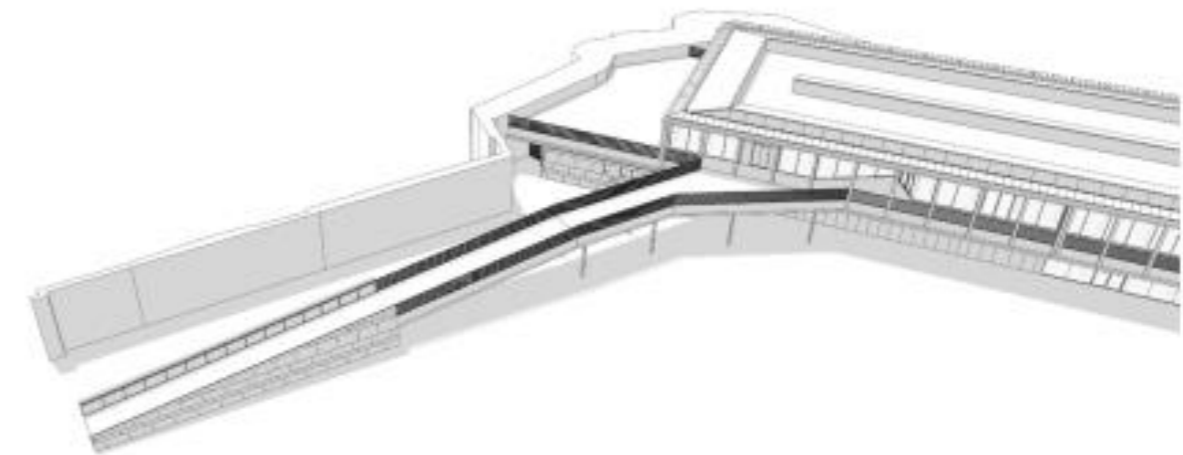


2.3.1.2.2 Passerelle parvis

Cette passerelle assure la liaison secondaire entre le parvis et le 1^{er} étage de la gare. Il s'agit d'une passerelle non couverte située au sud-est de la gare.

Au droit du bâtiment, l'extrémité de la passerelle est élargie et se connecte au 1^{er} étage de la gare. La hauteur des poutres de rive en lamellé-collé assure une continuité esthétique avec le bandeau de rive périphérique du bâtiment. Le cheminement emprunté par les personnes à mobilité réduite transitera par l'intérieur de la gare. Les pentes proposées par la passerelle sont supérieures aux exigences d'accessibilité

Figure 9 : Croquis de la passerelle du parvis

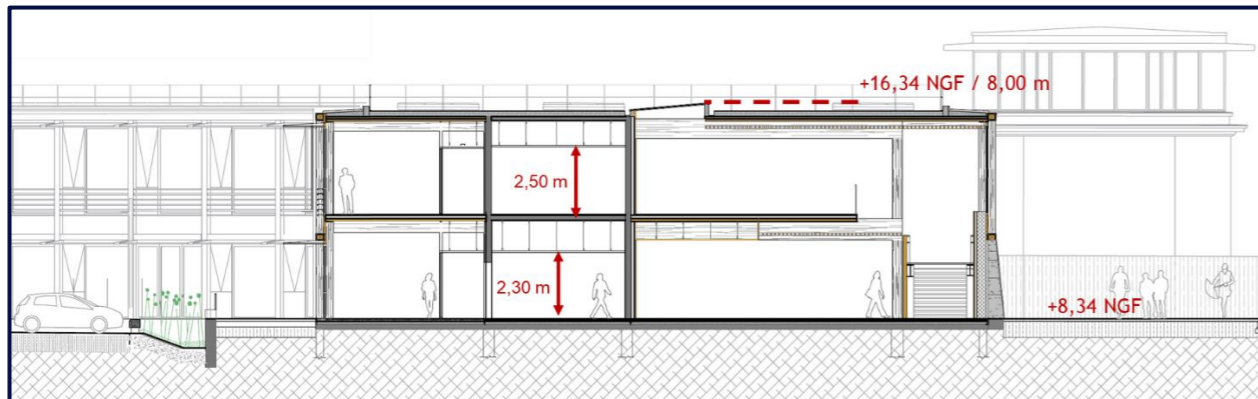


2.3.2 Evolution du projet d'aménagement de la gare maritime

2.3.2.1 Hauteur du bâtiment

Afin de limiter au maximum l'impact paysager du bâtiment sur son environnement proche, la hauteur de celui-ci a été réduite, passant d'une hauteur initiale de 10 m au stade concours, à une **hauteur retenue de 8 m** (hors garde-corps assurant la protection collective en toiture).

Figure 10 : Coupe du projet modifié de la future gare maritime avec côtes altimétriques (Janvier 2024)



L'atteinte de cette hauteur de bâtiment est notamment permise par l'optimisation des hauteurs sous plafonds des deux niveaux du bâtiment et le remplacement des sheds (toitures en « dents de scie ») prévus dans le projet initial par des verrières à faible pente. Le bâtiment présente ainsi une hauteur maximale de 8 mètres, ce qui est inférieur à la hauteur du poste de commandement de l'écluse du Naye, situé à proximité immédiate de la future gare.

A titre de comparaison, la figure ci-dessous illustre l'historique d'évolution de la hauteur du bâtiment depuis la 1^{ère} version du projet retenu lors du concours architectural.

Figure 11 : Historique d'évolution de la hauteur du bâtiment de la gare maritime (Mai 2022- Été 2023)



La hauteur maximale du bâtiment a ainsi été réduite de 2 mètres.

2.3.2.2 L'enveloppe du bâtiment

2.3.2.2.1 Les murs en pierre et façade bois

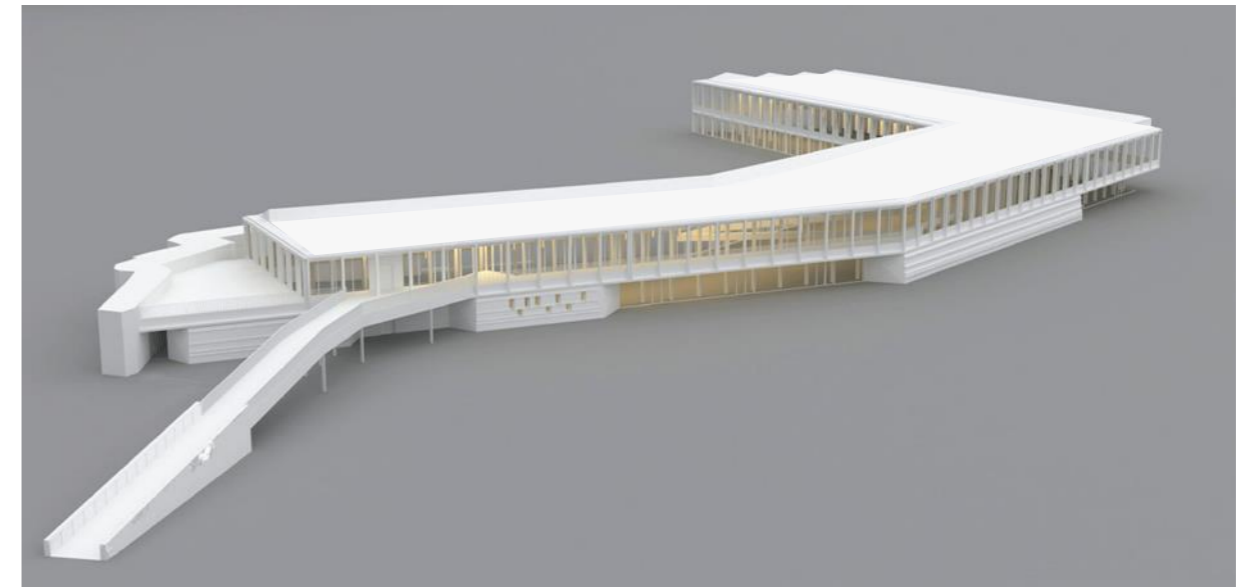
Les caractéristiques des murs et façades de la gare maritime prévues dans le dossier initial sont maintenues.

2.3.2.2.2 La couverture

Concernant la couverture du bâtiment, les **sheds (toits en « dents de scie ») prévus initialement ont été supprimés** de manière à abaisser la hauteur totale du bâtiment. Les **panneaux solaires** qu'il était prévu de poser sur ces sheds seront **maintenus et posés sub-horizontalement** sur le toit du bâtiment.

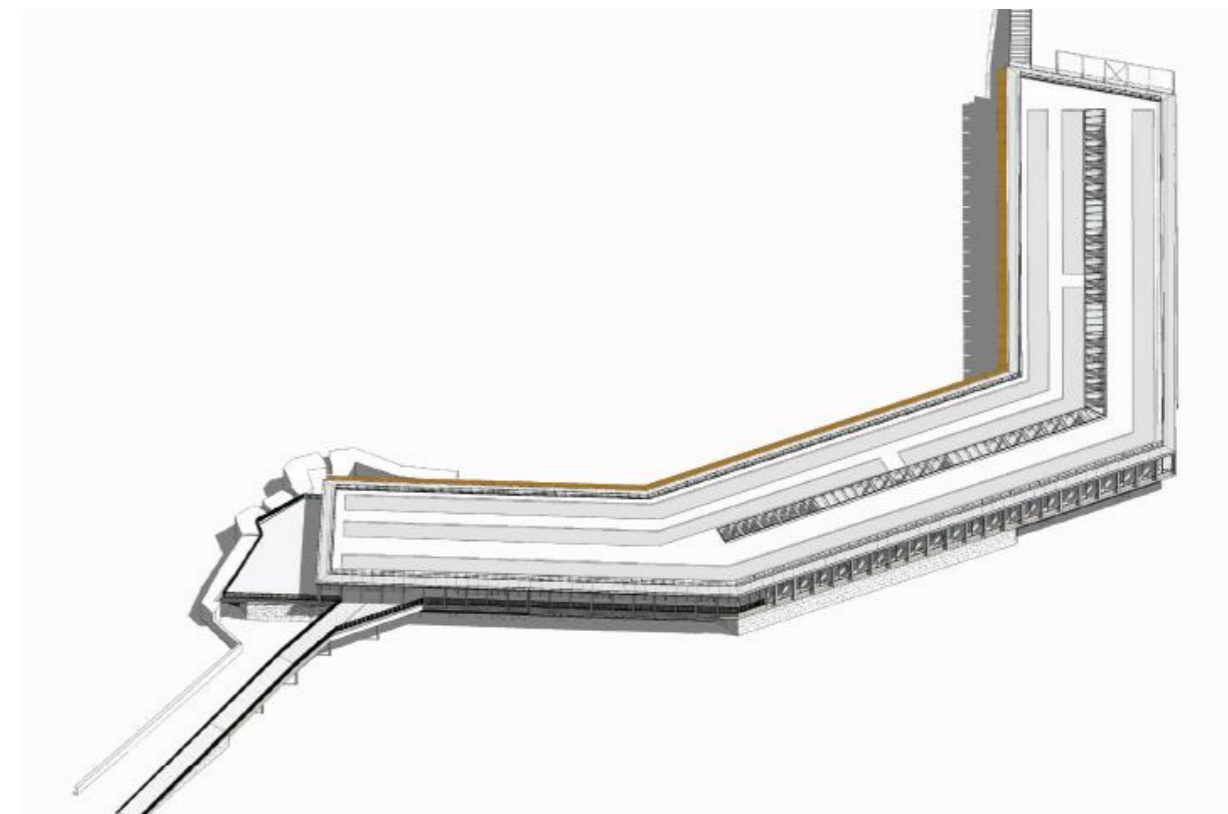
La périphérie du bâtiment est traitée par un couronnement en zinc à joint debout. Ce dispositif permet la mise en retrait des panneaux photovoltaïques et d'un garde-corps de sécurité.

Figure 12 : Evolution de la maquette de la gare maritime après suppression des sheds



Des verrières sont positionnées en partie centrales de la couverture afin d'assurer un complément d'éclairage des locaux justifiée par une étude de Facteur Lumière Jour tout en assurant le désenfumage.

Figure 13 : Croquis de la toiture de la gare maritime



Les panneaux photovoltaïques horizontaux seront installés sur le complexe d'étanchéité en toiture. Les panneaux seront de teintes sombres et mats, afin de contenir les reflets et limiter l'impact visuel dans le paysage malouin.

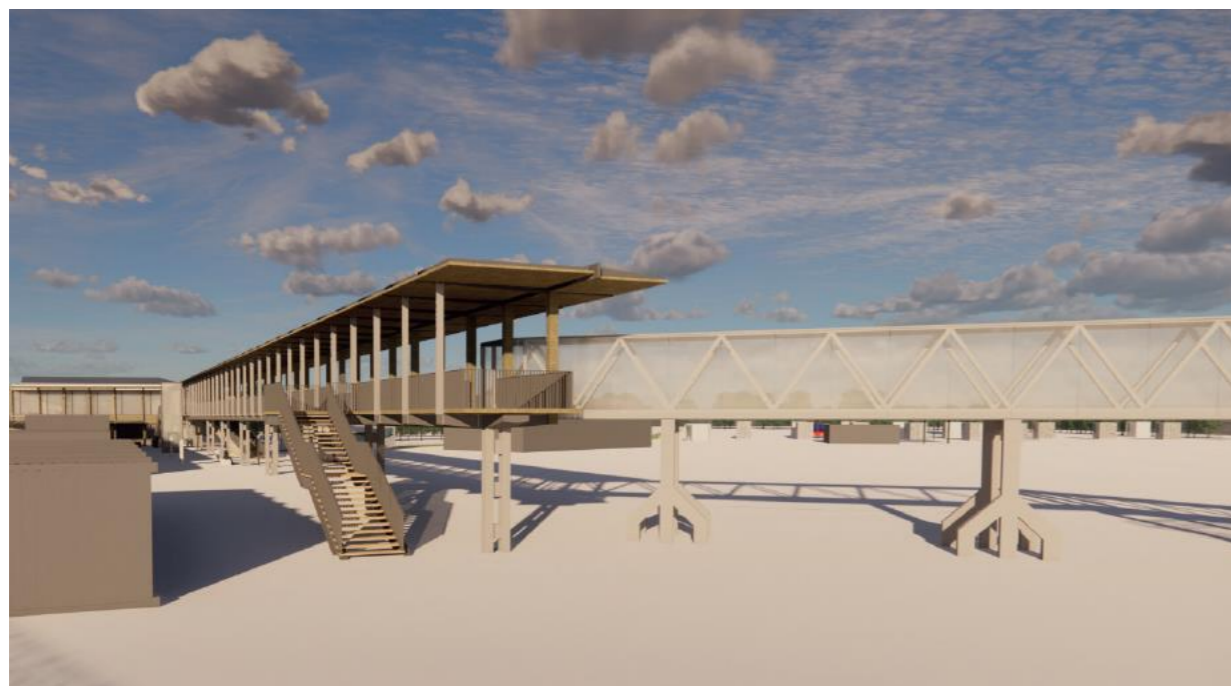
2.3.2.3 Les passerelles

2.3.2.3.1 Passerelle d'embarquement

La hauteur de la casquette couvrant la passerelle d'embarquement a été réduite d'un mètre pour atteindre une hauteur maximale de 7 mètres.

Les caractéristiques détaillées de cette passerelle ne sont pas figées à ce stade et seront affinées, au regard de l'intégration paysagère de celle-ci. Dans le cadre de la concertation continue, plusieurs possibilités d'évolution ont été abordées telles que la teinte de passerelle, la hauteur de la casquette ou le traitement des garde-corps. Compte-tenu de l'évolution du phasage des travaux, la conception de cette passerelle sera poursuivie à partir de 2029 dans le cadre du permis de construire propre à la 2^{ème} phase de travaux.

Figure 14 : Croquis de la passerelle piétonne fixe raccordée à l'outillage mobile du poste n°1



2.3.2.4 Evolution des caractéristiques du « navire-projet »

2.3.3 Rappel des caractéristiques initiales des « navires-projets » prises en compte

Les caractéristiques principales des navires projetés en phase exploitation dans le dossier initial sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 2 : Caractéristiques des navires projets pris en compte dans le dossier initial

Ligne / compagnie	Fréquence	Navire (données)	Navire (illustration)
BAI Saint Malo – Portsmouth	1 / jour en haute saison	Pont-Aven (Ropax) Construit en 2004 L : 184,6 m x l : 30,9 m TE : 6,8 m Pont-garage : NC Capacité : 650 VL ou 75 PL – 2 400 pax	
Condor Ferries Saint Malo – Jersey	2/jour	Grand NGV de type trimaran comme le Liberation (102 m) ou de type catamaran comme le Condor Rapide mais de 98 m de long (au lieu de 87). Capacité : 200 à 240 VL – 900 à 1000 pax	
Condor Ferries Saint Malo – Guernesey	1/jour (en haute saison)		
Condor Ferries ligne fret Saint Malo – Jersey	1/semaine	Commodore Goodwill (Roro) Construit en 1996 L : 126,3 m x l : 21,4 m TE : 6,0 m Pont-garage : 1250 ml Capacité : 60 remorques	

Le navire-projet retenu pour la compagnie Brittany Ferries était le « Pont-Aven ». La compagnie Condor Ferries présentait quant à elle deux navires-projet : le « Grand NGV » et le « Commodore Goodwill ».

L'augmentation de la capacité de ces « navires-projets » initiaux par rapport à la situation actuelle est illustrée sur le tableau suivant :

Tableau 3 : Comparaison des capacités de transport entre les navires projets pris en compte dans le dossier initial et les navires actuels

	2015	2019	Différence
BAI	Bretagne	Pont-Aven	
Passagers	2056	2400	+ 344 (+17%)
VL	520	650	+ 130 (+25%)
PL	43	75	+ 32 (+75%)
Condor NGV	Rapide	Navire projet	
Passagers	741	900 à 1000	+ 150 à 250 (+27%)
VL	175	200 à 240	+ 25 à 65 (+26%)
PL	-	-	-
Condor Fret	Commodore Goodwill		
Passagers	-	-	-
VL	-	-	-
PL	-	60 remorques	=

2.3.4 Caractéristiques du nouveau navire-projet

Les caractéristiques du nouveau navire-projet pour l'exploitation de la ligne Saint-Malo - Portsmouth, le « Saint-Malo » ont été communiquées à l'été 2023. Celles-ci sont présentées dans le tableau suivant.

Ce tableau présente également les principales évolutions du nouveau navire-projet en comparaison avec le navire actuellement exploité sur la ligne Saint-Malo Portsmouth, le « Bretagne ».

Tableau 4 : Caractéristiques principales du nouveau navire-projet de la ligne Saint-Malo-Portsmouth en comparaison avec les caractéristiques et capacités de transport du navire actuel

	Saint-Malo « Navire projet »	Bretagne « Navire actuel »
Capacité passagers cabine	1290	1000
Capacité sièges inclinables	0	300
Capacité camions	De 20 à 60	De 0 à 40
Capacités véhicules légers	De 270 à 500	De 150 à 550
Longueur en m	194,7	151
Largeur en m	27,8	26
Tirant d'eau exploitation en m	6,4	5,9
Déplacement en tonnes	22 000	12 582
Propulsion	Hybride	Diesel

On note que la capacité de transport « passagers » est similaire entre le navire actuel et le navire-projet. Seul le mode de couchage diffère avec une suppression des sièges inclinables dans le futur navire. Les capacités de transport de camions et de véhicules légers sont quant à elles un peu plus conséquentes.

Le **navire-projet** présente en conséquence des dimensions plus importantes. Il présente également la **caractéristique notable d'être hybride**, contrairement au navire actuel qui fonctionne au diesel.

3 PRECISIONS SUR L'EVOLUTION DES TRAFICS TERRESTRES ET MARITIMES ASSOCIES AU PROJET

3.1 Evolution du Trafic Maritime

Le projet de réaménagement du Terminal du Naye vise à **améliorer et sécuriser les modalités d'exploitation** du terminal pour les trafics ferries. Il permettra notamment un accès facilité des ferries au terminal en période de grandes marées. Cependant, le **nombre de rotations de ces ferries restera inchangé** par rapport à l'actuel. **Il n'est donc pas prévu d'augmentation du trafic maritime** associé à ce projet. Enfin, le **projet concerne uniquement les trafics ferries** et en **aucun cas les trafics de bateaux de croisières**.

3.2 Evolution du Trafic Terrestre

Il a été précisé dans le chapitre précédent que le trafic maritime lié au projet ne sera pas augmenté. Cependant, le nouveau navire-projet de la ligne Saint-Malo-Portsmouth, « Le Saint-Malo », présentera :

- Des **dimensions plus importantes**, comme précisé au chapitre 2.3.4 du présent document concernant les caractéristiques du nouveau navire-projet : 195 m de long contre 151 m pour le navire actuel ;
- Une **adaptation plus fine aux attentes des voyageurs** :
 - o Capacité en nombre de passagers inchangée (1300 passagers environ) mais suppression des sièges inclinables remplacés par des cabines de voyage ;
 - o Capacité en nombre de véhicules légèrement augmentée : La capacité de transport de poids lourds est réduite au profit d'une augmentation de la capacité de transport de véhicules légers. Cette évolution des capacités de transport s'accompagne également d'une plus grande modularité/flexibilité dans la répartition des capacités de transport véhicules légers/poids lourds. Par exemple, le nouveau navire pourra, si besoin, ne transporter que des véhicules légers, ce qui n'est pas le cas avec le navire actuel qui dispose à minima de 20 places dédiée uniquement aux poids lourds.

Ainsi, même si globalement la **capacité théorique du navire évolue peu**, la meilleure adaptation du nouveau navire-projet aux besoins et attentes des utilisateurs engendrera une **optimisation du taux de remplissage des navires** et donc une **augmentation des trafics terrestres associés** (augmentation du nombre moyen de véhicules et de passagers transportés par trajet).

Dans le cadre de l'étude Trafic terrestre, il a donc été pris en compte une augmentation du trafic terrestre lié au fonctionnement futur du Terminal ferries. L'hypothèse d'augmentation prise en compte est de + 25%. **Celle-ci est volontairement maximaliste** (l'augmentation de la capacité maximale véhicules légers entre le navire actuel et le nouveau navire-projet est de + 10%).

4 PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

4.1 Les sensibilités environnementales locales

Les grands enjeux environnementaux sont essentiellement associés aux effets en phase travaux.

Pour le volet maritime, en raison de travaux bruyants (en sous-marin), et générateurs de turbidité, les grands enjeux environnementaux pris en considération dans la conception du projet sont liés :

- Aux habitats marins (herbiers de zostères) ;
- A l'intérêt ornithologique fort du secteur de l'île de Cézembre.
- A la présence de mammifères marins au large ;
- Aux usages conchylicoles et aux usages de loisirs.

Pour le volet terrestre, en raison de travaux bruyants (en aérien), et d'approvisionnement en matériaux, les grands enjeux environnementaux pris en considération dans la conception du projet sont liés :

- A la présence d'avifaune autour et à proximité des travaux ;
- A la co-activité sur le port ;
- Aux riverains et aux activités touristiques ;
- Aux accès routiers.

4.2 Les expertises environnementales qui ont alimenté l'étude d'impact

Pour la définition d'un projet environnementalement compatible, différentes expertises environnementales ont été engagées par la Région Bretagne, en lien direct avec les enjeux. La plupart des expertises se sont organisées en 2 temps :

- Une première phase d'appropriation de l'état initial qui a servi à définir les points d'attention.
- Une deuxième phase, d'appréciation des incidences du projet.

La liste des expertises qui ont alimenté la réflexion de conception du projet et qui ont permis l'élaboration de l'autorisation environnementale et l'étude d'impact sont les suivantes :

- Étude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante ;
- Étude sur l'endofaune benthique, les macroalgues subtidales, et les herbiers ;
- Étude de la faune, de la flore et des milieux naturels sur le site portuaire ;
- Étude acoustique aérienne ;
- Étude acoustique sous-marine ;
- Étude de modélisation hydrodynamique et hydrosédimentaire ;
- Étude de trafic terrestre ;
- Étude de qualité de l'air ;
- Étude socio-économique ;
- Étude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...) ;
- Étude géotechnique ;

La synthèse des enjeux environnementaux est présentée aux cartes des 2 figures suivantes.

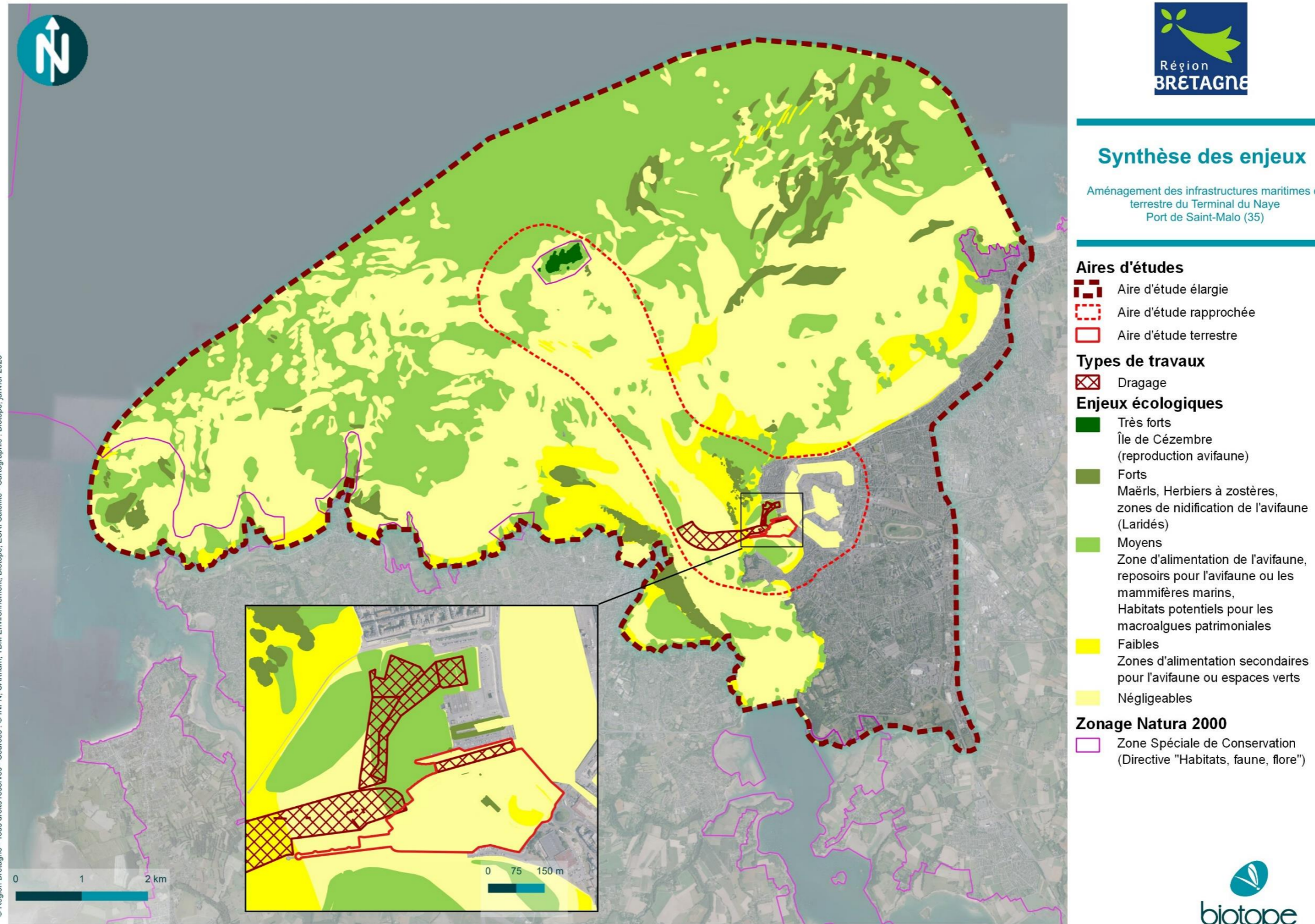


Figure 15 : Synthèse des enjeux liés au patrimoine naturel

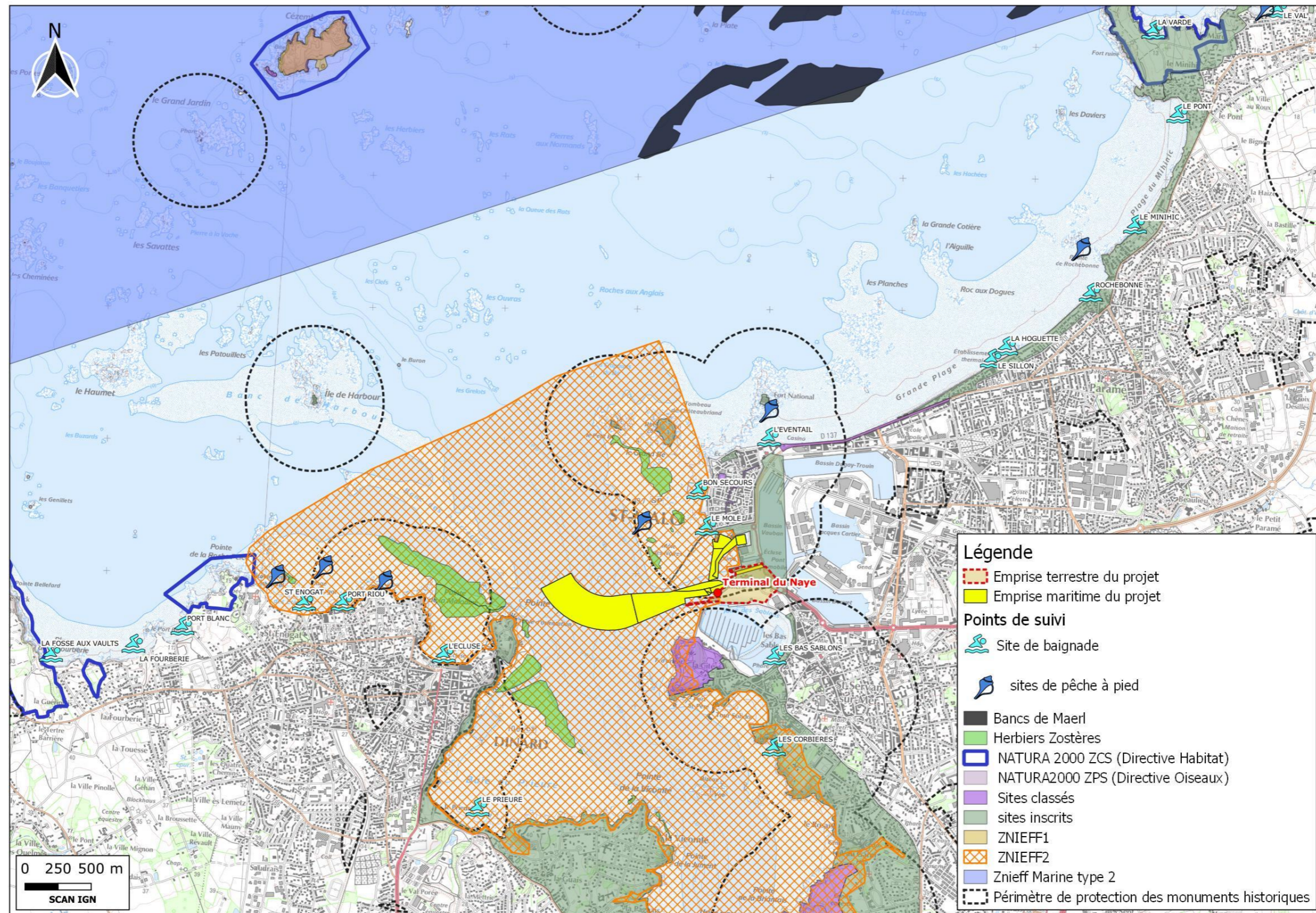


Figure 16 : Synthèse des enjeux environnementaux

5 PROCEDURES APPLICABLES

5.1 Certificat de projet

Le projet fait l'objet d'un arrêté préfectoral de certificat de projet (n° AEU35-2017-1) en date du 8 juin 2017.

5.2 Autorisation environnementale

5.2.1 Références réglementaires

L'article L.181-1 du Code de l'Environnement précise que :

« **L'autorisation environnementale**, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, **est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants**, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire :

1° Installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3 [...] ».

La nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-6, figure au tableau annexé à l'article R.214-1 du Code de l'Environnement. Cette nomenclature classe l'ensemble de ces installations, ouvrages, travaux et activités en 5 titres :

- Prélèvements d'eau ;
- Rejets ;
- Impacts sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique ;
- Impacts sur le milieu marin ;
- Autres régimes d'autorisation.

Compte tenu de la nature des travaux, le projet est concerné par les titres « rejets » et « Impacts sur le milieu marin » en raison des **rubriques 2150, 2230, 4110, 4120 et 4130** (article R.214-1 du Code de l'Environnement) explicitées dans le tableau présenté en dernière page de la pièce 2.

A noter que l'Autorisation environnementale tient lieu pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments mentionnés par l'article **L.181-2 du Code de l'Environnement**, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite.

5.2.2 Contenu du dossier

La demande d'autorisation environnementale comprend, conformément à l'article R. 181-13 du Code de l'Environnement, les éléments communs suivants :

- Lorsque le **pétitionnaire** une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;
- La **mention du lieu où le projet doit être réalisé** ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;
- Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;
- Une **description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement**, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des **rubriques des nomenclatures** dont le projet relève. Elle inclut **les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident** ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou

affectées. Elle inclut également, le cas échéant, les mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable ;

- Lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, **l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1** ;
- Les **éléments graphiques**, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier ;
- Une **note de présentation non technique** (qui correspond à la présente qui a été délibérément placée en introduction).

5.3 Evaluation environnementale

5.3.1 Référence réglementaire

L'article L.122-1 du Code de l'Environnement précise que :

« Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire [...] ».

L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " **étude d'impact** ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. ».

L'annexe de l'article R.122-2 du même Code correspond à une **nomenclature** qui permet de déterminer si le projet est soumis à la réalisation d'une **étude d'impact (nommée évaluation environnementale** depuis 2016) ou si un examen au cas par cas à la réalisation d'une évaluation environnementale est nécessaire.

Au regard de cet annexe et des travaux liés au projet, ce dernier est soumis à **Evaluation Environnementale systématique** au titre des rubriques suivantes :

- 9°) **Port de commerce quais de chargement et déchargement reliés à la terre et avant-ports** (à l'exclusion des quais pour transbordeur) accessibles aux bateaux de plus de 1350 tonnes
 - **Evaluation Environnementale Systématique**
- **25 a) Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin** :
 - dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent ;
 - dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent :
 - i) et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m³ ;
 - **Examen au Cas par Cas**

5.3.2 Contenu de l'Evaluation environnementale / Etude d'impact

Conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, le dossier comprend une étude d'impact qui doit se décomposer comme suit :

- Un **résumé non-technique** ;
- Une **description du projet** ;
- Une **description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement**, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de **l'évolution probable de l'environnement en l'absence de**

mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;

- Une description des **facteurs** mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage.
- Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :
 - a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;
 - b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;
 - c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;
 - d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;
 - e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.
 - f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
 - g) Des technologies et des substances utilisées.
- Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;
- Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;
- Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :
 - **éviter les effets négatifs notables** du projet sur l'environnement ou la santé humaine et **réduire les effets n'ayant pu être évités** ;
 - **compenser, lorsque cela est possible**, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.
 La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet ;
- Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;
- Une description des **méthodes** de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;
- Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;

L'étude d'impact du projet correspond à la pièce 5 du présent dossier.

A noter



L'article R.122-5.IV du Code de l'Environnement indique que, pour les projets soumis à autorisation en application de l'article L.214.3 du Code de l'Environnement, **l'étude d'impact vaut étude d'incidence** si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 181-14.

5.3.3 Compléments

Les articles R.122-5 et L.122-3 du Code de l'Environnement qui précisent le contenu de l'évaluation environnementale mentionne que pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

- Une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés : partie similaire au scénario de référence et aux incidences ;
- Une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du Code des Transports ;
- Une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- Une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ;
- Les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

Pour l'ensemble des points évoqués à l'article R 122-5 III, au titre des infrastructures de transport, l'étude d'impact (pièce 5) détaille les différents points dans les chapitres 5.4 et 5.5.

5.4 Procédures d'enquête publique

5.4.1 Justification réglementaire

L'enquête publique est engagée à plusieurs titres.

5.4.1.1 Au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

L'article L.2124-1 du CG3P précise que : « *Sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime, tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement* ».

Les modifications du terminal et le dragage, en domaine public maritime, conduisent à une enquête publique.

5.4.1.2 Au titre du Code des Transports

L'article R.5314-1 du Code des transports mentionne que : « *Pour l'application de l'article L. 5314-8, sont considérés comme création ou extension de port, les projets comportant l'institution ou la modification d'un périmètre délimité* ».

en application de l'article R. 5311-1 ou, à l'intérieur d'un périmètre délimité, l'accroissement de la superficie du plan d'eau abrité.

Lorsque la création ou l'extension d'un port comporte la réalisation de travaux, le dossier de proposition de création ou d'extension présenté au préfet est accompagné des résultats de l'instruction prévue par l'article R. 5314-2 ».

L'article R.5314-2 du Code des transports précise que :

« Les avant-projets de travaux de construction, **d'extension et de modernisation des infrastructures des ports régionaux, départementaux, communaux et ceux relevant de groupements de collectivités territoriales** sont soumis, avant décision de la collectivité compétente, à une **instruction** menée par l'autorité compétente ».

L'article R.5314-3 du même code précise le contenu de l'instruction. L'article R.5314-4 du Code des transports mentionne que « L'instruction comprend les formalités suivantes qui sont effectuées simultanément :

- 1° Consultation du conseil portuaire ;
- 2° Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;
- 3° Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas maître d'ouvrage ;
- 4° (Abrogé) ;
- 5° Consultation, s'il y a lieu, de la commission nautique dont les conditions de fonctionnement sont fixées par le décret n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques. La grande commission nautique est consultée sur les opérations comportant une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès. La commission nautique locale est consultée dans les autres cas ;
- 6° Consultation s'il y a lieu de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche ;

7° Enquête publique s'il y a lieu.

Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues les articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par les articles R. 214-6 à R. 214-56 du même code.

Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés en application des 1°, 2°, 3° et 5° du présent article pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités. L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

La consultation prévue au 1° du premier alinéa n'est pas requise lorsque l'instruction porte sur la création d'un port ».

5.4.1.3 Au titre du Code de l'Environnement

L'article L.123-2 du Code de l'Environnement prévoit que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 dudit Code, font l'objet d'une **enquête publique**. Les articles R.123-1 à R.123-27 du Code de l'Environnement établissent la forme et le déroulement de l'enquête publique.

Le contenu du dossier est mentionné à l'article R.123-8 du Code de l'Environnement.

5.4.2 Justification réglementaire

Conformément à l'article L.123-6 du Code de l'Environnement :

« Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs consultations du public dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à **une enquête publique unique** régie par la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. A défaut de cet accord, et sur la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, le représentant de l'Etat, dès lors qu'il est compétent pour prendre l'une des décisions d'autorisation ou d'approbation envisagées, peut ouvrir et organiser l'enquête unique.

Dans les mêmes conditions, il peut également être procédé à une enquête unique lorsque les consultations du public de plusieurs projets, plans ou programmes peuvent être organisées simultanément et que l'organisation d'une telle enquête contribue à améliorer l'information et la participation du public.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à la durée minimale de la plus longue prévue par l'une des législations concernées.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des consultations du public initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes.

Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des consultations du public initialement requises. »

Ainsi, ce présent dossier est un dossier d'enquête publique.

5.4.3 Eléments du dossier, exigés par la réglementation se rapportant à l'enquête publique

Selon l'article R.123-8 du Code de l'Environnement, le dossier comprend :

- ➔ L'étude d'impact et son résumé non technique ainsi que l'avis de l'autorité environnementale ;
- ➔ La **mention des textes qui régissent l'enquête publique** en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- ➔ Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, **les avis émis sur le projet** ;
- ➔ Le cas échéant, le bilan de la procédure réglementaire de débat public ;
- ➔ La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet.

5.5 Dérogation à la protection des espèces

Lorsque l'autorisation environnementale tient lieu de dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2, le dossier de demande est complété par la description :

- 1° Des espèces concernées, avec leur nom scientifique et nom commun ;
- 2° Des spécimens de chacune des espèces faisant l'objet de la demande avec une estimation de leur nombre et de leur sexe ;
- 3° De la période ou des dates d'intervention ;
- 4° Des lieux d'intervention ;
- 5° S'il y a lieu, des mesures de réduction ou de compensation mises en œuvre, ayant des conséquences bénéfiques pour les espèces concernées ;
- 6° De la qualification des personnes amenées à intervenir ;
- 7° Du protocole des interventions : modalités techniques, modalités d'enregistrement des données obtenues ;
- 8° Des modalités de compte rendu des interventions.

6 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le guide de lecture du dossier est présenté au tableau en page suivante.

N° de Pièce	Intitulé de la Pièce	n°	Sous-Parties	Equivalence vis-à-vis du Cerfa 15964*02	Référence réglementaire Autorisation Environnementale	Référence réglementaire Evaluation Environnementale
1	Note de présentation non technique			PJ n°7	8° du R.181-13	
2	Identification du porteur de projet / Description du Projet / Identification des réglementations et rubriques			Cases Introductives du Cerfa	4° du R.181-13	
3	Justificatif de maîtrise foncière			PJ n°3	3° du R.181-13	
4	Périmètre du projet			PJ n°1	2° du R.181-13	
5	Evaluation environnementale	5.1	Description du projet	PJ n°4	5° du R.181-13 1a)° du R.123-8	2° du R.122-5
		5.2	Etat Initial de l'environnement			3° et 4° du R.122-5
		5.3	Evolution sans projet			3° du R.122-5
		5.4	Impact et mesures			5°, 6°, 8° et IV du R.122-5 (contenu II du R.181-14)
		5.5	Elements relatifs aux Infrastructures de transport			III du R.122-5
		5.6	Synthèses des mesures et des suivis			9° du R.122-5
		5.7	Moyens de surveillance, d'intervention en cas d'incident ou accident			4° du R181-13
		5.8	Solutions de substitution et raisons du choix du projet parmi les alternatives			7° et IV du R.122-5 (contenu II du R.181-14)
		5.9	Comptabilité plans et programmes / Contribution aux objectifs de gestion de la ressource en Eau			IV du R.122-5 (contenu II du R.181-14)
		5.10	Conditions de remise en état			IV du R.122-5 (contenu 5° du R.181-14)
		5.11	Méthodes utilisées			10° du R.122-5
		5.12	Noms et qualités des rédacteurs de l'EE			11° du R.122-5
		5.13	Incidences NATURA 2000			V du R.122-5 (et contenu III du R.181-14)
		5.14	Résumé Non Technique (RNT)			1° du R.122-5
6	Dossier des Annexes de l'Evaluation Environnementale					
7	Mention des textes qui régissent l'enquête publique & Synthèse de la concertation réalisée jusqu'à maintenant				3° & 5° du R.123-8	
8	Éléments graphiques, plans ou cartes			PJ n°2	7° du R.181-13	
9	Dossier de Dérogation Espèces Protégées			PJ n°89 à 96		
10	Mémoire en réponse à l'Avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)				4° du R.123-8	
11	Mémoire en réponse à l'Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)				1c)° & 4° du R.123-8	
12	Permis de construire					
13	Permis d'Aménager					

Tableau 5 : composition du dossier d'enquête publique – liste des pièces