

# SECURISATION ET MODERNISATION DU PORT DE L'ARGOL A HOEDIC

■  
DECLARATION D'INTENTION AU TITRE DE L'ARTICLE  
L.121-18 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

*12 mai 2021*



## SOMMAIRE

---

<b>1 - CONTEXTE DU PROJET ET RAPPELS REGLEMENTAIRES .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 - Contexte général .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 - Cadre réglementaire.....</b>	<b>3</b>
<b>2 - MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 - Condition océanographique.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1.1 - Houles et mer de vents .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2 - Raisons du projet.....</b>	<b>7</b>
<b>2.3 - Description du projet .....</b>	<b>7</b>
<b>2.3.1 - Prolongement de la jetée Ouest.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3.2 - Réhabilitation du môle de la Marine .....</b>	<b>8</b>
<b>2.4 - Planning des travaux.....</b>	<b>8</b>
<b>2.4.1 - Justification du principe d'aménagement retenu .....</b>	<b>9</b>
2.4.1.1 - Première analyse multicritère.....	9
2.4.1.2 - Seconde analyse multicritère .....	12
2.4.1.3 - Choix de la méthode de travail .....	14
<b>3 - PLAN ET PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET .....</b>	<b>15</b>
<b>4 - LISTE DES COMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET .....</b>	<b>15</b>
<b>5 - APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>15</b>
<b>6 - MODALITES DEJA ENVISAGEES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC .....</b>	<b>18</b>
<b>6.1 - Approche réglementaire .....</b>	<b>18</b>
<b>6.2 - Proposition de la Compagnie des Ports du Morbihan.....</b>	<b>18</b>
<b>7 - PETITIONNAIRE.....</b>	<b>18</b>

## REFERENCES

---

Figure 1 : Localisation du projet .....	3
Figure 2 : Roses de houles (en haut) et de période de pic (en bas) au large du port de l'Argol.....	6
Figure 3 : Plan des travaux du port de l'argol .....	7
Figure 4 : piste de chantier digue ouest.....	8
Figure 5 : Piste de chantier môle de la marine .....	8
Figure 6 : Planning envisagé des travaux sur une saison .....	8
Figure 7 : Scénario retenus .....	9
Figure 8 : Diagramme radar des résultats de l'analyse multicritères .....	11
Figure 9 : Scénario retenus .....	12

# 1 - CONTEXTE DU PROJET ET RAPPELS REGLEMENTAIRES

## 1.1 - Contexte général

Le port de l'Argol situé sur l'île d'Hoëdic est un port départemental, concédé à la Compagnie des Ports du Morbihan. Ce port est utilisé pour le transport de passagers ainsi que pour le transport de marchandises en provenance du continent. Il est aussi utilisé par les pêcheurs professionnels de l'île et les plaisanciers de plus en plus nombreux.



FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET

Le port de l'Argol, géré par la Compagnie des Ports du Morbihan (CPM), dispose d'une capacité de 114 places (dont 34 places sur ponton). Il joue un rôle majeur pour l'île d'Hoëdic puisqu'il accueille les bateaux assurant la liaison maritime avec le continent. Il est le seul lien pour le transport de passagers (hormis le transport en hélicoptères) ainsi que pour le transport de marchandises en provenance du continent. Il est également utilisé par les pêcheurs professionnels de l'île et les plaisanciers de plus en plus nombreux.

## 1.2 - Cadre réglementaire

Les procédures réglementaires auxquelles est soumis le projet sont présentées dans le tableau ci-après.

**TABLEAU 1 : ENJEUX REGLEMENTAIRES DU PROJET**

Thématique	Référence réglementaire	Observations	Application au site
Site Natura 2000	Art L.414-1 du Code de l'Environnement	Evaluation des incidences <ul style="list-style-type: none"> <li>■ FR5300033 : Iles Houat-Hoedic (Habitats) ;</li> <li>■ FR5312011 : Iles Houat-Hoedic (Oiseaux) ;</li> </ul>	Oui
Dérogation d'atteinte aux espèces protégées	Code de l'environnement L. 411-1 et 2	Nombreuses espèces protégées au droit de la zone d'étude. L'éventuel dossier de dérogation d'atteinte aux espèces protégées, sera inclus dans le dossier d'autorisation environnementale.	A valider avec les services de l'état en fonction de l'organisation du chantier (évitement)
Monuments historiques	Code du patrimoine L. 621-1 à 32	Les travaux sont à proximité de deux zones de protection des 500m : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Dolmen de la croix et menhir de la Vierge (classé) ;</li> <li>■ Ancien fort (inscrit) ;</li> </ul>	L'ABF doit se donner son accord pour le projet
Sites classés et sites inscrits	Code de l'Environnement L.341-10	L'ensemble de l'île ainsi que le domaine public maritime correspondant est en site classé, à l'exception du bourg et du port d'Argol. Le bourg et l'arrière-plage du port de l'Argol sont en site inscrit (arrêté ministériel du 7 mai 1968). Les travaux n'ont pas lieu dans l'emprise du site classé, uniquement sur une partie du site inscrit.	L'ABF doit se donner son accord pour le projet
Gestion de l'eau	SDAGE	Respect des prescriptions du SDAGE	Le projet respectera les prescriptions du SDAGE
Archéologie	Loi du 17/01/01 relative à l'archéologie préventive	Toutes les opérations susceptibles d'affecter les éléments du patrimoine archéologique ne peuvent être entreprises que sous réserve de certaines conditions. Réalisation du projet après mesures de détection et le cas échéant de conservation et de sauvegarde.	Le projet est situé dans un espace susceptible de contenir des vestiges archéologiques. La DRASSM et l'INRAP doivent être contactées.
Navigation	Décret n°86-606 du 14 mars 1986	La grande commission nautique est consultée : 1° Lors de l'instruction relative aux travaux de construction, d'extension et de modernisation des ports maritimes civils des ports relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements, lorsque ces travaux comportent une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès.	Consultation grande commission nautique, services de l'Etat concernés, collectivités locales, conseil portuaire, CCI
Loi sur l'Eau	Art L.214-1 et suivants du code de l'environnement	Projet dont le coût des travaux en contact avec le milieu maritime sera supérieur à 1,9M€ HT.	Projet soumis à autorisation

Thématique	Référence réglementaire	Observations	Application au site
Etude d'impact	Art L.122-1 et suivants du code de l'environnement	Rubrique 11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière. Ouvrages et aménagements côtiers destinés à combattre l'érosion et travaux maritimes susceptibles de modifier la côte. b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants.	Projet soumis à étude d'impact et à évaluation environnementale
Enquête publique	Art L.123-1 et suivants du code de l'environnement R5314-1 à 3 du Code des Transport	Enquête publique nécessaire au titre code de l'environnement et code des transports	Projet soumis à enquête publique conjointe
	Code de l'environnement : L. 123-6	Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique.	Réalisation d'une enquête publique unique
Déclaration d'intention	Art L. 121-18 du Code de l'environnement	Les projets de MOA publique dont le montant dépasse 5M€ sont soumis à une déclaration d'intention	Oui
Déclaration de projet	Code de l'environnement : L. 126-1	Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.	Oui
Transfert de gestion du DPM de l'Etat vers une collectivité territoriale (extension portuaire)	L2123-3 à 6 et R2123-9 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques	Le projet de sécurisation et modernisation du port de l'Argol entraîne une augmentation sensible des emprises des ouvrages sur le Domaine Public Maritime naturel (DPMn). Elle entraîne l'artificialisation du domaine public maritime naturel ainsi que son changement d'affectation. Au terme des travaux projetés, l'emprise du domaine public maritime artificialisée et ses dépendances seront incorporées au domaine public portuaire communal.	Nécessité d'un titre domanial transitoire.

## 2 - MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

### 2.1 - Condition océanographique

#### 2.1.1 - Houles et mer de vents

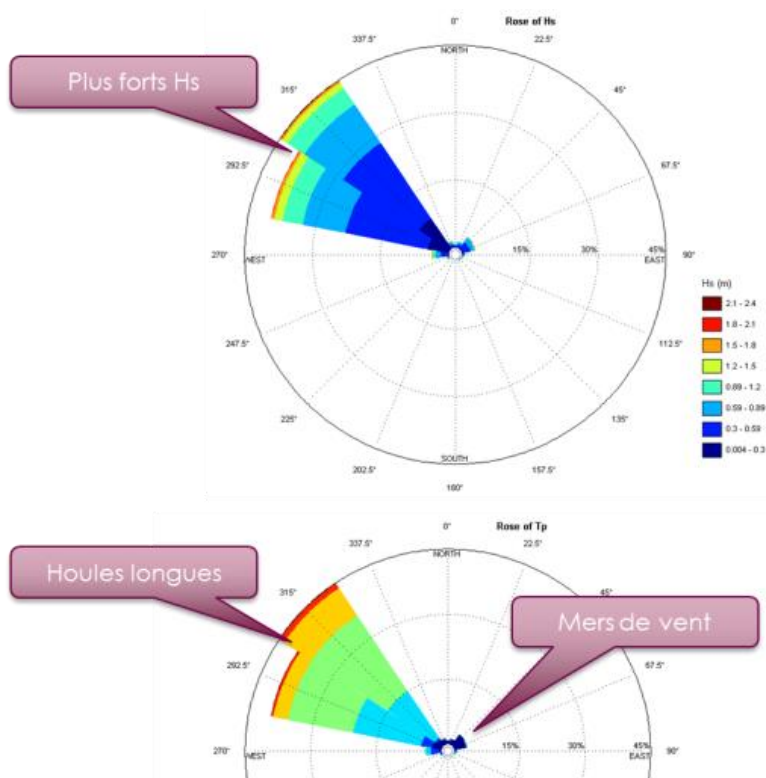
Au cours de sa propagation du large vers la côte, la houle va être fortement transformée par réfraction, frottement sur le fonds, diffraction autour des caps et des pointes. La configuration géographique et bathymétrique particulière du secteur d'Hoëdic rend ce phénomène important.

Les états de mer ont été déterminés sur la base des données IOWAGA-NORGASUD produites par l'IFREMER et le SHOM. Ils mettent en évidence que la houle de provenance du WNW est particulièrement défavorable au niveau du Port de l'Argol.

Ces données mettent en évidence l'existence de 2 régimes principaux :

- Les houles longues en provenance de l'Atlantique, de secteur Nord-Ouest, qui présentent les plus fortes Hauteurs significatives (Hs) et les plus fortes Période de pic des vagues (Tp). Le secteur [270 – 330°N] représente 88% des provenances des états de mers au point de données.
- Les mers de vent de secteur Nord – Nord –Est, de Hs plus faible et de Tp plus courtes. Ces états de mers sont en effet générés sur le plan d'eau Baie de Quiberon – Baie de Vilaine dont les fetchs sont limités. Le secteur [30 – 90°N] représente 7 % des états de mers au point PT1.
- Notons que les mers du vent de secteur NW à Nord sont partiellement incluses dans le secteur des houles longues

FIGURE 2 : ROSES DE HOULES (EN HAUT) ET DE PERIODE DE PIC (EN BAS) AU LARGE DU PORT DE L'ARGOL



## 2.2 - Raisons du projet

Lors des tempêtes, en saisons hivernale notamment :

- Les conditions d'accès et d'amarrage au port de l'Argol ne sont pas sécuritaires ;
- les liaisons maritimes et de transport des marchandises sont fréquemment interrompues ;
- les conditions d'accès des secours (SNSM, pompiers) sont très entravées ;
- les tonnes « visiteurs » deviennent inutilisables, de nombreux sinistres sont déclarés chaque saison ;
- de nombreuses réparations sont nécessaires sur les pontons ;
- il est observé un recul de la dune et un fort transit sableux dans l'enceinte du port, augmentant la fréquence des dragages d'entretien.

La CPM et la commune d'Hoëdic ont pour objectif de sécuriser et moderniser cet espace portuaire à travers :

- l'amélioration de l'accessibilité du port et de la sécurité des usagers ;
- la réduction de la sensibilité du port aux conditions marines ;

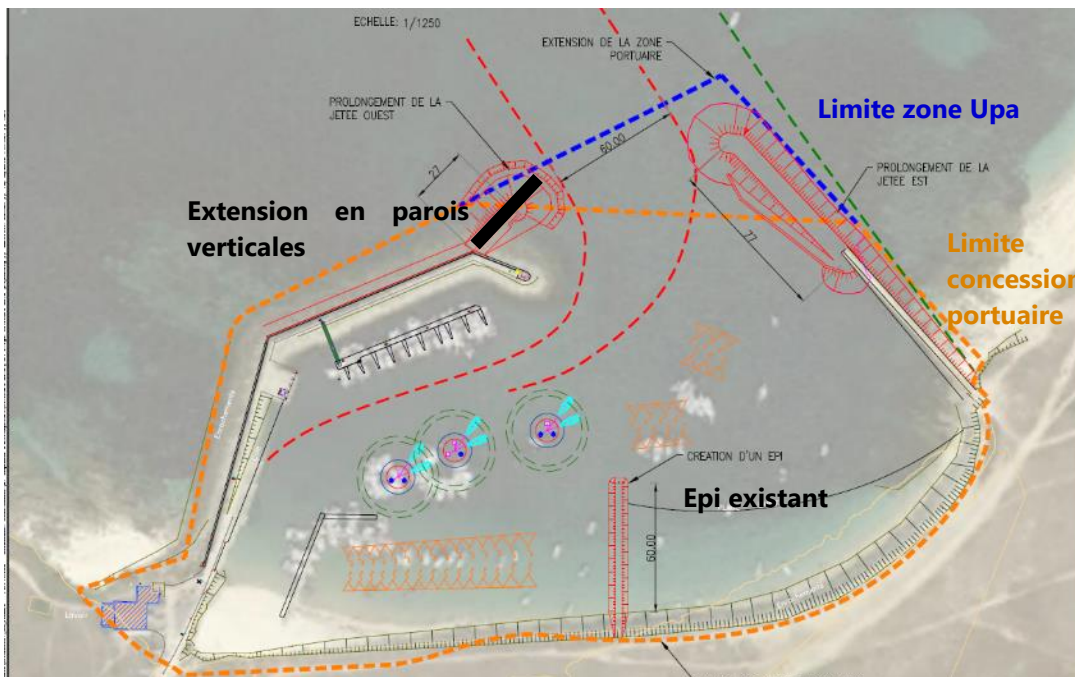
## 2.3 - Description du projet

Des travaux d'aménagements portuaires sont envisagés et comprennent la réalisation **d'ouvrages visant à sécuriser l'accès au port** et de **diminuer l'agitation dans le bassin portuaire** provoquée par les tempêtes de Nord-Ouest et Nord-Nord-Est :

- Prolongement du môle de la Marine (digue côté Est du port) : utilisation d'enrochement pour réduire la houle rentrante ;
- Prolongement de la digue principale (jetée côté Ouest du port) : Extension de la digues en parois verticales

Plusieurs solutions techniques sont encore à l'étude. Celle qui présente le plus d'intérêt technique, réglementaire, environnemental et financier à l'heure actuelle est la suivante :

**FIGURE 3 : PLAN DES TRAVAUX DU PORT DE L'ARGOL**



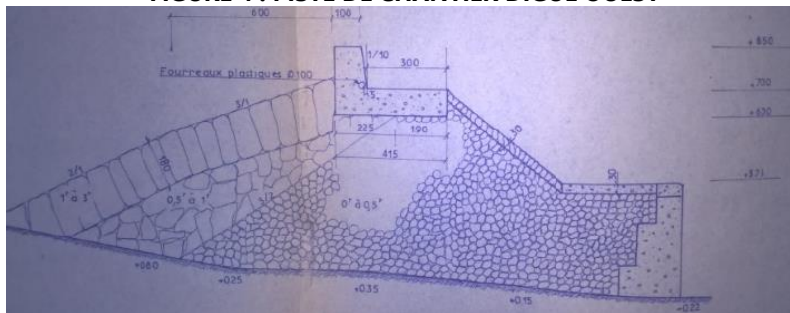
Le coût des travaux est estimé à 6,9 M€ (2,3 M€ pour la Digue Ouest et 4,6 M€ pour le môle de la Marine).



### 2.3.1 - Prolongement de la jetée Ouest

Le travail par voie terrestre oblige à réaliser une piste de chantier (et à l'entretenir) sur la face extérieure de la digue Ouest. Cette piste de chantier peut être quasiment en crête de la digue actuelle qui présente une forme qui facilite sa mise en place.

FIGURE 4 : PISTE DE CHANTIER DIGUE OUEST

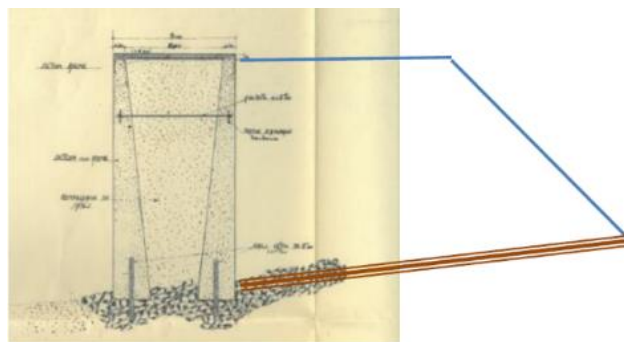


Le matériel le plus adapté est certainement une pelle hydraulique de forte puissance (100 à 150 tonnes) à bras long, équipé d'un godet et d'une pince. Ce type de matériel commence à se généraliser en travaux maritimes, il présente l'avantage d'avoir des rendements plus importants qu'une grue à câbles. Les pelles de ce type sont équipées d'un GPS qui permet de connaître à tout moment la position du godet et donc facilité la mise en œuvre des enrochements et le contrôle des profils.

### 2.3.2 - Réhabilitation du môle de la Marine

Les moyens et méthodes seront adaptés à la sensibilité du site. Ainsi, si les enjeux environnementaux et notamment ceux associés à la biodiversité le permettent, la piste de chantier sera aménagée du côté Est de la jetée. Le prolongement de la digue (épi en enrochements) sera réalisé par voie terrestre avec le même matériel que celui de la digue Ouest (moindre puissance possible). Le renforcement de la jetée sera réalisé depuis cette voie provisoire. Le remplissage entre les deux murs sera complété avec les matériaux issus du démontage de la voie provisoire.

FIGURE 5 : PISTE DE CHANTIER MOLE DE LA MARINE



## 2.4 - Planning des travaux

Les travaux seront réalisés en dehors de la période estivale sur une période comprise **entre septembre et juin**. Les travaux devraient être réalisés sur une saison (moyennant la mise en œuvre de deux ateliers en parallèle) suivant le planning ci-dessous (en rouge la saison estivale, travaux interdits) :

FIGURE 6 : PLANNING ENVISAGE DES TRAVAUX SUR UNE SAISON

		Année 1				Année 2											
		Sept	Oct	Nov	Déc	Janv	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Digue Ouest	Installation de chantier																
	Travaux																
	Repliement du chantier																
Digue Est	Installation de chantier																
	Travaux																
	Repliement du chantier																



## 2.4.1 - Justification du principe d'aménagement retenu

### 2.4.1.1 - Première analyse multicritère

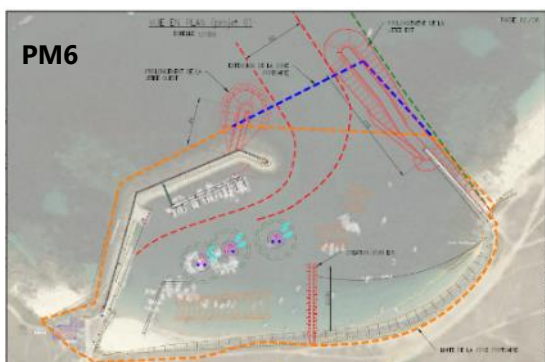
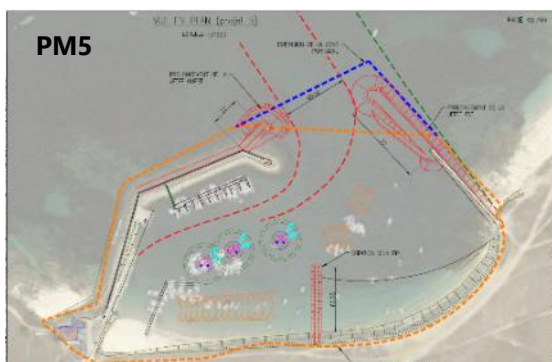
#### 2.4.1.1.1 - Choix des ouvrages

Plusieurs projets ont été étudiés pour l'aménagement du port de l'Argol. Quatre projets ont été présentés en Grande Commission Nautique du 24 avril 2018. Celle-ci a émis un avis favorable pour l'un des scénarios proposés assorti de recommandations qui ont fait l'objet de développement de variantes du projet. Les principales caractéristiques communes de ces variantes sont les suivantes :

- Contraintes d'accès pour les navettes passagers pour assurer leur sécurité lors de l'accostage ;
- Réhabilitation de la jetée sur le Môle de la Marine ;
- Largeur d'entrée de la passe de minimum 60 m ;

Les figures suivantes présentent les trois variantes du projet retenu après le passage en Grande Commission Nautique. C'est dernières ont été confrontées aux conditions d'agitation extrêmes du site dans le cadre de modélisations hydrodynamiques.

**FIGURE 7 : SCENARIO RETENUS**



- Prolongement de la digue Est d'environ 90m ;
  - Forme droite de l'extrémité de la digue Est ;
  - Prolongement de la digue Ouest de 30m vers le Nord-Est ;
  - modification des limites administratives portuaires
  - Modification du PLU
  - Meilleure protection du port que la solution PM5 ;
- Prolongement de la digue Est d'environ 80m ;
  - Forme arrondie de l'extrémité de la digue Est
  - Prolongement de la digue Ouest de 30m vers le Nord-Est ;
  - modification des limites administratives portuaires
  - Modification du PLU
- Prolongement de la digue Est d'environ 110m ;
  - Forme droite de l'extrémité de la digue Est
  - Prolongement de la digue Ouest de 45m vers le Nord-Nord-Est ;
  - Modification des limites administratives portuaires ;
  - Modification du PLU
  - Coût plus important que les deux autres solutions ;
  - Meilleure protection du port

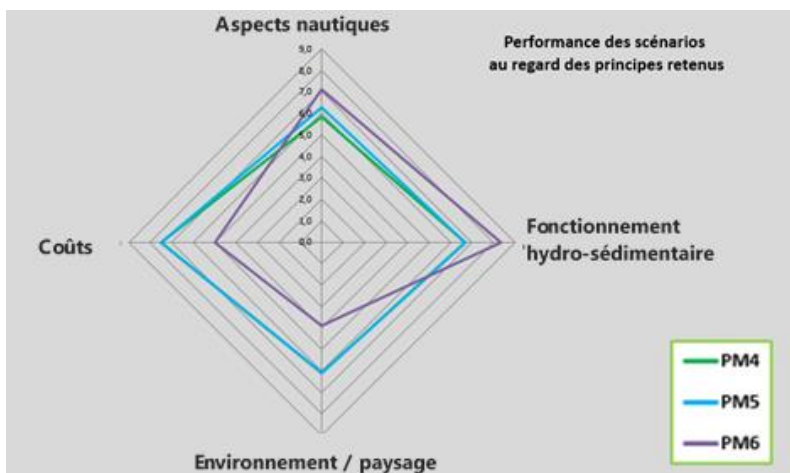
### 2.4.1.1.2 - Analyse multicritère associée

Critères		Coefficient de pondération	Sous coefficient de pondération	PM4			PM5			PM6		
P1: sur 12 pts	Aspects Nautiques	3		Note /3	Note /12	Moyenne /10	Note /3	Note /12	Moyenne /10	Note /3	Note /12	Moyenne /10
					7	5,8		7,5	6,3		8,5	7,1
P1C1	Protection du plan d'eau des houles d'W		1	2	2		2	2		2	2	
P1C2	Protection du plan d'eau des mers de vent d'E		1	1,5	1,5		2	2		2,5	2,5	
P1C3	Accessibilité de la passe d'entrée		1	2	2		2	2		2	2	
P1C4	sécurité accès manoeuvre par houle NW		1	1,5	1,5		1,5	1,5		2	2	
P2: sur 3 pts	Fonctionnement hydrosédimentaire	1		Note /3	Note /3	Moyenne /10	Note /3	Note /3	Moyenne /10	Note /3	Note /3	Moyenne /10
					2	6,7		2	6,7		2,5	8,3
P2C1	Limiter le transit intra-bassin		1	2	2		2	2		2,5	2,5	
P3: sur 18 pts	Environnement / Paysager	2		Note /3	Note /18	Moyenne /10	Note /3	Note /18	Moyenne /10	Note /3	Note /18	Moyenne /10
					11	6,1		11	6,1		7	3,9
P3C1	Réduction fréquence / volumes des dragages		2	2	4		2	4		2,5	5	
P3C2	Impact visuel des aménagements (volumétrie)		2	2	4		2	4		1	2	
P3C3	Réglementaire - l'emprise périmètre portuaire		2	1,5	3		1,5	3		0	0	
P4: sur 12 pts	Coût des ouvrages	2		Note /3	Note /12	Moyenne /10	Note /3	Note /12	Moyenne /10	Note /3	Note /12	Moyenne /10
					9	7,5		9	7,5		6	5,0
P4C1	Coût d'investissement initial		3	2	6		2	6		1	3	
P4C2	Coûts d'entretien des ouvrages		1	3	3		3	3		3	3	
				<b>Total PM4</b>	<b>63</b>	<b>6,4</b>	<b>Total PM5</b>	<b>64,5</b>	<b>6,6</b>	<b>Total PM6</b>	<b>54</b>	<b>5,9</b>

### 2.4.1.1.3 - Résultats de la première analyse multicritère

La figure suivante synthétise les résultats pondérés obtenus pour chaque grand thème pour les différents scénarios.

**FIGURE 8 : DIAGRAMME RADAR DES RESULTATS DE L'ANALYSE MULTICRITERES**



Du point de vue des performances nautiques, les 3 scénarios offrent une bonne protection du plan d'eau tant des houles d'Ouest que des mers de vent de secteur Est. Du fait d'ouvrages plus grands, la protection offerte par le scénario N°6 (PM6) est plus importante.

Ces meilleures performances sur l'abri du plan d'eau conditionnent ainsi les performances sur la réduction du transit sédimentaire intérieur au port et donc sur la réduction des fréquences de dragage. Le classement est ici similaire à celui obtenu pour le critère n°1(aspects hydrauliques).

Pour les aspects environnementaux et paysagers, l'impact visuel est logiquement inversement proportionnel à la longueur des ouvrages prévus pour les différentes solutions. En revanche, les solutions dont les ouvrages sont plus importants permettent de réduire l'ampleur et la fréquence des dragages et donc l'impact environnemental associé. Le plan masse 6 (PM6) est pénalisé par l'emprise des ouvrages.

Concernant le volet financier, tant les coûts d'investissement que d'entretien sont directement liés au linéaire d'ouvrage proposé. Le plan masse N°6 (PM6) est défavorisé

**Au regard des différents critères étudiés, le plan masse n°5 (PM5) apparaît comme le plus performant pour atteindre les objectifs de protection du plan d'eau vis-à-vis de l'agitation ainsi que de réduction des fréquences et volumes de dragages.**

**On retiendra que le classement est assez robuste, même en faisant varier les pondérations, il apparaît que les solutions 4 (PM4) et 5 (PM5) sont meilleurs que la solution 6. Le prolongement des ouvrages au-delà des limites du port n'apportant pas de réels bénéfices.**

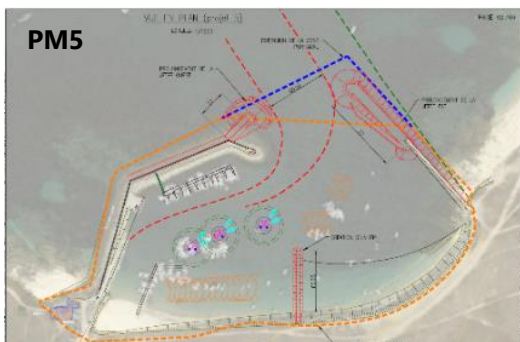
### 2.4.1.2 - Seconde analyse multicritère

Suite à la présentation du scénario n°5 en Grande Commission Nautique, il a été proposé :

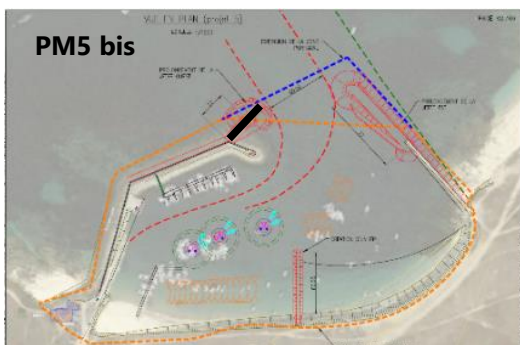
- L'étude d'un ouvrage vertical pour le prolongement de la digue Ouest ;
- L'étude d'une nouvelle extension du môle de la Marine : PM7;

Quatre nouveaux scénarios ont donc fait l'objet d'une analyse multicritère :

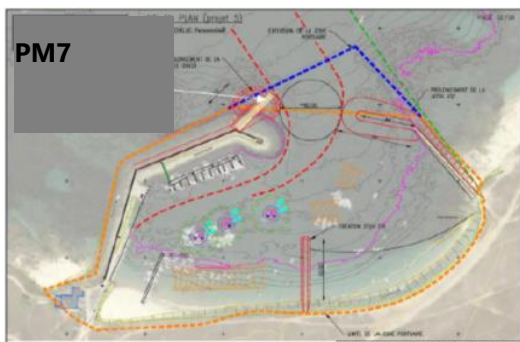
**FIGURE 9 : SCENARIO RETENUS**



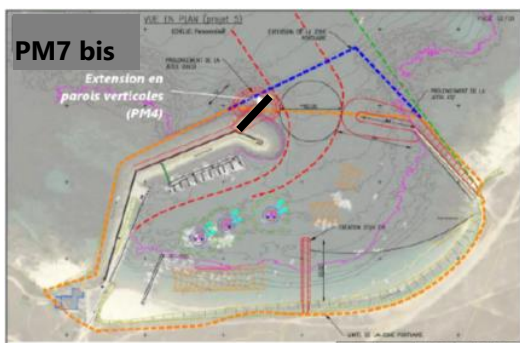
- Scénario PM5 sans modifications



- Scénario PM5 avec digue verticale
- Pas de continuité visuelle avec la digue ouest
- Pas de modification du PLU



- Extension du pôle de la marine vers l'entrée du port
- Extension de la digue ouest SANS ouvrage verticale (similaire PM5)
- Moins de manœuvrabilité en entrée de port
- Meilleure protection du port



- Extension du pôle de la marine vers l'entrée du port
- Extension de la digue ouest AVEC ouvrage verticale (similaire PM5 bis)
- Digue plus longue et plus couteuse
- Pas de continuité visuelle avec la digue ouest
- Moins de manœuvrabilité en entrée de port
- Meilleure protection du port
- Pas de modification du PLU

### 2.4.1.2.1 - Analyse multicritère associée

Critères	Pondération 1 à 3	PM1		PM2		PM3		PM4	
		Note sur 5	Note pondérée	Note sur 5	Note pondérée	Note sur 5	Note pondérée	Note sur 5	Note pondérée
<b>Coût</b>	3	4	12	3	9	5	15	4	12
<b>Délai de réalisation</b>	3	4	12	4	12	4	12	4	12
<b>Sécurisation de l'abri du port Houle NO</b>	3	2	6	4	12	3	9	5	15
<b>Sécurisation de l'abri du port Mer de vent de NE</b>	3	4	12	5	15	2	6	3	9
<b>Sécurité de navigation</b>	3	5	15	5	15	1	3	1	3
<b>Fonctionnement hydrosédimentaire</b>	2	4	8	4	8	4	8	4	8
<b>Durée de vie</b>	2	5	10	4	8	5	10	4	8
<b>Exploitation du port /Accueil plaisanciers</b>	2	4	8	4	8	5	10	5	10
<b>Intégration</b>	1	5	5	3	3	5	5	3	3
<b>Impact sur l'environnement</b>	1	5	5	4	4	5	5	4	4
<b>Entretien de l'ouvrage</b>	1	3	3	4	4	5	5	4	4
<b>Total</b>			<b>96</b>		<b>98</b>		<b>88</b>		<b>88</b>
<b>CLASSEMENT PROPOSE</b>			<b>2</b>		<b>1</b>		<b>3</b>		<b>3</b>

#### 2.4.1.2.2 - Résultats de la seconde analyse multicritère

Les résultats de l'AMC mettent en évidence les éléments suivants :

- Coût de l'ouvrage vertical plus important qu'une extension en enrochement ;
- Réalisation des travaux en saison hivernale pour les 4 scénarios ;
- L'ouvrage vertical apporte une meilleure protection du plan d'eau ;
- L'extension du pôle de la Marine des scénarios PM7 et PM7bis apporte également une protection supplémentaire ;
- Les scénarios 5 et 5bis sont plus sécuritaires pour le passage des navires (moins de risques de collision avec les ouvrages) ;
- Il n'y aura pas de continuité paysagère entre la digue Ouest et l'ouvrage vertical ;
- Les incidences sur l'environnement sont semblables ;

**Au regard des différents critères étudiés, le plan masse n°5 bis (PM5) apparaît comme le plus performant pour atteindre les objectifs de protection du plan d'eau vis-à-vis de l'agitation, de sécurisation du port ainsi que de réduction des fréquences et volumes de dragages.**

#### 2.4.1.3 - Choix de la méthode de travail

Au vu de l'agitation résiduelle hors saison, il semble difficile de réaliser des travaux par voie maritime depuis des barges flottantes. En effet :

- dès que l'agitation dépasse 0.5-1 m il est difficile d'accoster une barge au quai (approvisionnement en matériaux) ;
- une grue ou une pelle sur ponton est en limite de travaux dès qu'il y a plus de 0.5 m d'agitation.

Par voie maritime, le nombre de jours d'intempéries sera important, et les risques liés à un dépassement de ce nombre de jours sont réels et peuvent impacter significativement le coût du projet.

Il n'est donc pas possible d'intervenir par voie maritime au regard des risques associés à la sécurité mais aussi des coûts d'intervention. Ainsi, **les travaux ne peuvent être réalisés que par voie terrestre** avec l'intervention éventuelle d'un ponton auto-élévateur.

### 3 - PLAN ET PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET

Le projet découle des dysfonctionnements constatés par la Compagnie des Ports au niveau de la sécurité des usagers et de l'ensablement du port.

### 4 - LISTE DES COMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET

Le projet se situe sur la commune de Hoëdic (département du Morbihan).

Le projet ou ses incidences potentielles ne sont pas de nature à affecter d'autres communes.

### 5 - APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

**Il convient de souligner que toutes les incidences potentielles du projet peuvent être considérées comme négligeables à faibles après mise en œuvre des mesures de limitation des incidences présentés ci-dessous.**

Les principaux enjeux associés aux travaux sont ceux associés à :

- la qualité de l'eau ;
- la préservation des espaces naturels remarquables de l'île ;
- la préservation de la faune et de la flore protégée ;
- la préservation du paysage ;

Les tableaux suivant s'attachent à présenter, de manière synthétique, les incidences du projet.



**TABEAU 2 : SYNTHÈSE DES INCIDENCES EN PHASE DE CHANTIER**

Phase	Thématique		Effet	Cause	Durée	Incidence
Phase chantier	Contexte physique	<b>Climat</b>	Contribution aux phénomènes climatiques globaux.	Négligeable		
		<b>Topographie bathymétrie et</b>	Modification légère pour l'aménagement des digues. Réduction des phénomènes d'ensablement et d'érosion dans le port.	Négligeables		
		<b>Conditions maritimes</b>	Pas de modification des courants ou des niveaux d'eau. Réduction de la houle et des mers de vent dans le port.	Négligeable		
	Contexte chimique	<b>Qualité de l'eau</b>	Remise en suspension des sédiments et pollution accidentelle.	Direct	Temporaire	Faible
		<b>Qualité des sédiments</b>	Pas de modification de la qualité des sédiments.	Négligeable		
	Contexte biologique	<b>Espaces naturels protégés et inventoriés</b>	Modification temporaire de la qualité physico-chimique de la colonne d'eau induisant une perturbation indirecte sur le milieu marin au sein des périmètres protégés.	Directe	Temporaire	Forte*
		<b>Faune et flore</b>	Destruction totale ou partielles des habitats et dérangement des peuplements benthiques	Directe	Temporaire	Forte*
	Contexte socio-économique	<b>Usage</b>	Perturbation du fonctionnement du port	Directe	Temporaire	Moyenne*
		<b>Patrimoine et paysage</b>	Perturbation visuelle temporaire depuis la terre.	Directe	Temporaire	Faible
		<b>Risques</b>	Perturbation temporaire des activités du port de commerce (gêne à la navigation)	Négligeable		
	Cadre de vie / santé	<b>Qualité de l'air, nuisances sonores et pollution lumineuse</b>	Augmentation des émissions de polluant dans l'atmosphère à travers les gaz à échappement, nuisances sonores et lumineuses liées aux engins	Directe	Temporaire	Faible

**TABEAU 3 : SYNTHÈSE DES INCIDENCES EN PHASE EXPLOITATION**

Phase	Thématique		Effet	Incidence
Exploitation	Contexte physique	<b>Climat</b>	Contribution aux phénomènes climatiques globaux.	Positive
		<b>Topographie et bathymétrie</b>	Modification légère pour l'aménagement des digues. Réduction des phénomènes d'ensablement et d'érosion dans le port.	Positive
		<b>Conditions maritimes</b>	Pas de modification des courants ou des niveaux d'eau. Réduction de la houle et des mers de vent dans le port.	Positive
	Contexte chimique	<b>Qualité de l'eau</b>	Remise en suspension des sédiments et pollution accidentelle.	Négligeable
		<b>Qualité des sédiments</b>	Pas de modification de la qualité des sédiments.	Négligeable
	Contexte biologique	<b>Espaces naturels protégés et inventoriés</b>	Modification temporaire de la qualité physico-chimique de la colonne d'eau induisant une perturbation indirecte sur le milieu marin au sein des périmètres protégés.	Négligeable
		<b>Faune et flore</b>	Destruction totale ou partielles des habitats et dérangement des peuplements benthiques	Négligeable
	Contexte socio-économique	<b>Usage</b>	Perturbation du fonctionnement du port	Positive
		<b>Patrimoine et paysage</b>	Perturbation visuelle temporaire depuis la terre.	Négligeable
		<b>Risques</b>	Perturbation temporaire des activités du port de commerce (gêne à la navigation)	Positive
	Cadre de vie / santé	<b>Qualité de l'air, nuisances sonores et pollution lumineuse</b>	Augmentation des émissions de polluant dans l'atmosphère à travers les gaz à échappement, nuisances sonores et lumineuses liées aux engins	Négligeable

Des mesures de limitation des incidences (suivant la **séquence ERC** « Eviter, Réduire, Compenser ») seront mises en œuvre pour garantir l'absence d'incidence significative et durable du projet sur les enjeux de la zone d'étude. Ces mesures sont synthétisées ci-dessous :

- Inventaire faune et flore préalable ;
- Caractérisation de la nature des sédiments et de la présence d'habitats benthiques sensibles ;
- Choix de la période et des horaires de chantier hors saison touristiques ou période sensible pour la faune (notamment avifaune) et la flore ;
- Délimitation précise de la base de vie, des zones de stockage du matériel, de passage et d'entretien des engins de chantier ;

## 6 - MODALITES DEJA ENVISAGEES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

### 6.1 - Approche réglementaire

Le projet n'est pas soumis à la concertation obligatoire au titre de l'article L.103.2 du code de l'urbanisme. Il peut cependant faire l'objet d'une concertation préalable :

- **Cas n°1, Option n° 1** : Concertation préalable formalisée (L121-16 et L121-16-1 avec désignation d'un garant désigné par la commission nationale du débat public) ;  
OU
- **Cas n°1, Option n° 2** : Concertation préalable de modalité libre ;  
OU
- **Cas n°1, Option n° 3** : Le maître d'ouvrage n'organise pas de concertation préalable ;

### 6.2 - Proposition de la Compagnie des Ports du Morbihan

**Compte tenu de la phase de concertation déjà réalisée en amont et pendant la faisabilité du projet avec les parties prenantes et les acteurs locaux, la Compagnie des Ports considère qu'une concertation préalable formelle n'est plus nécessaire.**

Dans ce cadre, il en découle une **période de droit d'initiative obligatoire** (durée : 2 mois + 1 mois de période de saisine si demande de concertation préalable avec garant L121-16 et L121-16-1) à l'issue du dépôt du présent dossier de déclaration d'intention.

**La concertation publique sera réalisée à travers l'enquête publique qui aura lieu à l'issue de l'instruction du dossier de demande d'autorisation par les services de l'état.**

## 7 - PETITIONNAIRE

### COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN

18 Rue Alain Gerbault  
56000 Vannes

SIRET : 317 823 409 00022

**Egis**

*communication.egis@egis.fr*

**www.egis-group.com**

