

Département du Morbihan

Commune d'HOEDIC

- **Projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol-**



Enquête publique unique portant sur les demandes :

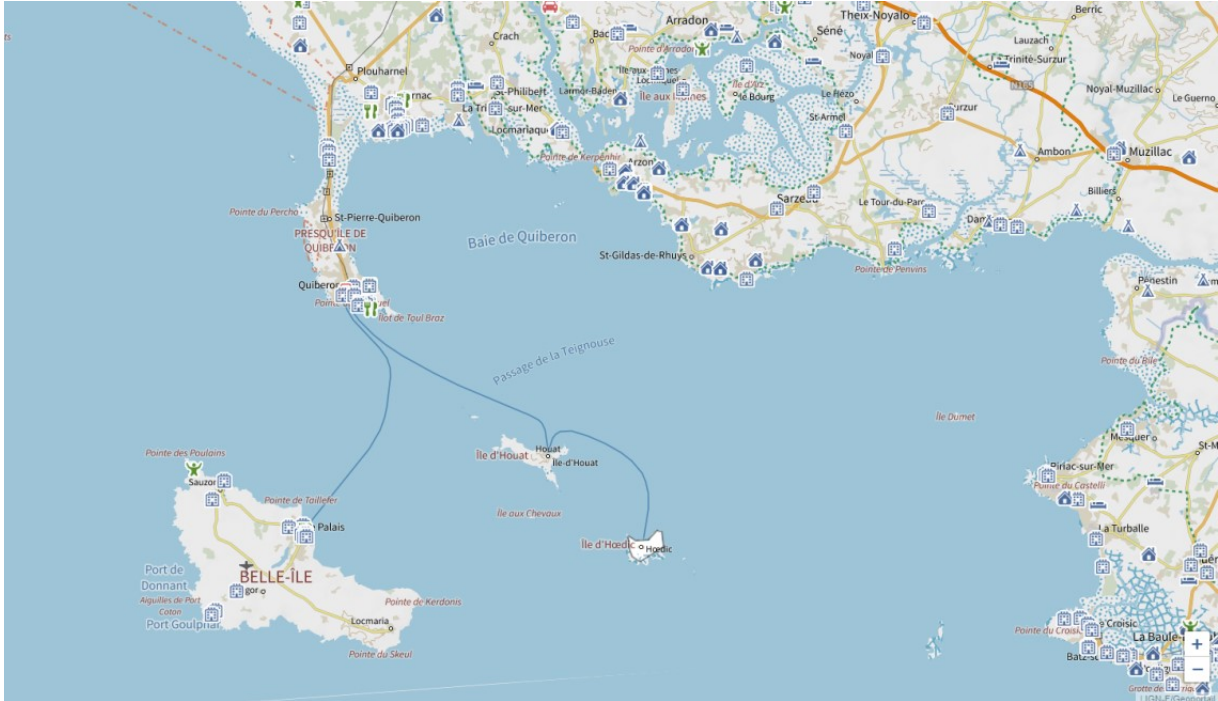
- **d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et de déclaration d'intérêt général du projet**
- **d'extension du périmètre du port de l'Argol et le transfert de gestion du domaine public maritime concerné par cette extension.**

Déroulement de l'enquête publique du 10 novembre 2023 au 29 décembre 2023

Partie 1

RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

LOCALISATION



SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
I. LE PROJET	4
I.1. L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE.....	4
I.2. LE CADRE REGLEMENTAIRE	4
I.3. LE CONTEXTE	5
I.3.1. <i>La situation géographique</i>	5
I.3.2. <i>L'état des lieux</i>	5
I.3.3. <i>Le constat</i>	5
II. OBJET DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE CONCERNANT LE PROJET DE SECURISATION ET DE MODERNISATION DU PORT D'ARGOL	6
II.1. EFFETS INDUITS DES OUVRAGES SUR LA HOULE.....	8
II.2. LA GESTION DES MATERIAUX.....	8
II.3. STOCKAGE PROVISoire DES MATERIAUX	9
II.4. CIRCULATION DES ENGINS DE CHANTIER.....	9
II.5. COUT DES TRAVAUX	9
II.6. PLANNING DES TRAVAUX	9
III. L'ETUDE D'IMPACT	10
III.1. LE CADRE REGLEMENTAIRE	10
III.2. CONTENU DE L'ETUDE D'IMPACT	11
III.3. LA DESCRIPTION DU PROJET	11
III.4. LA COMPATIBILITE ET LA COHERENCE DU PROJET AVEC LES PLANS ET SCHEMAS.....	11
III.5. L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT	12
III.5.1. <i>La description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet</i>	12
III.5.2. <i>La description des incidences notables et mesures associées que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement</i>	12
III.5.3. <i>Les enjeux environnementaux</i>	13
III.5.4. <i>Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets</i>	17
III.5.5. <i>Analyse et synthèse des impacts résiduels et mesures pour éviter, réduire et compenser</i>	17
IV. LA DECLARATION D'INTERET GENERAL DU PROJET	19
V. L'EXTENSION ET LE TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME	20
VI. DECISIONS ADMINISTRATIVES	20
VII. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE	21
VIII. ORGANISATION DE L'ENQUETE	21
VIII.1. DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	21
VIII.2. ARRETE PREFECTORAL PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE	21
VIII.3. PUBLICITE DE L'ENQUETE.....	21
VIII.4. AFFICHAGE.....	22
VIII.5. AUTRES PARUTIONS ET INFORMATIONS	22
VIII.6. REUNION AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE ET VISITE DES LIEUX	22
VIII.7. CONCERTATION AMONT.....	22
VIII.8. AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL D'HOËDIC	22
VIII.9. DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	22
VIII.10. CLOTURE DE L'ENQUETE	23
IX. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET AUTRES ORGANISMES CONSULTES ..	24
IX.1. DEMANDE DEROGATION DEFINIE AU 4° DE L'ARTICLE L.411-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (ESPECES FAUNE ET FLORE SAUVAGES PROTEGEES).....	24
IX.2. TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME :	24
IX.3. SECURISATION ET MODERNISATION DU PORT DE L'ARGOL	24
X. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC	24
X.1. LE PROCES-VERBAL DE SYNTHESE	25
X.2. LE MEMOIRE EN REPOSE.....	25

I. LE PROJET

I.1. L'objet de l'enquête unique

Le dossier soumis à cette enquête publique porte à la fois sur les demandes :

- d'autorisation environnementale pour la sécurisation et la modernisation du port de l'Argol situé sur la commune de HOEDIC, et de déclaration d'intérêt général du projet au bénéfice de la Cie des Ports du Morbihan,
- d'extension et de transfert de gestion du domaine public maritime au bénéfice du département du Morbihan



I.2. Le cadre réglementaire

- Le projet de sécurisation et modernisation du port de l'Argol à Hoëdic est soumis à la procédure d'examen au cas par cas, conformément aux rubriques 9 et 11 énumérées dans l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement introduite par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact, et modifiée par le décret n°2021-837 du 29 juin 2021
- le code de l'environnement et notamment le chapitre unique du titre VIII du livre 1^{er} (parties législative et réglementaire) relatif à l'autorisation environnementale ;
- le code de l'environnement et notamment le chapitre IV du titre 1^{er} du livre II (parties législative et réglementaire) relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins et notamment les articles L.214- 1 à L.214-6 et R.214-1 et suivants ;
- le code de l'environnement et notamment ses articles L.411-1 et L.411-2 et R.411-6 et suivants ;
- le titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants ;
- le code général de la propriété des personnes publiques et notamment ses articles L.21123-1 et suivants, R.2123 et suivants, L.2124-1 et suivants et R.2124-1 et suivants ;
- le code des transports et notamment ses articles L.5311-1 et suivants, L.5314-8 et R.5311-1 et suivants et R.5314-1 à R.5314-4.
- Les articles L.102-1 à L.102-3 du code de l'urbanisme et R.102-1.

Pour mémoire :

- un formulaire d'examen au cas par cas et l'annexe d'informations nominatives relatives au maître d'ouvrage, renseignés par les porteurs de projet, ont été déposés le 04 mars 2020.
- L'Autorité Environnementale fait savoir le 14 avril 2020 : En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, le projet de sécurisation et modernisation du port de l'Argol à Hoëdic (56) **doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.**

I.3. Le contexte

I.3.1. La situation géographique

L'île d'Hoëdic se situe dans l'Océan Atlantique au sud de la Bretagne dans le département du Morbihan (56). Eloignée d'une quinzaine de kilomètres du continent elle s'inscrit dans le prolongement géographique de la presqu'île de Quiberon et de l'île de Houat.

L'accès à l'île d'Hoëdic se fait par bateau qui assure la liaison toute l'année depuis Quiberon. D'autres navires partent de La Turballe et du Croisic pour assurer des passages réguliers pendant la saison estivale.

Le port de l'Argol constitue le seul lien pour le transport de passagers et des marchandises à l'exception de transport en hélicoptères pour des situations particulières ; son autre fréquentation provient par ailleurs par les derniers pêcheurs professionnels de l'île et les nombreux plaisanciers en période estivale notamment.

I.3.2. L'état des lieux

Le Port de l'Argol forme un plan d'eau d'une emprise maximale de 350m d'Est en Ouest, et de 160m du Sud au Nord. Il est constitué de deux ouvrages principaux :

- Une digue verticale en béton, appelée Môle de la Marine, à l'Est qui est le premier ouvrage construit sur ce site en 1939
- Une digue principale située à l'Ouest, réalisée en 1973, appelée Digue de l'Argol, constituée d'enrochements et d'un cheminement central, en béton armé, supportant un phare-veilleuse à son extrémité.

La Compagnie des Ports du Morbihan (CPM) assure la gestion du port de l'Argol qui dispose d'une capacité d'accueil de 125 places dont 100 pour les visiteurs sur catways, tonnes, pontons et pontons d'échouage au niveau de la digue de l'Argol.

I.3.3. Le constat

Lors des tempêtes hivernales et en l'état des infrastructures portuaires existantes, on déplore que :

- Les conditions d'accès et d'amarrage au port de l'Argol manquent de sécurité
- les liaisons maritimes et de transport des marchandises souffrent d'interruptions fréquentes
- les conditions d'accès des secours (SNSM, pompiers) sont entravées
- les tonnes « visiteurs » deviennent inutilisables et entraînent par voie de conséquence de nombreux sinistres
- des réparations onéreuses doivent être engagées sur les pontons.

Par ailleurs, on observe un recul de la dune et un fort transit sableux dans l'enceinte du port ce qui augmente la fréquence des dragages d'entretien.

Sur cette photo, on distingue les 3 tonnes d'amarrage, les pontons (côté digue) et les pontons d'échouage (côté plage)



II. OBJET DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE CONCERNANT LE PROJET DE SECURISATION ET DE MODERNISATION DU PORT D'ARGOL

Pour mémoire, en fin d'année 2022, dans le cadre du projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic, la Compagnie des Ports du Morbihan, concessionnaire du port, présente au préfet du Morbihan, un dossier portant sur les demandes :

- d'autorisation environnementale emportant dérogation espèces et habitats protégés
- de déclaration d'intérêt général du projet.

De nombreux échanges ont eu lieu entre la Compagnie des Ports du Morbihan et les parties prenantes locales pour sécuriser et moderniser la zone portuaire sans pour autant augmenter la fréquentation du port. Il s'agit:

- d'améliorer l'accessibilité du port et la sécurisation des usagers
- de réduire la sensibilité du port aux conditions marines
- de limiter l'ensablement du port

Ces discussions ont également mis en évidence la nécessité de contenir au maximum les incidences sur l'environnement remarquable de l'île d'Hoëdic et sur les activités du port. Ce parti conduit à mener une analyse multicritère de façon à déterminer le scénario d'intervention le plus adapté aux enjeux et contraintes de la zone d'étude localisée dans le périmètre portuaire et à favoriser l'intégration paysagère des futurs ouvrages.

Le projet soumis à l'enquête publique résulte ainsi d'un choix parmi des solutions présentées à la Grande Commission Nautique (GMC) et à la commune d'HOEDIC. Un des 4 scénarios proposés a été retenu assorti toutefois de recommandations débouchant sur le développement de variantes.

Les caractéristiques communes de ces solutions portent sur l'extension de la digue Est et le prolongement de la digue principale à l'Ouest.

Ces variantes ont fait l'objet d'une analyse multicritères afin de déterminer le plus performant pour atteindre des objectifs de protection optimale du plan d'eau portuaire avec des épisodes venteux orientés Nord-ouest et Nord-nord-est notamment et elles ont été ainsi confrontées aux conditions d'agitation extrêmes dans le cadre de modélisations hydrodynamiques.

Au regard des différents critères étudiés, le plan masse ci-dessous apparaît comme le plus performant pour atteindre les objectifs fixés.

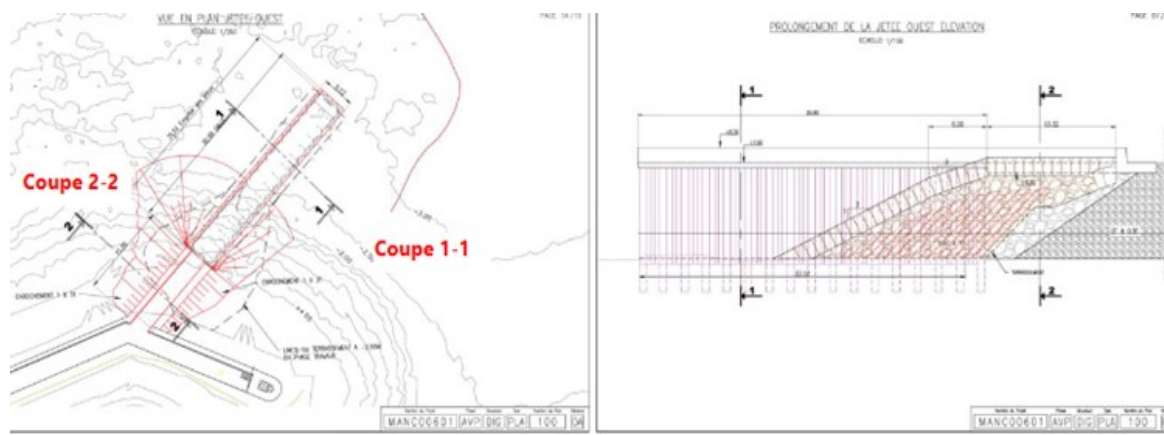


L'étude indique que le prolongement des ouvrages au-delà des limites du port n'apportant pas de réels bénéfices.

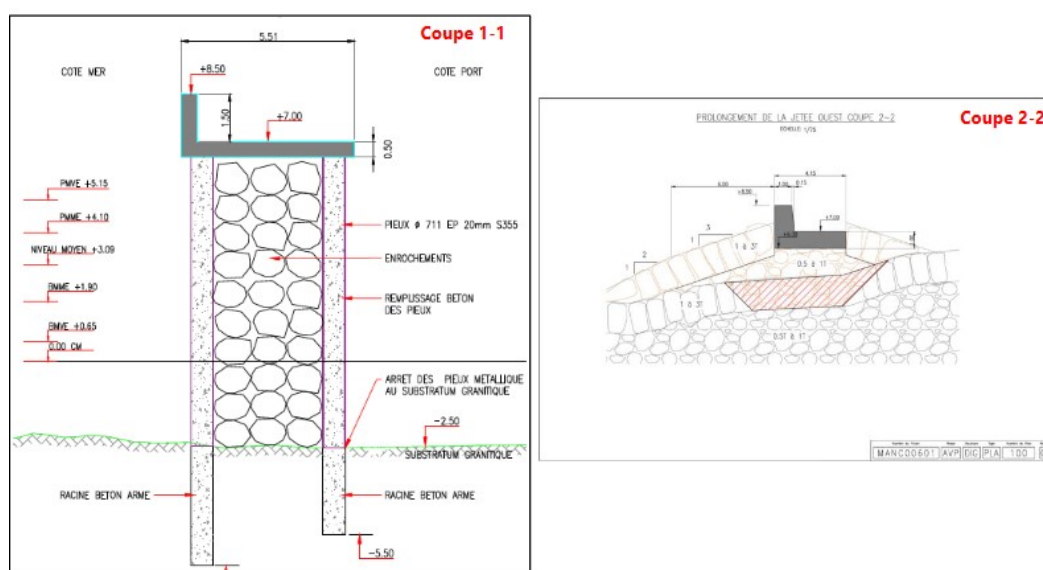
Le conseil municipal d'Hoëdic et la GCM ont donné, respectivement, un avis favorable à la solution technique présentée à l'enquête publique et qui prend en compte notamment l'intégration paysagère du projet et la conservation du paysage portuaire local.

Le projet porte sur les trois interventions suivantes considérant que les travaux peuvent être exécutés seulement par voie terrestre.

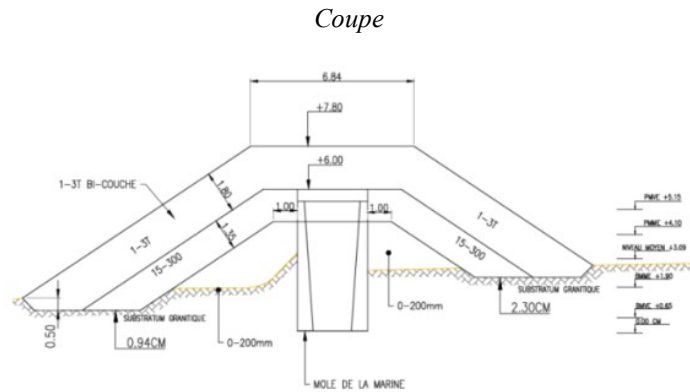
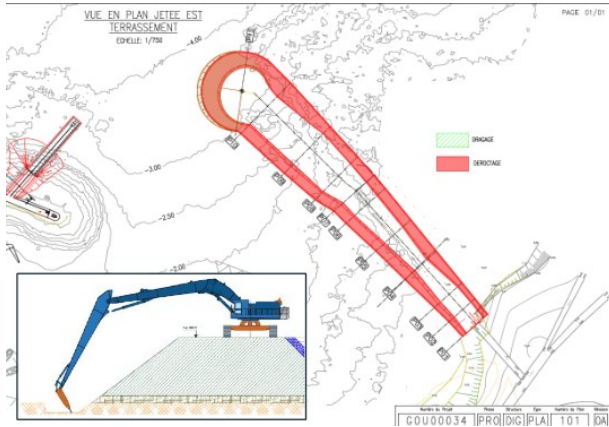
- ❖ **L'extension de la digue Ouest** : comprenant la réalisation d'un déflecteur de 50 m de longueur et d'une largeur de 7 m constitué d'une paroi verticale qui dépassera de 20 m environ les enrochements existants. Afin d'améliorer l'intégration paysagère de l'extension et de conserver au mieux le paysage portuaire local, la compagnie des ports du Morbihan a convenu de réaliser un ouvrage type « cage de pieux » dont l'intérieur est rempli d'enrochements de 3 à 5T. Cette réalisation en béton repose sur des enrochements pour réduire la houle rentrante. Cet ouvrage « ouvert » coté large et « fermé » coté port assurera une protection complète contre l'agitation du plan d'eau. Les pieux seront ancrés dans le substratum jusqu'à la cote -6.5 m CM.



L'ouvrage élevé à la cote + 7.0 CM recevra en couronnement une dalle en béton armé ; cet ensemble sera surmonté, dans le prolongement de l'ouvrage existant, d'un mur de protection côté mer, arasé à la cote 8,50 CM. Pour mémoire le niveau marin extrême pour une période de retour 100 ans est de 6,54 CM.



- ❖ **L'extension du Môle de la Marine** : concerne son prolongement de 80ml ce qui portera sa longueur à 150 ml. L'ouvrage sera réalisé en enrochements constitués d'éléments de poids variables de 1T à 6T selon leur positionnement dans la structure. **La crête d'ouvrage est arasée à +7.80m CM**, cote supérieure aux niveaux d'eau en cas de tempête centennale. Une bêche de 50cm de profondeur ancrera la carapace dans le rocher. Les travaux in situ seront conduits par voie terrestre.
- ❖ **Le confortement du Môle de la Marine** : comporte des travaux de dragage et de déroctage qui seront entrepris mécaniquement sous la digue Est à une cote minimale de +4.0m CM. Les sables seront dragués au moyen d'un godet classique. Le déroctage s'effectuera à l'aide d'un brise Roche Hydraulique (BRH) positionné en bout du bras de la pelle. Les matériaux issus du dragage (environ 440 m3) seront évacués et ceux provenant du déroctage (environ 1145 m3) stockés temporairement en fond de port ou utilisés directement en noyau de la digue. Cette méthode de placement présente l'avantage d'être moins sensible aux aléas météo qu'une autre technique par moyens nautiques. Pour assurer sa stabilité et son étanchéité cet ouvrage sera rénové. Ainsi il est prévu la destruction de la dalle de protection existante et la remise à neuf des tirants défectueux. Les cavités détectées sous la partie finale du mole seront rebouchées pour assurer l'étanchéité de l'ouvrage en pied et permettre le roulement des engins en phase travaux.



II.1. Effets induits des ouvrages sur la houle

Aux abords du môle de la marine, côté port, l'étude relève des coefficients d'agitation élevés actuellement, en particulier en conditions de houle de NO, du fait de l'absence de protection. Malgré la présence de la digue Ouest ce secteur demeure exposé.

Dans cette condition de vent, pour les secteurs attenants à la digue Ouest et à celui recevant les 3 coffres d'amarrage, cet ouvrage leur assure une bonne protection. Des illustrations présentent judicieusement les situations comparatives de houle avec différents états de mer mensuels et annuels.

Les travaux d'aménagement envisagés visent à permettre d'améliorer la situation en conditions de vent de :

- Nordet qui gêne les usagers dont bateaux passagers lors des manœuvres au niveau du musoir Ouest
- Noroit qui crée des conditions de mer gênantes pour la plaisance et l'accostage et manœuvre des bateaux passagers du fait du fort ressac
- Nord-Ouest pour les bateaux passagers car la houle peut déferler dans l'axe de la passe entre la digue Ouest le môle de la marine.

II.2. La gestion des matériaux

Le tableau ci-dessous présente un bilan prévisionnel de la gestion des matériaux issus in-situ et des apports externes. Les matériaux de carrière encadrés en rouge seront acheminés par moyens maritimes jusqu'au site.

Digues		
Digue Est		
Matériaux issus des dragages et déroctage	m ³	1,820
Noyau 0-200mm	m ³	8,707
Sous couche 15-300kg	m ³	6,255
Carapace 1-3T	m ³	8,542
Carapace 3-6T	m ³	3,460
Longrine béton de remplissage des affouillement et dalle de couverture	m ³	75
Évacuation déchet issus de la dalle de couverture du MDM et noyau/sous couche excédentaire des pistes d'accès	m ³	1,466
Digue Ouest		
Pieux phi 711mm, épaisseur 20mm	u	54
Pieux phi 750mm béton armé	u	24
Dépose de la digue existante	m ³	1,858
Enrochement 3-6T pour remplissage de l'ouvrage vertical	m ³	1,460
Enrochements pour l'extension de la digue	m ³	3,708
Dalle et mur chasse mer	m ³	206

Les matériaux issus du dragage trouveront un réemploi dans le cadre d'autres projets communaux sur l'île.

II.3. Stockage provisoire des matériaux

Deux zones de stockage des matériaux sont envisagées selon leurs localisations et leurs surfaces :
 Sur la plage à l'enracinement de la digue Ouest (surface 1,200m²) ;
 Sur la plage à l'Est de l'épi, entre +2m CM et +4.0m CM (surface 3,400m²).



II.4. Circulation des engins de chantier

Afin d'éviter la déstructuration des sols, les engins de chantier circuleront en dehors des zones d'habitats d'intérêts communautaires sur des pistes provisoires réalisées en remblais (tracé jaune) et délimitées.

II.5. Coût des travaux

Le coût total des travaux est estimé à 7 M€ suivant la décomposition ci-dessous :

- installation et replis, barge, études, etc.: 1.893 M€ ;
- Extension de la digue Ouest : 1.827 M€ ;
- Extension de la digue Est : 2.098 M€ ;
- Confortement du Môle de la Marine : 272 700 €.

A ces estimations s'ajoutent des dépenses concernant les études environnementales commanditées pour obtenir un état initial exhaustif du périmètre autour de la zone de travaux et pour assurer un suivi au cours du chantier afin de veiller à l'absence d'incidence significative et permanente sur ces enjeux. Il s'en suit les prévisions de dépenses suivantes :

- Suivis faune et flore : 5 050 € HT ;
- Mobilisation d'un coordinateur environnemental 2j / mois sur 12 mois : 30 000 € HT ;
- Etude hydro sédimentaires : 27 802.50€ HT ;
- Suivi benthique (Larousse : relatif au fond des eaux ; qui vit au fond des eaux La faune et la flore benthiques) et qualité des sédiments : 18 120€ HT.

II.6. Planning des travaux

Leur réalisation interviendra en dehors de la période estivale entre les mois de septembre et de mai durant une saison hivernale en prévoyant la mise en œuvre de deux ateliers travaillant simultanément.

Le projet de planning ci-dessous représente le déroulement des interventions comprenant une période de neutralisation représentée en rouge, durant la saison estivale.

	Année N					Année N+1							
	Juil	Août	Sept	Oct	Déc	Jan	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août
Travaux préparatoires													
Installation de chantier													
Travaux digue Ouest													
Travaux digue Est													
Repliement de chantier													

III. L'ETUDE d'IMPACT

Préambule :

Préparé par les cabinets DERVENN et EGIS, un dossier de 98 pages, concerne la demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement déposé par la CPM et reçu à la DREAL le 04 mars 2020 a fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 14 avril 2020 portant décision après examen au cas par cas en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement. Cet arrêté indique notamment :

« En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement le projet de sécurisation et modernisation du port de l'Argol à Hoëdic (56) doit faire l'objet d'une évaluation environnementale ».

Le 03 novembre 2022, la CPM a soumis au Préfet du Morbihan une demande d'autorisation environnementale emportant dérogation espèces et habitats protégés relative au projet.

Le 23 janvier 2023, le Préfet demande à la CPM d'apporter des compléments de réponses au dossier, dans un délai de 4 mois.

Le porteur de projet apporte des réponses détaillées à chaque demande exprimée dans le cadre de l'instruction par la DDTM. Estimé dès lors satisfaisant, le dossier soumis à la présente enquête publique développe notamment une volumineuse étude d'impact environnementale présentée dans les formes réglementaires.

III.1. Le cadre réglementaire

En application des articles L.122-14 et R.122-27 de code de l'environnement, le projet rentre dans le cadre de la procédure d'une enquête publique unique qui intègre :

- les dispositions du CGPPP concernant les travaux de remblaiement du DPM
- l'article R.5314-1 du Code des transports du fait notamment de l'accroissement de la superficie du plan d'eau abrité
- l'article L.123-2 du Code de l'Environnement car le dossier comporte une évaluation environnementale.

Le dossier d'enquête est soumis au contexte réglementaire suivant:

- Au titre de la nomenclature de la Loi sur l'Eau

L'article L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement définit à quel type de procédure sont soumis les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) pouvant présenter un danger pour les ressources en eaux et les milieux aquatiques.

Rubrique	Intitulé	Régime
Titre IV : Impact sur le milieu marin Rubrique 4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : <ul style="list-style-type: none">■ D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A);■ D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).	Montant des travaux en contact avec le milieu marin supérieur à 1.9M€ Autorisation
Titre IV : Impact sur le milieu marin Rubrique 4.1.3.0	Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin : <ul style="list-style-type: none">■ 3° Dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent : <ul style="list-style-type: none">▶ b) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m3 sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord et à 500 m3 ailleurs ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines, mais inférieur à 500 000 m3 (D).	440m3 de dragage et 1145 m3 de déroctage Déclaration

Conformément à l'arrêté du 23 février 2001, le projet est soumis au régime d'Autorisation Loi sur l'Eau.

- Au titre de l'évaluation environnementale

Les articles R.122-2 du Code de l'Environnement définissent les projets soumis à étude d'impact et précisent le contenu du dossier.

Rubrique	Intitulé	Régime
9	Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales. ■ c) Ports de plaisance d'une capacité d'accueil inférieure à 250 emplacements.	Port de capacité <250 emplacements Examen au cas par cas
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 par la construction notamment de digues, de môles, de jetées, d'enrochements, d'ouvrages de défense contre la mer et d'aménagements côtiers constituant un système d'endiguement. ■ Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants.	Création d'un ouvrage de protection extérieur au port susceptible de modifier la côte et reconstruction d'une digue Examen au cas par cas

Le projet est ainsi soumis à examen au cas par cas par les services de l'Autorité Environnementale.

III.2. Contenu de l'étude d'impact

L'étude d'impact contient l'ensemble des chapitres listés à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement (modifié par décret n°2021-837 du 29 juin 2021 - art. 10).

Ainsi, cette étude d'impact réunit 10 pièces qui analysent successivement les points règlementaires suivants :

Pièce 1 : Préambule – pages 12 à 15-

Pièce 2 : Description du projet - pages 16 à 38-

Pièce 3 : Description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution – pages 39 à 40-

Pièce 4 : Etat actuel de l'environnement et des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet – pages 40 à 73-

Pièce 5 : Descriptions des incidences notables et mesures associées que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement – pages 74 à 98-

Pièce 6 : Incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures en rapport avec le projet concerné –pages 99 à 103-

Pièce 7 : Notice d'incidence Natura 2000 pages 104 à 116-

Pièce 8 : Solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons de choix effectué – pages 117 à 120-

Pièce 9 : Description des méthodes de prévision – pages 121 à 122-

Pièce 10 : Noms, qualités, et qualifications du ou des experts de l'étude d'impact et des études ayant contribué à sa réalisation –pages 123à 124-

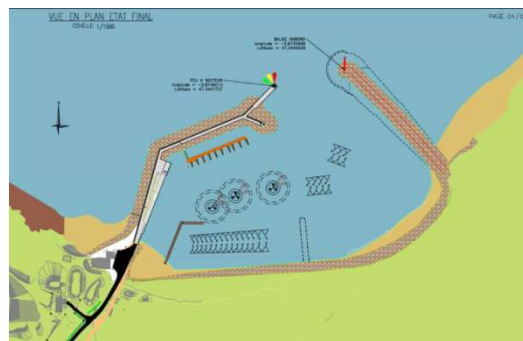
4 annexes comportant de nombreuses illustrations accompagnent cette pièce :

- . Modélisation hydro-sédimentaire - EGIS 2022-
- . Diagnostic sédimentaire et benthique –IBL 2021-
- . Diagnostic faune flore terrestre –DERVENN 2021-
- . Fiches Natura 2000.

L'étude présente d'abondantes illustrations.

III.3. La description du projet

Ce volet de l'étude présente successivement la localisation du projet, les problématiques rencontrées sur le site, l'état des ouvrages actuels, la description des travaux projetés, les conditions de réemploi des matériaux et les conditions de réalisation des travaux. A cet égard, figure les dispositions drastiques concernant les zones de circulation des engins de chantier. **Il est précisé qu'aucune augmentation de la fréquentation de l'île ou du port n'est prévue dans le cadre de cette réalisation.** Le plan ci-dessous, représente le port à l'issue de la réalisation des travaux. L'accès à la passe d'entrée sera matérialisé par un feu installé sur le déflecteur et par une balise fixée à l'extrémité de l'enrochement du môle marine.



III.4. La compatibilité et la cohérence du projet avec les plans et schémas

Les éléments contenus dans le dossier indiquent que le projet :

- ne remet pas en cause les orientations des SDAGE Loire Bretagne 2016 – 2021 et 2022 – 2027

- de sécurisation et de modernisation du Port de l'Argol est compatible avec la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral et le Document Stratégique de Façade NAMO associé.
- prend en compte les objectifs et orientations du SCOT du Pays d'Auray
- prévoit la réalisation des digues dans la zone UPa du PLU de Hoëdic n'entraînant ainsi aucune modification du PLU
- se situe hors Espace Naturel Sensible
- n'est pas concerné par un zonage Natura 2000. Cependant, les zones d'intervention du projet sont situées sur le périmètre de deux zones Natura 2000 : Directive « Habitats », Site d'Intérêt Communautaire (ZSC) FR5300033 Iles Houat-Hoëdic , Directive « Oiseaux » Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR5312011 Iles Houat-Hoëdic .

Une ZNIEFF de type 1 n°FR00000012, dite de « L'île de Hoëdic » couvre l'île dans son intégralité ; il y a lieu de relever que la zone humide du marais de LennVihan situé à 200 m au sud du port n'impacte pas la zone d'étude.

III.5. L'état actuel de l'environnement

L'étude d'impact présente successivement :

III.5.1. La description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet

Le tableau suivant résume de façon synthétique le développement exhaustif contenu dans l'étude d'impact sur l'Environnement figurant dans le dossier d'enquête.

Paramètres pertinents	Description de l'état actuel	Évolution en cas de mise en œuvre du projet	Évolution en l'absence de mise en œuvre du projet
Activités socio-économiques	Le port est fréquenté par 4 familles de pêcheurs, le bateau de transport de passager et de fret, la SNSM et les plaisanciers.	Le projet aura un effet positif sur la sécurité des personnes fréquentant le site, favorisant ainsi le maintien des activités et des usages. La SNSM et les bateaux de transport de personne et de fret seront les plus concernés par le projet. Aucune augmentation du nombre de place n'est envisagée.	L'absence de mise en œuvre du projet n'entraînera pas de modification significative de la situation. Le risque d'accident en entrée / sortie de port restera présent.
Dynamique hydro-sédimentaire	La partie Est du port est soumise aux houles et mer de vent engendrant une dérive des sédiments vers la partie Ouest. L'aménagement de l'épi central permet de limiter en partie ce phénomène.	La réalisation du projet aura une incidence positive . Elle permettra de réduire l'entrée des houles et des mers de vent dans le port, limitant la dérive sédimentaire vers l'Ouest. Les ouvrages ne sont pas de nature à modifier la dynamique hydro-sédimentaire hors du port.	L'absence de réalisation du projet entraînerait la poursuite de la dérive sédimentaire et de l'érosion de la plage et des ouvrages dans la partie Est du port.
Qualité des eaux côtières	La masse d'eau côtière « Golfe du Morbihan (large) » est caractérisée par un bon état chimique et écologique.	Lors de la phase chantier du projet de rechargement, une légère perturbation ponctuelle de la qualité de l'eau pourrait être observée par la dispersion des sables et sédiments en pied des ouvrages, entraînant de la turbidité aux abords du port. Celle-ci n'entraînera pas d'effet significatif ou à long terme sur l'évolution de la qualité des eaux.	Peu de changement concernant la qualité de la masse d'eau serait observé en cas de non mise en œuvre du projet.
Sites naturels protégés et paysages	L'île de Hoëdic est une zone classée, elle représente un lieu remarquable pour la flore (notamment sur l'habitat pelouse dunaire) et l'avifaune (notamment les oiseaux marins nicheurs). Les paysages de l'île sont caractéristiques du Morbihan et sont protégés.	Le projet aura une incidence négative temporaire et limitée sur l'habitat pelouse dunaire et la faune situés à proximité immédiate du port au pied du môle de la Marine. Cet habitat est cependant d'ores et déjà dégradé par la fréquentation de loisir (piétinement notamment) et le projet intégrera des mesures d'évitement des stations florales. Le projet en lui-même s'intégrera dans le paysage côtier de l'île, réhabilitant des ouvrages historiques, l'ouvrage est positif. Le projet ne prévoyant pas d'augmentation du nombre de plaisanciers ou de touristes il n'aura pas d'incidence sur le piétinement des pelouses dunaires.	En l'absence de la réalisation du projet le môle de la Marine se dégradera progressivement nuisant à l'image du port. Le piétinement des pelouses dunaires et des stations florales à proximité du port se poursuivra sous la pression touristique.

III.5.2. La description des incidences notables et mesures associées que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement

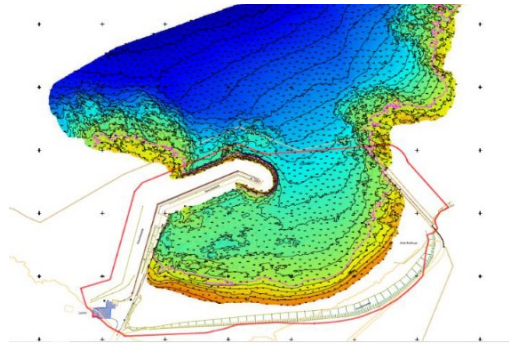
L'île est soumise à un climat océanique présentant des faibles écarts de température avec des étés et hivers qualifiés de doux, une pluviométrie homogène avec un cumul de 501 mm sur un pas de temps de 160 jours. Le point culminant de l'île se situe à 15m et la topographie varie de 5 à 9 m.

Il ya lieu de constater que le port d'Argol subit une érosion de la plage Est au niveau de la môle, ces sédiments s'accumulent ensuite au niveau de la cale d'accostage à l'Ouest où le courant est très faible.

Cette accréation cause des difficultés d'accès à la cale en réduisant le tirant d'eau disponible pour les bateaux. Des dragages sont donc couramment effectués pour permettre le fonctionnement du port.

Pour mémoire, le zéro Niveau Général de la France (NGF) correspond sensiblement à +2,89m des Cartes Marines (CM) cote de niveau de mi-marée.

Pour illustration, le schéma suivant représente, pour information, la bathymétrie dans le port de l'Argol, après un dragage réalisé en mars 2018.



L'étude produit un tableau représentant les niveaux marins extrêmes pour différentes périodes de retour :

Tr (années)	Zw (mlGN)	Zw (mCM)
10	3.45	6.34
20	3.50	6.39
50	3.57	6.46
100	3.65	6.54

On relève que le niveau marin extrêmes à Hoëdic est proche de +3.65 m NGF soit 6.54 m CM (Temps de retour 100 ans) ce qui est près de 0.8 m au-dessus du niveau maximal de la marée astronomique.

L'étude du projet d'aménagement du port d'Argol prend en compte l'élévation moyenne du niveau de la mer selon les sources du GIEC qui prévoit +40 cm en 2070 et +1m en 2120.

Concernant la houle et les états de mer déterminés sur la base des données produites par l'IFREMER (IOWAGA-NORGASUD) et le SHOM, ils mettent en évidence que :

- la houle de provenance du WNW est particulièrement défavorable au niveau du Port de l'Argol -secteur [270 – 330°N. Il apparaît que les houles longues en provenance de l'Atlantique, de secteur Nord-Ouest, qui présente les plus fortes Hauteurs Spécifiques Hs et les plus fortes Périodes Tp. Les mers du vent de secteur NW à Nord sont partiellement incluses dans le secteur des houles longues.
- Les mers de vent de secteur Nord – Nord –Est (30 – 90°) de Hs plus faible et de Tp plus courtes. Ces états de mers sont générés sur le plan d'eau Baie de Quiberon – Baie de Vilaine dont les fetchs (*distance sur laquelle le vent à une action sur les vagues*) sont limités.

III.5.3. Les enjeux environnementaux

Le port de l'Argol est concerné par :

- pour partie, le site Natura 2000 « Ile de Houat – Hoëdic »,
- une zone spéciale de conservation (ZSC) au titre de la directive « Habitats, faune, flore »
- une zone de protection spéciale (ZPS) au titre de la directive « Oiseaux ».

L'analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet traite les principaux enjeux environnementaux affectant l'aire d'étude. À partir de la description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, les principaux enjeux environnementaux sont identifiés et évalués.

L'étude environnementale présente à travers un cadre méthodologique, le travail minutieux de prospection de terrain et d'inventaires analysant localement la richesse de la faune et de la flore. Le travail mené par une équipe pluridisciplinaire aboutit à la présentation de plusieurs cartographies traitant notamment des végétations présentes et des habitats d'intérêt communautaire au titre de Natura 2000. Ces observations permettent d'identifier :

- **pour la flore** : la présence de huit espèces protégées et une espèce quasi-menacée. Pour la préservation de l'état initial, l'étude recommande d'utiliser exclusivement la piste principale localisée au sud de l'aire d'étude qui est déjà fréquentée.



- pour la faune :

ESPECES	CONSTATS
Insectes	Aucune espèce présente
odonates	3 espèces sans enjeux au titre de la protection/conservation
orthoptères	2 espèces sans enjeux
rhopalocères	Aucune espèce/enjeux
amphibiens	idem
reptiles	Le lézard des murailles localisé dans les enrochements de la digue Ouest



- pour l'avifaune : sur les 28 espèces d'oiseaux observées, deux sont considérés comme nicheuses probables au sein même de la zone d'étude. Il s'agit de la Fauvette grisette et de la Linotte mélodieuse dont les habitats de reproduction et de repos présentent un enjeu de protection et de conservation.



Plusieurs espèces emblématiques de l'île ont été observées comme niches probables ou certaines à plusieurs centaines de mètres de la zone d'étude. Il s'agit notamment :

- du Gravelot à collier interrompu (à minima un couple observé en période de reproduction sur la plage située au nord-est de la zone d'étude)
- l'Huitrier pie (à minima un couple observé en période de reproduction, protégeant un jeune, à environ 600 m au nord-ouest de la zone d'étude)
- l'Hirondelle de Rivage (à minima 6 individus observés en période de reproduction, à proximité d'un site de nidification, à environ 500 m au nord-ouest de la zone d'étude).

Les tableaux suivants récapitulent successivement, par thème, les enjeux environnementaux.

Thème	Synthèse	Enjeu
Contexte physique		
Climat	L'aire d'étude est caractérisée par un climat océanique tempéré voir doux. Les températures, la pluviométrie et l'ensoleillement sont moyen toute l'année.	Négligeable
Topographie et bathymétrie	La zone d'étude est située sur un plateau rocheux. La déclivité vers le Nord est douce. Le port a tendance à s'ensabler, notamment du fait des houles et des mers de vent.	Moyen
Hydraulique	Il n'existe pas de nappe phréatique sur Hoedic ni de cours d'eau. Il convient de noter la présence de plusieurs zones humides.	Négligeable
Hydro-sédimentaire	Le contexte hydro-sédimentaire local entraîne l'accumulation de sédiments dans le port à l'origine de l'ensablement de la partie Ouest du port à hauteur de 1300 m ³ /an.	Fort
Niveau d'eau	L'augmentation des niveaux associée aux changements climatiques est estimée entre 40 cm et 1m.	Moyen
Courantologie	La courantologie de la zone est dominée par la marée. Au niveau du port, les courants sont faibles.	Négligeable
Agitation	Le port est soumis à des houles et mers de vents de Ouest Nord-Ouest particulièrement défavorable pour la sédimentation dans le port.	Fort

Contexte chimique		
Qualité des eaux	Les eaux côtières présentent un bon état chimique et écologique.	Fort
Qualité des sédiments	Les sédiments présentent de faibles teneurs sur l'ensemble des paramètres mesurés. Cela est comparable au bruit de fond environnemental.	Faible
Qualité des eaux de baignade	L'évolution de la qualité bactériologique des eaux de baignade montre ces dernières années une stabilité sur l'ensemble des plages. La qualité est majoritairement excellente.	Moyen
Contexte biologique		
Sites Natura 2000	2 sites Natura 2000 (une ZSC et une ZPS) sont identifiés à proximité de l'aire d'étude.	Fort
Sites protégés	L'aire d'étude intersecte la ZNIEFF de type I « Ile d'Hoedic »	Fort
Zones humides	La zone d'étude est située à plus de 200m de la première zone humide.	Négligeable

Habitats marin	Au vu de l'absence d'habitats particuliers (herbiers / maerl par exemple), mais en raison de la présence de laminaires sur le site, un niveau d'enjeu « moyen » est retenu pour la qualité des peuplements benthiques de substrats rocheux.	Moyen
Peuplements benthiques	Au vu des richesses et des densités très élevées, les milieux observés étant par ailleurs en bon état écologique dans l'ensemble, un niveau d'enjeu « moyen » est retenu pour caractériser la qualité des peuplements benthiques de substrats meubles étudiés sur ces 3 stations.	Moyen
Habitats / Faune / Flore	La zone d'étude comprend des habitats prioritaires. Elle est occupée en majorité par des végétations de grand intérêt patrimonial, notamment de dunes grises fixées. Cet habitat accueille de nombreuses espèces protégées, végétales, de même que des reptiles et oiseaux. Les enrochements de la digue sont aussi le lieu de vie d'un reptile commun mais protégé, le Lézard des murailles.	Fort
Mammifères marins	Les mammifères marins fréquentent principalement la zone située au Sud-Est de Hoedic (zone d'alimentation majeure). Ils ne sont pas présents de manière significative au droit de la zone d'étude ou à proximité.	Faible
Avifaune	L'île d'Hoedic présentent des espèces d'oiseaux à forts intérêt patrimoniale. La zone d'alimentation au Sud-Est de l'île engendre la présence de nombreuses espèces remarquables comme le Puffin des Baléares. Cependant, au regard de la nature du littoral au nord de l'île, les zones situées à proximité du port ne représentent pas des zones d'intérêt particulier pour l'avifaune.	Moyen
Contexte socio-économique		
Usages	Le port de l'Argol est la principale zone d'accès à l'île. Il est utilisé par 4 familles de pêcheurs, la SNSM, les bateaux de transport de personnes et de fret et les plaisanciers. Il est le point de départ des nombreuses randonnées et promenades de l'île.	Fort
Paysages et Patrimoine	Le port de l'Argol fait partie du paysage très particulier de l'île. Les enjeux paysagers sont nombreux (dont deux monuments historiques).	Fort
Risques naturels	Les risques naturels identifiés sont induits par l'aléa inondation, séismes et radioactivité.	Faible
Contexte cadre de vie		
Qualité de l'air	La qualité de l'air est excellente.	Négligeable
Nuisances sonores	Hoedic n'est pas soumis à des nuisances sonores particulières.	Négligeable
Pollution lumineuse	La pollution lumineuse est très limitée.	Négligeable

LA SYNTHÈSE DES INCIDENCES EN PHASE DE CHANTIER

Thématique		Effet	Cause	Durée	Incidence avant mesures	Incidences après mesures ERC
Contexte physique	Climat	Contribution aux phénomènes climatiques globaux.			Négligeable	
	Topographie et bathymétrie	Modification légère pour l'aménagement des digues. Réduction des phénomènes d'ensablement et d'érosion dans le port.			Négligeables	
	Conditions maritimes	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	Qualité de l'eau	Remise en suspension des sédiments, déchargement et pollution accidentelle.	Direct	Temporaire	Faible	Négligeable
	Qualité des sédiments	Pas de modification de la qualité des sédiments.			Négligeable	
Contexte biologique	Espaces naturels protégés et inventoriés	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	Fort	Négligeable
	Mammifères marins	Malgré la présence du Grand Dauphin au large, la probabilité de sa présence au droit de la zone des travaux est faible puisqu'elle est déjà source de multiples activités portuaires.	Directe	Temporaire	Moyenne	Négligeable
	Avifaune	Les travaux pourront générer un dérangement temporaire des espèces fréquentant régulièrement la zone portuaire. Toutefois, le port de plaisance ne constitue pas un habitat favorable pour l'avifaune.	Directe	Temporaire	Moyenne	Négligeable
	Flore	Destruction totale ou partielle des habitats et dérangement des espèces locales	Directe	Temporaire	Fort	Négligeable
	Habitats et peuplements benthiques	Destruction totale sur les zones aménagées d'habitats et peuplements riches mais sans intérêts biologique particuliers. Recolonisation sur les habitats durs.	Direct	Durable	Faible	Faible
Contexte socio-économique	Usage	Perturbation du fonctionnement du port	Directe	Temporaire	Moyenne	Faible
	Patrimoine et paysage	Perturbation visuelle temporaire depuis la terre.	Directe	Temporaire	Faible	Faible
	Risques	Perturbation temporaire des activités du port de commerce (gêne à la navigation)			Négligeable	
Cadre de vie / santé	Qualité de l'air, nuisances sonores et pollution lumineuse	Augmentation des émissions de polluant dans l'atmosphère à travers les gaz à échappement, nuisances sonores et lumineuses liées aux engins	Directe	Temporaire	Faible	Faible

LA SYNTHÈSE DES INCIDENCES EN PHASE EXPLOITATION

Thématique		Effet	Incidence
Contexte physique	Climat	Contribution aux phénomènes climatiques globaux.	Positive
	Topographie et bathymétrie	Modification légère pour l'aménagement des digues. Réduction des phénomènes d'ensablement et d'érosion dans le port.	Positive
	Conditions maritimes dans le port	Pas de modification des courants ou des niveaux d'eau. Réduction de la houle et des mers de vent dans le port.	Positive
	Conditions maritimes à l'extérieur du port	Pas de modification significative à l'Ouest du port. Engraissement progressif de la plage à l'Est du port.	Faible
Contexte chimique	Qualité de l'eau	Remise en suspension des sédiments et pollution accidentelle.	Négligeable
	Qualité des sédiments	Pas de modification de la qualité des sédiments.	Négligeable
Contexte biologique	Espaces naturels protégés et inventoriés	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
	Mammifères marins	Pas de modification de la fréquentation portuaire ou touristique.	Négligeable
	Avifaune	Pas de modification de la fréquentation portuaire ou touristique.	Négligeable
	Flore	Pas de modification de la fréquentation portuaire ou touristique.	Négligeable
	Habitats et peuplements benthiques	Destruction totale sur les zones aménagées d'habitats et peuplements riches mais sans intérêts biologique particuliers. Recolonisation sur les habitats durs.	Négligeable
Contexte socio-économique	Usage	Perturbation du fonctionnement du port	Positive
	Patrimoine et paysage	Perturbation visuelle temporaire depuis la terre.	Négligeable
	Risques	Perturbation temporaire des activités du port de commerce (gêne à la navigation)	Positive
Cadre de vie / santé	Qualité de l'air, nuisances sonores et pollution lumineuse	Augmentation des émissions de polluant dans l'atmosphère à travers les gaz à échappement, nuisances sonores et lumineuses liées aux engins	Négligeable

III.5.4. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets

Les projets de modernisation du port de la Trinité-sur-Mer et du réaménagement de la partie Est du port du Crouesty sont pris en compte du fait de leur localisation à une vingtaine de kilomètres du projet pour analyser leurs impacts potentiels, susceptibles d'induire des effets cumulés avec le projet.

Il apparait que les incidences potentielles des travaux de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic ne se cumuleront avec ces derniers.

III.5.5. Analyse et synthèse des impacts résiduels et mesures pour éviter, réduire et compenser

Les dispositions suivantes sont retenues pour limiter les incidences du projet sur l'environnement:

Type de mesure	Période	Description	Coût de la mesure	Effets attendus
Évitement	Avant travaux	Délimitation des zones de passage des engins de chantier	10 000 € HT	Préservation de la flore et des habitats remarquables.
		Mis en défend des stations florales Inventaires Faune Flore		
	Chantier	Écriture du CPSE et SOPAQ relatifs au projet	Inclus dans les prestations de la MOE	Meilleure organisation environnementale
		Installation d'une base de chantier	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	
		Instauration d'une organisation générale de chantier	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	
		Maintien de la propreté du chantier	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	
		Écriture du PAQ et PAE relatifs au projet afin de protéger le milieu	Inclus dans les prestations de la MOE	
	Chantier infrastructures	Suivi de la qualité de l'eau pendant les travaux (visuel et turbidimétrie)	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	S'assurer de l'absence de pollution de l'eau
		Sélection des méthodes, techniques et engins les moins bruyants lorsque possible et utilisation des engins et équipement conformes aux normes en vigueur	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Réduire les nuisances sonores du chantier
	Dragage / déroctage	Chantier réalisé en saison hivernale	Aucun	Limiter les incidences sur le milieu naturel et humain
		Désignation d'une zone de repli et de stationnement	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Éviter le risque de contamination du milieu aquatique
		Maintenance des engins en dehors du milieu aquatique	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	
		Récupération et stockage adéquats de tout liquide à bord	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	
Mise à disposition d'un barrage anti-MES		Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée		

Type de mesure	Période	Description	Coût de la mesure	Effets attendus
Réductrice	Chantier	Le planning des travaux sera à disposition des riverains et actualisé de manière hebdomadaire	Inclus dans les prestations du MOE	limiter les incidences sur le milieu humain
		Des informations sur le projet et l'avancement des travaux seront communiquées régulièrement aux plaisanciers, commerces et riverains alentours.		
		Application de mesures curatives et préventives de chantier en termes de sécurité, propreté et fonctionnement	Aucun	Minimiser l'ampleur des interactions
		Lavage des blocs et enrochement avant leur déplacement sur site	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Limitation de l'augmentation de la turbidité lors du déchargement.
		Travailler selon des techniques maritimes autant que possible, adaptation des modalités de circulation des engins, respect des périodes de reproduction, utilisation d'espaces de roulage temporaires. Moyens adéquats d'intervention en cas de pollution accidentelle mis à disposition.	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Préservation des habitats et enjeux faune et flore locaux.
	Chantier structures	Application de mesures afin de limiter les risques de dépôts de béton dans le milieu	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Réduire l'incidence d'une pollution accidentelle sur le milieu naturel
		Utilisation d'engins et équipements conformes aux normes en vigueur relatives aux nuisances sonores	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Minimiser le risque de contamination du milieu aquatique
		Utilisation de la technique de soft-start et de ramp-up (réduction des nuisances sonores sous-marines) et suivi acoustique passif	Aucun	Réduire les incidences sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et le milieu aquatique
	Dragage / déroctage	Les opérations se dérouleront en Hiver (écosystème moins sensible et activité nautique moindre)	Aucun	limiter les incidences sur le milieu naturel et humain
		Mise à disposition d'un barrage anti-MES	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	limiter le risque de pollution des eaux en dehors de la zone de projet
		Engins de chantiers utilisés auront les garanties nécessaires	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	limiter le risque d'accident
		Stockage et transport vers un CSD adapté des macrodéchets collectés de manière adéquate.	Entre 10 et 15 € / m ²	Gestion adéquate des macrodéchets
Ouvrages alentours estimés sensibles aux opérations de dragage seront balisés et éventuellement protégés La chaussée sera nettoyée en cas de déversement accidentel.		Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	limiter le risque de collisions accidentelles limiter le risque de pollution	
Suivi	Chantier	Mobilisation d'un coordinateur environnemental	20 000 € (2 jours / mois sur 12 mois)	Vérification de la bonne mise en œuvre des mesures ERC.
	Exploitation	Suivi des infrastructures du port par le gestionnaire portuaire.	Inclus dans les frais de gestion portuaire.	Suivre l'état des nouveaux aménagements

A la lecture de ces tableaux il y a lieu de retenir que le site accueille divers habitats dunaires plus ou moins végétalisés dont deux habitats d'intérêt communautaire abritant une importante diversité d'espèces floristiques protégées, rares ou menacées, une faune terrestre protégée (lézards, avifaune) ainsi qu'une faune sous-marine protégée : mammifères marins fréquentant le port.

Aux abords directs du port, on observe plusieurs stations de plantes protégées et que l'Eufragie à larges feuilles est présente par centaines voire milliers de pieds sur les abords des pistes et cheminements du site.

Plusieurs espèces animales protégées ainsi que rares ou menacées sont relevées, à savoir :

- 2 espèces de reptiles protégées : Lézard des murailles, Lézard à deux raies
- 2 espèces d'oiseaux nicheurs protégées dont 1 avec un statut de vulnérabilité régionale particulier : le Linotte mélodieuse.

Afin de réduire les impacts en phase chantier, les mesures suivantes sont retenues:

• EVITEMENT

- Evitement et préservation des 100m² de dune mobile et la majeure partie des stations d'espèces protégées
- Evitement de la totalité de l'habitat d'intérêt prioritaire 2120-1 - Dunes mobiles à *Ammophila arenaria* subsp. *arenaria* des côtes atlantiques, abritant plusieurs espèces végétales protégées.
- Pose d'un balisage pour compléter la mesure d'évitement précédente (utilisation de la piste principale) en protégeant et rendant visible les stations d'espèces végétales proches de la piste.

• REDUCTION

- La limitation de la vitesse de circulation à 15km/h sur les pistes
- Le démarrage progressif des travaux quotidiennement permettra aux mammifères marins de prendre la fuite et éviter l'altération de leur audition.
- La mise en place d'hydrophone couplée à une observation visuelle avant le démarrage des travaux permettra de vérifier l'absence d'animaux dans la zone puis de confirmer le niveau sonore émis durant les travaux.
- L'adaptation de la période de démarrage des travaux en dehors des périodes de reproduction de la faune permet d'éviter le risque de destruction d'individus et le dérangement d'espèces de faune protégée.
- L'utilisation ponctuelles au besoin de plaques de roulage ou piste temporaire avec remise en état permettra d'éviter d'impacter des stations d'espèces végétales localisées et n'engendrera pas d'impact sur la végétation de dunes
- L'accompagnement du projet par un écologue permettra la recherche et la préservation de nouvelle(s) station(s) d'espèces découverte(s) au cours des travaux.

- Du fait des mesures d'évitement et de réduction proposées, il est estimé qu'aucun impact résiduel ne perdure pour les populations d'espèces protégées, rares ou menacées, ou leurs habitats.

- **En accompagnement :**

Afin de s'assurer que l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction sont bien mises en œuvre, les chantiers travaux seront accompagnés par un écologue qui assurera le rôle d'expert et de coordinateur environnement.

Des mesures de suivis de la flore et de la végétation sont proposées sur 3 ans aux années N+1, N+2 et N+5.

A la suite de la mise en place de ces mesures, le rapport conclue que le projet ne sera pas de nature à nuire au maintien des populations d'espèces protégées dans un état de conservation favorable, à quelque échelle que ce soit.

IV. LA DECLARATION D'INTERET GENERAL DU PROJET

Le port de l'Argol, géré par la Compagnie des Ports du Morbihan revêt un caractère essentiel et indiscutable pour l'activité de l'île car il assure l'accueil des bateaux réalisant la liaison maritime avec le continent et l'île très proche d'Houat qui dispose d'un collège fréquenté notamment par quelques élèves d'Hoëdic.

Ce port de l'Argol, est de fait, le seul lien pour le transport de passagers (hormis le transport exceptionnel en hélicoptères) et de marchandises en provenance du continent. En 2024, l'unique pêcheur professionnel restant utilisera les installations portuaires. L'attractivité de l'île, génère sa fréquentation croissante par les plaisanciers.

Ce port subit des désordres dommageables dès que se lèvent les vents de Nord-est y compris et surtout en été lorsque sa fréquentation est optimale ; ainsi :

- les conditions d'accès et d'amarrage au port de l'Argol n'offrent ni confort ni sécurité
- Les liaisons maritimes et de transport des marchandises subissent des interruptions
- Les conditions d'accès des secours (SNSM, pompiers) peuvent être entravées
- Les trois tonnes « visiteurs » deviennent inutilisables
- De nombreux sinistres frappent les utilisateurs restés à l'amarre
- Les pontons font l'objet de nombreuses et coûteuses réparations.

Parallèlement, il se produit un recul de la dune et un fort transit sableux dans l'enceinte du port ce qui nécessite de fréquents et coûteux dragages d'entretien.

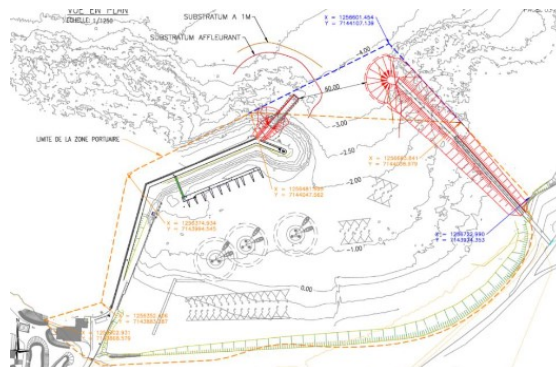
Le projet porté par CPM cible des objectifs de sécurisation et de modernisation de l'espace portuaire en améliorant l'accessibilité du port, la sécurisation des usagers, la réduction des effets du clapot dans l'enceinte portuaire et la réduction de l'ensablement naturel du port.

Le projet soumis à l'enquête résulte d'une analyse multicritères portant sur 4 projets initiaux distincts prenant en compte l'extension du môle de la marine (digue Est) et le prolongement de la digue Ouest par une jetée en respectant les limites portuaires du PLU (zonage UPa). Le scénario retenu apparaît le plus performant en termes de réduction de l'agitation du plan d'eau dans le port et de la réduction des fréquences et des volumes de dragages à évacuer.

La prise en compte de l'intégration paysagère pour le prolongement de la digue Ouest se traduit par la technique retenue de « cage de pieux » afin de conserver autant que possible le paysage portuaire existant.

Selon l'étude, il apparaît que le prolongement des ouvrages au-delà des limites du PLU n'apporte pas de réels bénéfices en terme de réduction des zones d'agitation dans le port.

Le projet a recueilli l'avis favorable des services concernés, de la municipalité d'HOEDIC et de la Grande Commission Nautique.



V. L'EXTENSION ET LE TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Le département du Morbihan porte cette demande qui concerne :

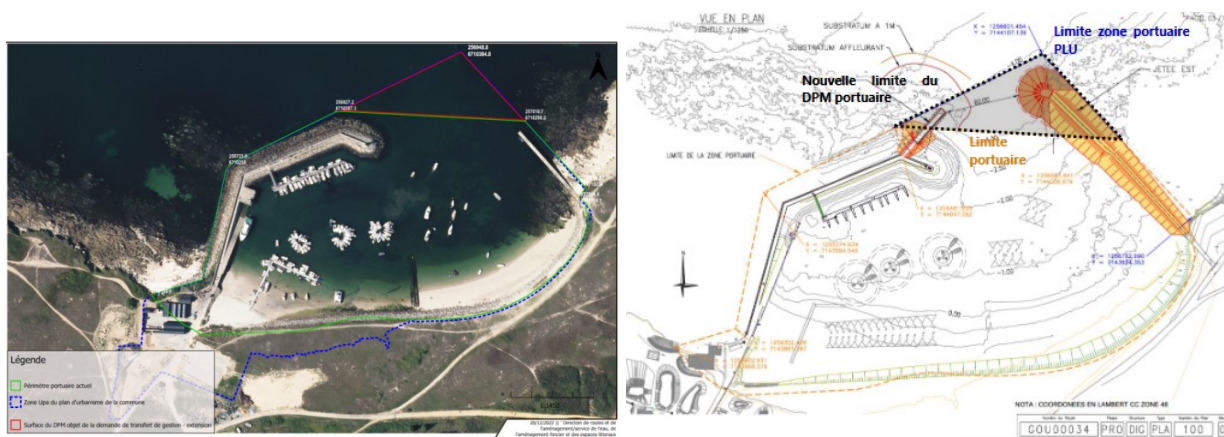
- L'extension du DPM car les projets de prolongement des deux digues s'étendent en dehors du périmètre portuaire actuel ; cette situation nécessite de fait l'extension du périmètre administratif.
- Le transfert de gestion : le 23 décembre 2022, le président du conseil départemental du Morbihan présente au préfet du Morbihan une demande de transfert de gestion du domaine public maritime de 5 850 m² résultant de l'extension du périmètre portuaire du port de l'Argol.

Ce transfert de gestion permet d'intégrer les pieds de digues dans le nouveau domaine portuaire qui s'inscrit dans l'actuelle limite portuaire.

Le domaine public maritime deviendra domaine public portuaire dont une partie sera artificialisée du fait de la construction des nouveaux ouvrages à construire.

Le conseil portuaire du port de l'Argol a émis un avis favorable sur ce projet le 29 novembre 2022, selon les dispositions de l'article R5314-4 du code des transports.

Le projet d'extension du périmètre sollicité par le département du Morbihan figure sur la vue aérienne et le plan ci-dessous.



VI. DECISIONS ADMINISTRATIVES

A l'issue de la présente enquête publique unique, le préfet du Morbihan pourra être conduit à prendre les décisions suivantes assorties éventuellement de prescriptions ou un refus concernant :

- l'autorisation environnementale au titre de l'article L.1811-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et habitats protégés
- La déclaration d'intérêt général de l'opération assortie de prescriptions ou un refus
- un arrêté préfectoral autorisant l'extension du périmètre du port de l'Argol à Hoedic
- un arrêté approuvant la convention de transfert de gestion du domaine public maritime concerné par le projet d'extension.

VII. CONCERTATION

Le dossier indique que « 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 du Morbihan 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 ».

VIII. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier d'enquête comprend trois parties :

1. Dossier administratif réunissant les pièces suivantes :

- Arrêté préfectoral du 24 août 2023
- Arrêté préfectoral modificatif du 9 octobre 2023
- Avis préfet maritime de l'atlantique, travaux d'aménagement du port de l'Argol
- Avis d'information de la MRAe
- Avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Bretagne
- Avis DDFIP
- Avis Cdt de la zone maritime atlantique
- Délibération du conseil municipal d'Hoëdic du 30 août 2023
- Avis de la subdivision des phares et balises de Lorient-Concarneau
- Avis préfet maritime, modification du périmètre du port de l'Argol

2. Le dossier produit par la Compagnie des Ports du Morbihan

- dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 à L.181-4 du code de l'environnement
- résumé non technique du dossier de demande d'autorisation environnementale
- étude d'impact sur l'environnement
 - Annexe 01 : modélisation hydrosédimentaire
- résumé non technique de l'étude d'impact environnementale
- Dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement
- Avis sur le projet
- Complétude de la demande d'autorisation environnementale : réponse au courrier de la DDTM du 23 janvier 2023.

3. Le dossier portant sur le transfert de gestion et l'extension du périmètre du port de l'Argol

- **Rapport de présentation**
- Demande de transfert de gestion du port de l'Argol
- Avis émis par les instances et services consultés
- Projet d'arrêté préfectoral approuvant la convention de transfert et portant travaux et extension du périmètre portuaire
- Projet de convention de transfert de gestion

IX. ORGANISATION DE L'ENQUETE

IX.1. Désignation du commissaire-enquêteur

Par décision du 07 août 2023, monsieur le conseiller auprès du tribunal administratif de Rennes, désigne monsieur Jean Paul BOLEAT en qualité de commissaire-enquêteur.

Le dossier porte le numéro E23000113 / 35.

IX.2. Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique

Par arrêté du 24 août 2023 modifié le 9 octobre 2023, M. le Préfet du Morbihan prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur les demandes suivantes :

-Autorisation environnementale pour la sécurisation et la modernisation du port et déclaration d'intérêt général du projet

- Extension et transfert de gestion et d'artificialisation du domaine public maritime.

La DDTM en charge du pilotage de cette enquête et le commissaire-enquêteur ont convenu préalablement des modalités d'organisation de l'enquête publique à savoir notamment la période, le nombre et les dates des permanences à la mairie d'Hoëdic.

Les deux arrêtés préfectoraux précités définissent l'ensemble des modalités s'appliquant à l'enquête publique.

IX.3. Publicité de l'enquête

Les avis concernant l'enquête conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 24 août 2023, ont été publiés dans un premier temps dans les quotidiens Ouest-France et Le Télégramme :

1er avis le 23 octobre 2023

2^{ème} avis le 17 novembre 2023.

IX.4. Affichage

L'arrêté préfectoral annonçant l'enquête a été affiché :

- en mairie d'Hoëdic
- sur le « MELVAN » bateau de la compagnie Océane assurant la liaison maritime entre Quiberon et Hoëdic
- à la gare maritime d'Hoëdic
- à la capitainerie d'Hoëdic.

L'affichage a fait l'objet d'un constat d'huissier le 22 octobre 2023 et le commissaire-enquêteur atteste de sa présence durant toute l'enquête à travers ses 5 déplacements pour la tenue des permanences.

Autres parutions et informations

L'enquête publique fait l'objet d'une première information le 10 octobre 2023 sur le site internet des services de l'Etat dans le Morbihan WWW.morbihan.gouv.fr suivie d'une seconde du fait de la tenue d'une permanence le 17 novembre 2023 en lieu et place de celle du 10 novembre annulée du fait de l'inaccessibilité de l'île par le bateau.

IX.5. Réunion avec le maître d'ouvrage et visite des lieux

Le 15 septembre 2023, le commissaire-enquêteur a rencontré M. LE HENANFF de la compagnie des ports du Morbihan qui lui a présenté le projet et remis le dossier d'enquête publique.

Le 11 octobre 2023 en mairie d'Hoëdic s'est tenue une réunion à laquelle assistaient :

- M. le maire d'Hoëdic
- M. Christian ALLANIC, conseiller municipal
- M. Fabrice LE HENANFF ingénieur portuaire à la Cie des ports du Morbihan
- M. Bruno GUILLON-VERN Directeur des ports de Port-Haliguen et de Hoëdic
- M. Jean-Charles LE FALHER, adjoint de M. GUILLON-VERN
- M. Frank NOUVEL agent du conseil départemental du Morbihan
- M. Jean-Paul BOLEAT commissaire-enquêteur

Cette rencontre portait sur la présentation du projet de modernisation et de sécurisation du port ainsi que sur les dispositions techniques retenues pour mener cette réalisation. A cette occasion, le commissaire-enquêteur a obtenu des réponses à ses questions techniques. La rencontre s'est poursuivie par une visite du site.

IX.6. Concertation amont

La grande commission nautique, réunissant le 07 janvier 2022 un grand nombre de participants, a émis un avis favorable assorti de recommandations sur le volet sécurité de la navigation concernant le projet.

IX.7. Avis du conseil municipal d'Hoëdic

Le conseil municipal d'Hoëdic a émis un avis favorable au projet le 14 septembre 2022.

IX.8. Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée entre le 10 novembre 2023 et le 15 décembre 2023 soit sur une période de 36 jours consécutifs.

Il était initialement prévu 4 permanences en mairie d'Hoëdic :

Le 10 novembre de 13h45 à 16h45

Le 24 novembre de 13h45 à 16h45

Le 01 décembre de 13h45 à 16h45

Le 15 décembre de 13h45 à 16h45.

La première permanence du vendredi 10 novembre n'a pu être tenue compte tenu des conditions météorologiques et de la décision de la compagnie Océane de supprimer ainsi la liaison maritime. Le commissaire-enquêteur en a été informé téléphoniquement préalablement. Celui-ci a informé, sur le champ, le service concerné de la DDTM, M. le Hénanff de la Cie des Ports du Morbihan et le Tribunal Administratif de Rennes.

Le commissaire-enquêteur avait prévu d'ouvrir le registre d'enquête et de parapher les pièces du dossier le vendredi 10 novembre matin dès son arrivée à Hoëdic. En effet la première permanence ne débutant que l'après-midi il lui restait largement le temps de réaliser ces tâches avant l'accueil du public.

Compte tenu de son indisponibilité, il a rappelé, par la messagerie électronique le 09 novembre, à la DDTM et le TA que la prochaine permanence se déroulerait 15 jours après soit le 24 novembre 2023.

La DDTM lui a proposé dès lors de tenir une nouvelle permanence le vendredi 17 novembre qui se substituerait à celle du 10 novembre. Le commissaire-enquêteur ayant répondu à cette sollicitation, le tableau actualisé des permanences devient alors :

- Le 17 novembre de 13h45 à 16h45

- Le 24 novembre de 13h45 à 16h45
- Le 01 décembre de 13h45 à 16h45
- Le 15 décembre de 13h45 à 16h45.

Le dossier d'enquête et le registre papier paraphé par le commissaire-enquêteur étaient consultables en version papier et à partir d'un poste informatique en mairie aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie sur le site internet de la mairie.

Le public pouvait consigner directement ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête :

- sur le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur en mairie d'Hoëdic
- ou les adresser par correspondance au commissaire enquêteur à la mairie d' Hoëdic – le bourg – 56170 Hoëdic
- ou par courriel à l'adresse suivante : portdelargol-hoedic@enquetepublique.net ;
- ou directement sur le registre électronique via le lien suivant : <http://portdelargol-hoedic.enquetepublique.net>

L'avis du Conseil Supérieur Régional de la Protection de la Nature mentionné dans l'arrêté préfectoral ordonnant l'enquête figure bien dans le dossier ouvert au public, en mairie d'Hoëdic, et paraphé par le commissaire-enquêteur. Cependant, il ne l'était pas dans le dossier consultable sur le site dématérialisé. En découvrant cette situation, le 14 décembre, le commissaire-enquêteur et la DDTM ont convenu de prolonger l'enquête de 15 jours jusqu'au 29 décembre 2023. Une cinquième permanence est alors fixée à cette nouvelle date de clôture.

Le public a été informé de cette décision par publication dans les quotidiens Ouest-France et Le Télégramme, édition du 20 décembre 2023, ainsi qu'aux lieux d'affichage précédemment cités. L'enquête couvre, dans ces conditions, une période de 50 jours.

Nouvelle mise à jour du tableau des permanences:

- Le 17 novembre de 13h45 à 16h45
- Le 24 novembre de 13h45 à 16h45
- Le 01 décembre de 13h45 à 16h45
- Le 15 décembre de 13h45 à 16h45
- Le 29 décembre de 13h30 à 16h30.

IX.9. Clôture de l'enquête

L'enquête publique s'est achevée le 29 décembre 2023 à 16h30.

Le registre d'enquête clôturé par le commissaire-enquêteur a été remis le 26 janvier 2024 à Mme BOURGINE du service à la DDTM 56.

La fermeture du registre dématérialisé est intervenue automatiquement.

Le mardi 2 janvier 2024, le commissaire-enquêteur a réceptionné 6 messages de la société PUBLILEGAL arrivés respectivement à 1h11, 1h12, 1h14, 1h18 et 1h19 qui disent :

Nous avons reçu une contribution arrivé dans les temps, mais qui n'a pas pu être intégrée dans le registre suite à un problème technique.

Vous en trouverez le contenu sous ce mail.

Cordialement,

Steve CYRILLE

Pôle numérique

contact@publilegal.fr

0175720744 - 0763414480

<https://www.publilegal.fr>

1 rue Frédéric Bastiat - 75008 PARIS

3 rue de l'Hôtel de Ville - 95300 PONTOISE

Il s'agit des dépositions de :

- Mme LE NEVE de l'association de Sauvegarde de l'île d'Hoëdic
- M. Marc Bourge
- Mme Emmanuelle DEVOS
- M. Mme RIVIERE
- M. Bruno TROUBLE
- M. Annibal DUNCKEL

Après vérification, toutes ces dépositions figurent déjà bien dans le tableau produit par la Sté Publial.

X. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET AUTRES ORGANISMES CONSULTES

X.1. Demande dérogation définie au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement (espèces faune et flore sauvages protégées)

Le 23 juin 2023, le Conseil Supérieur Régional pour la Protection de la Nature émet l'avis suivant :

Sous réserve de la prise en considération des mesures complémentaires suivantes, le CSRPN émet un avis favorable sous conditions :

- Inventaire avant le début des travaux sur les bandes de 1m de part et d'autre de la piste principale, avec un protocole écrit, puis transmission des résultats (dont une cartographie actualisée des espèces végétales protégées/d'intérêt) avant le début des travaux à la DDTM et au chef de chantier ; il pourrait être pertinent d'envisager un suivi photographique, voire de placettes, à l'instar de ce qui était préconisé dans l'avis 2021-03
- Suivi du chantier avec vérification qu'il n'y a pas de dérive de circulation, et vérification des plaques de roulage ;
- Application du même protocole d'inventaire flore et végétation pour les suivis à N+1, N+2 et N+5

X.2. Transfert de gestion du Domaine Public Maritime :

- Par mail du 4 aout 2023, le Service Local du Domaine du Morbihan fait connaître son avis favorable concernant le transfert de gestion à titre gratuit de 5 850 m2 du DPM attenant au périmètre actuel.
- Le commandant de la zone maritime atlantique émet un avis favorable le 6 septembre 2023
- Le conseil municipal d'Hoëdic du 30 aout 2023 émet un avis favorable
- Le secrétariat d'Etat chargé de la mer, DIRM Nord Atlantique-Manche Ouest, par courrier du 30 aout 2023 indique qu'il n'a pas de remarque à formuler.

X.3. Sécurisation et modernisation du port de l'Argol

- Le préfet maritime de l'Atlantique, par courrier du 5 septembre 2023 donne un avis favorable au nom du secrétariat d'Etat chargé de la mer,
- DIRM Nord Atlantique-Manche Ouest et dans son courrier du 30 aout 2023, le chef de la subdivision des phares et balises de Lorient-Concarneau écrit que les modifications de balisage seront à la charge de CPM et que les secteurs du feu de la digue Ouest ne seront définis qu'à la réception des plans du projet définitif d'extension des digues.

XI. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le public s'est peu manifesté sur le registre ouvert en mairie et qui ne recueille que 1 seule déposition RM1 et deux dépôts de documents enregistrés RM 2 et RM 3 par Mme du Fleurieu.

Le commissaire-enquêteur a ainsi accueilli et renseigné 17 personnes au cours de ses cinq permanences.

A l'inverse, le registre dématérialisé enregistre au total 122 dépositions réparties entre celles qui soutiennent le projet et celles s'y opposent.

L'ensemble des dépositions est annexé au présent rapport ; il y a lieu de relever qu'un grand nombre de dépositaires souhaitent conserver l'anonymat.

- Sont synthétisées par thème, les dépositions défavorables au projet :

THEMES	DEPOSITIONS
Projet conduisant à une augmentation démesurée de la fréquentation touristique et qui porte atteinte à la préservation de l'environnement déjà fragile de l'île	55, 59,63, 69, 70, 71, 79, 80,81, 82,83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91,92, 94, 95, 111, 118, 120, 122
Projet sans aucune amélioration pour des vents de Nord- est mais rendra par ailleurs plus délicate le passage de la passe avec des vents d'Ouest compte tenu de la restriction de sa largeur. Aucun effet sur le ressac présent au fond du port selon certaines directions de vent	66, 84, 117,
Projet coûteux, inutile pas justifié à Hoedic Dénaturation et modification de l'état naturel et sauvage du site emblématique.	55, 58, 64, 71, 72, 73, 74, 75, 77,79, 84,87, 97,

Soupçon de vouloir étendre sournoisement la capacité d'accueil du port	99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 116, 121, 59, 62, 63,69, 70,71, 91,72, 74, 77,81, 82,92 94, 97, 98, 105, 112, 115, 119,100, 105,
Le recensement ornithologique et l'étude environnementale sont incomplets ; il manque quelques espèces protégées	52, 63,67, 84, 95,
Le faible nombre d'accidents dus à la météo ne justifient pas la réalisation de ce projet	56, 57, 59,60, 61, 66, 92, 96,
L'agrandissement du port ne bénéficiera qu'aux intérêts de la compagnie des ports du Morbihan et aux commerçants de l'île. Refus de transformer le port en « marina »	62, 66, 90,91, 59, 62, 63,69, 70,71, 91,72, 74, 77,81, 82,92 94, 97, 98, 105, 112, 115, 119,
Présence d'enrochements à l'Est de la base du môle marine (côté plage) est-ce réellement prévu dans le projet ?	67,84
Absence de concertation amont, période de l'enquête mal choisie	122,

➤ Sont synthétisées par thème, les dépositions favorables au projet :

THEMES	
Excellent projet qui doit aboutir car la sécurisation du port fait défaut, il limitera les risques d'accidents sur les tonnes, les bateaux et il respecte la nature. Il facilitera l'approvisionnement de l'île. Il participera à la bonne activité du port Il limitera les frais d'entretien, d réparation et de dragage Projet bien équilibré entre sécurisation des bateaux et modernisation nécessaire du port	1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11,12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20,21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 6,
Réflexion intelligente de la politique portuaire dans le Morbihan	1,5, 6, 14,33,
Réduira les dragages couteux et les frais d'entretien des ouvrages portuaires. Impact sur le recul de la dune	18

Les principaux griefs faits au projet par les opposants tiennent au fait qu'il va :

- dénaturer l'île en augmentant le nombre de touristes générant des impacts environnementaux
- apporter davantage de touristes de passage sans que cela profite économiquement aux résidents permanents
- augmenter la capacité d'accueil du port
- bouleverser les écosystèmes
- conserver l'incidence préjudiciable du clapot dans le port avec des vents de Nord-est et que l'accès au port deviendra moins sécurisé avec des vents d'Ouest.

Les avis soutenant le projet évoquent :

- La nécessité d'améliorer le confort et la sécurité des usagers plaisanciers et du personnel de la CPM
- La réduction des coûts des réparations et d'entretien des équipements portuaires
- la diminution des dragages
- l'attente de voir sa réalisation qui améliorera la protection du port.

XI.1. Le procès-verbal de synthèse

En application de l'article R123-18 du code de l'environnement, le commissaire-enquêteur a commenté et remis à monsieur Fabrice LE HENANFF, ingénieur portuaire, représentant la compagnie des ports du Morbihan, le 08 janvier 2024, le procès-verbal de synthèse réunissant les observations du public et ses propres questions.

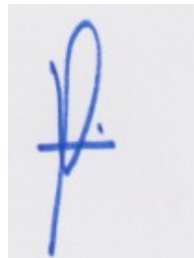
XI.2. Le mémoire en réponse

La compagnie des ports du Morbihan l'a fait parvenir, au commissaire-enquêteur, par courriel le 22 janvier 2024.

Dans cette partie 1, le présent rapport présente et développe l'ensemble des sujets concernant cette enquête publique unique et restitue les conditions de son déroulement.

Les conclusions et avis du commissaire-enquêteur relatifs à chacun des deux objets figurent séparément dans les parties 2a et 2b.

Rédigé à Moustoir-Ac, le 26 janvier 2024
Par le commissaire-enquêteur

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' and 'P' followed by a horizontal line and a vertical stroke.

Jean-Paul BOLEAT

ANNEXES

Annexe 1 : Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique

Annexe 2 : Arrêté préfectoral modificatif

Annexe 3 : Annulation de la permanence du 10 novembre pour cause de tempête

Annexe 4 : Fixation d'une permanence le 17 novembre 2022

Annexe 5 : fixation d'une nouvelle permanence le 17 novembre 2023

Annexe 6 : Observations déposées sur le RDprolongation de l'enquête publique

Annexe 7 : Procès-verbal de synthèse

Annexe 8 : Mémoire en réponse

ANNEXE 1



Direction départementale
des territoires et de la mer

Service eau, biodiversité et risques
Unité gestion des procédures environnementales

Arrêté préfectoral du **24 AOUT 2023**
portant **OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE**

Projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic
Compagnie des Ports du Morbihan

Le préfet du Morbihan
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre national du Mérite

Vu le code de l'environnement et notamment le chapitre unique du titre VIII du livre 1^{er} (parties législative et réglementaire) relatif à l'autorisation environnementale ;

Vu le code de l'environnement et notamment le chapitre IV du titre 1^{er} du livre II (parties législative et réglementaire) relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins et notamment les articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.411-1 et L.411-2 et R.411-6 et suivants ;

Vu le titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques et notamment ses articles L.2123-1 et suivants, R.2123 et suivants, L.2124-1 et suivants et R.2124-1 et suivants ;

Vu le code des transports et notamment ses articles L.5311-1 et suivants et L.5314-8 et R.5311-1 et suivants et R.5314-1 à R.5314-4 ;

Vu le décret du 20 juillet 2022 nommant monsieur Pascal Bolot, préfet du Morbihan ;

Vu l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement ;

Vu le dossier présenté par la Compagnie des Ports du Morbihan, dont le siège social est situé 18 rue Alain Gerbault - CS 62221 - 56006 Vannes cedex, le 3 novembre 2022, complété le 6 mars 2023, dans le cadre du projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic et portant sur les demandes suivantes :

- autorisation environnementale emportant dérogation espèces et habitats protégés ;
- déclaration d'intérêt général du projet ;

Vu la lettre du 23 décembre 2022 par laquelle le président du conseil départemental du Morbihan, dont le siège social est situé 2 rue de Saint-Tropez – CS 82400 – 56009 Vannes cedex, sollicite l'extension du périmètre du port de l'Argol à Hoëdic et le transfert de gestion du domaine public maritime concerné par cette extension au profit du département ;

Vu l'arrêté préfectoral du 12 avril 2023 portant prolongation de la phase d'examen de la demande d'autorisation environnementale susvisée ;

Vu l'avis de la Grande Commission Nautique du 7 janvier 2022 ;

Vu l'avis du Conseil Portuaire du 29 novembre 2022 ;

Vu l'avis du Préfet Maritime de l'Atlantique du 12 janvier 2023 ;

Vu l'avis d'information du 17 mai 2023 par lequel la Mission régionale d'autorité environnementale (Mrae) de Bretagne indique n'avoir pas pu étudier le dossier de demande d'autorisation environnementale susvisé dans le délai de deux mois qui lui était imparti ;

Vu l'avis favorable sous conditions du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) de Bretagne du 23 juin 2023 ;

Vu la décision n° 223000113/35 du 7 août 2023 complétée le 9 août 2023 du président du tribunal administratif de Rennes, nommant monsieur Jean-Paul Boleat en qualité de commissaire enquêteur ;

Considérant que conformément à l'article L.5514-8 du code des transports, en l'absence de schéma de mise en valeur de la mer, la décision de procéder à l'extension du port de l'Argol à Hoëdic sera prise par le préfet du Morbihan après avis du conseil régional de Bretagne ;

Considérant qu'en application de l'article L.181-10 du code de l'environnement, les demandes susvisées présentées par la Compagnie des Ports du Morbihan et par le département du Morbihan, dans le cadre du projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic, doivent faire l'objet d'une enquête publique unique régie par les articles L.123-1 et suivants et R123-1 et suivants du code de l'environnement ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture du Morbihan ;

ARRETE

Article 1er – Organisation de l'enquête

Les dossiers suivants, présentés dans le cadre du projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic, par :

➤ la Compagnie des Ports du Morbihan, dont le siège social est situé 18 rue Alain Gerbault - CS 62221 - 56006 Vannes cedex, le 3 novembre 2022, complété le 6 mars 2023, et portant sur les demandes suivantes :

- autorisation environnementale au titre de l'article L.181-11° du code de l'environnement comportant dérogation espèces et habitats protégés ;
- déclaration d'intérêt général du projet ;

➤ le président du conseil départemental du Morbihan, dont le siège social est situé 2 rue de Saint-Tropez – CS 82400 – 56009 Vannes cedex, portant sur l'extension du périmètre du port de l'Argol à Hoëdic et le transfert de gestion du domaine public maritime concerné par cette extension au profit du département

seront soumis à enquête publique unique du vendredi 10 novembre 2023 à 13h45 au vendredi 16 décembre 2023 à 16h45, soit pour une durée de 36 jours en mairie d'Hoëdic.

Article 2 – Consultation du dossier

Outre la copie du présent arrêté, le dossier soumis à l'enquête publique unique contient les documents suivants :

1) autorisation environnementale emportant dérogation espèces et habitats protégés et déclaration d'intérêt général :

- 1 dossier produit par le bureau d'études EGIS dont une étude d'impact et son résumé non technique
- l'avis du préfet maritime de l'Atlantique du 12 janvier 2023 ;
- l'avis d'information de la Mrae de Bretagne du 17 mai 2023 ;
- l'avis du CSRPN de Bretagne du 23 juin 2023

2) extension et transfert de gestion du domaine public maritime :

- la lettre du président du conseil départemental du Morbihan du 23 décembre 2022 et ses annexes ;
- les avis émis par les instances et services consultés ;
- le rapport de présentation ;
- le projet d'arrêté autorisant l'extension du périmètre portuaire ;
- le projet d'arrêté approuvant la convention de transfert de gestion du domaine public maritime concerné par le projet d'extension au profit du Département du Morbihan ;

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique sera consultable en version papier et à partir d'un poste informatique en mairie de Hoëdic, où toute personne pourra en prendre connaissance sur place, aux jours et heures habituels d'ouverture au public de celle-ci.

Ce dossier sera également consultable avec l'avis d'enquête publique sur le site Internet des services de l'État dans le Morbihan (<https://www.morbihan.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/HOEDIC>).

Toute précision ou information complémentaire sur le projet pourra être demandée auprès :

- de la Compagnie des Ports du Morbihan – 18, rue Alain Gerbault – CS 62221 – 56006 Vannes cedex - tél : 02-97-42-63-44 - adresse messagerie : accueil@compagnielesportsdumorbihan.fr.

- du Département du Morbihan – direction de l'aménagement des routes - SEAFEL – 2 rue de Saint-Tropez – CS 82400 – 56009 Vannes cedex – tél : 02-97-54-80-00.

Article 3 - Publicité de l'enquête

Cette enquête sera annoncée par les soins du maire de Hoëdic aux frais de la Compagnie des Ports du Morbihan par l'affichage d'un avis d'enquête quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique soit le 25 octobre 2023 au plus tard.

Chaque affiche restera visible durant toute la durée de l'enquête publique. A l'issue de l'enquête, le maire de Hoëdic établira un certificat d'affichage justifiant l'accomplissement de cette formalité de publicité et l'adressera au préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer).

Dans les mêmes conditions de durée et de délai, la Compagnie des Ports du Morbihan procédera à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Cette affiche devra être visible et lisible de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques, et être conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 susvisé.

Un avis sera en outre inséré, quinze jours au moins avant le début de l'enquête par les soins du préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer), aux frais de la Compagnie des Ports du Morbihan dans les journaux Ouest-France et le Télégramme (éditions du Morbihan).

Cet avis sera inséré une seconde fois dans les huit premiers jours de l'enquête dans les mêmes conditions.

Un avis sera également publié sur le site internet des services de l'Etat du Morbihan (www.morbihan.gouv.fr) quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique.

Article 4 – Observations et propositions du public

Monsieur Jean-Paul Boldat est désigné en qualité de commissaire enquêteur.

Il se tiendra à la disposition du public au cours des permanences suivantes en mairie d'Hoëdic :

- vendredi 10 novembre 2023 de 13h45 à 16h45
- vendredi 24 novembre 2023 de 13h45 à 16h45
- vendredi 1^{er} décembre 2023 de 13h45 à 16h45
- vendredi 15 décembre 2023 de 13h45 à 16h45

Durant ces permanences, le commissaire enquêteur recevra les personnes intéressées et prendra connaissance de leurs observations orales ou écrites.

Le public pourra consigner directement ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête, sur le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur en mairie d'Hoëdic ou les adresser par correspondance au commissaire enquêteur à la mairie d'Hoëdic - le bourg - 56170 Hoëdic ou par courriel à l'adresse suivante : portdelargol-hoediceenquetepublique.net ou directement sur le registre électronique via le lien suivant : <http://portdelargol-hoediceenquetepublique.net>.

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ainsi que les observations écrites reçues par le commissaire enquêteur, lors des permanences mentionnées, ci-dessus, seront consultables en mairie d'Hoëdic. Les observations et propositions du public transmises par voie électronique seront consultables sur le registre dématérialisé via le lien suivant : <http://portdelargol-hoediceenquetepublique.net>.

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête publique.

A la fin de l'enquête, le registre d'enquête sera transmis sans délai au commissaire enquêteur et clos par lui.

Toutefois, si le commissaire enquêteur se trouve empêché de mener à bien sa mission, le président du tribunal administratif ordonnera l'interruption de l'enquête. Il désignera un commissaire enquêteur remplaçant et fixera la date de reprise de l'enquête. Le public sera tenu informé de ces décisions. Un arrêté de reprise d'enquête sera publié dans les mêmes conditions que l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Article 5 - Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

A l'expiration du délai d'enquête, le commissaire enquêteur convoquera dans la huitaine les responsables du projet et leur communiquera les observations écrites et orales recueillies au cours de l'enquête, consignées dans un procès-verbal de synthèse. Les responsables du projet disposeront d'un délai de quinze jours pour produire leurs observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur rédigera :

- d'une part, un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et analyse les observations recueillies. Ce rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations des responsables du projet en réponse aux observations du public.

- d'autre part, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées portant sur :

- l'autorisation environnementale emportant dérogation espèces et habitats protégés en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet ;
- la déclaration d'intérêt général ;
- l'extension et transfert de gestion du domaine public maritime.

Article 6 - Publicité du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur

Il transmettra le dossier soumis à enquête déposé en mairie d'Hoëdic, accompagné du registre et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées au préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer) dans un délai de 30 jours maximum à compter de la date de clôture de l'enquête.

Il adressera simultanément une copie de son rapport et de ses conclusions motivées au président du tribunal administratif. La copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera adressée par le préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer) au responsable du projet et au maire d'Hoëdic. Dès réception, ces documents seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Toute personne pourra également en prendre connaissance auprès du préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer du Morbihan - service eau, nature et biodiversité) et sur le site Internet des services de l'Etat dans le Morbihan (www.morbihan.gouv.fr) pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Article 7 - Avis du conseil municipal, des collectivités territoriales et des groupements intéressés :

Le conseil municipal d'Hoëdic et les assemblées délibérantes des collectivités territoriales et de leurs groupements, sollicités par le préfet, sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation dès le début de l'enquête et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête soit au plus tard le 30 décembre 2023 et l'adresseront au préfet du Morbihan (direction départementale des territoires et de la mer).

Article 8 - Décisions pouvant intervenir à l'issue de la procédure

A l'issue de la procédure, le préfet du Morbihan prendra les décisions suivantes :

- une autorisation environnementale au titre de l'article L181-4^o du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et déclarant l'intérêt général de l'opération, assortie de prescriptions ou un refus ;
- un arrêté autorisant l'extension du périmètre du port de l'Argol à Hoëdic ;
- un arrêté approuvant la convention de transfert de gestion du domaine public maritime concerné par le projet d'extension au profit du Département.

Article 9 - Exécution

Le secrétaire général de la préfecture du Morbihan, le directeur départemental des territoires et de la mer du Morbihan, le maire d'Hoëdic et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Vannes, le 24 AOÛT 2023

Le Préfet

La secrétaire générale adjointe,

Marie WENCKER

Copie du présent arrêté sera adressée à :

- M. le maire d'Hoëdic
- M. le président du tribunal administratif de Rennes
- M. le commissaire enquêteur
- M. le président de la Compagnie des Ports du Morbihan

ANNEXE 2



Direction départementale
des territoires et de la mer

Service eau, biodiversité et risques
Unité gestion des procédures environnementales

Arrêté préfectoral du **9 OCT. 2023**
modifiant l'arrêté préfectoral du 24 août 2023
portant **OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE**

Projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic
Compagnie des Ports du Morbihan

Le préfet du Morbihan
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre national du Mérite

Vu le code de l'environnement et notamment le chapitre unique du titre VIII du livre 1^{er} (parties législative et réglementaire) relatif à l'autorisation environnementale ;

Vu le code de l'environnement et notamment le chapitre IV du titre 1^{er} du livre II (parties législative et réglementaire) relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins et notamment les articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.411-1 et L.411-2 et R.411-6 et suivants ;

Vu le titre II du livre 1^{er} du code de l'environnement et notamment les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques et notamment ses articles L.2123-1 et suivants, R.2123 et suivants, L.2124-1 et suivants et R.2124-1 et suivants ;

Vu le code des transports et notamment ses articles L.5311-1 et suivants et L.5314-8 et R.5311-1 et suivants et R.5314-1 à R.5314-4 ;

Vu le décret du 20 juillet 2022 nommant monsieur Pascal Bolot, préfet du Morbihan ;

Vu l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement ;

Vu le dossier présenté par la Compagnie des Ports du Morbihan, dont le siège social est situé 18 rue Alain Gerbault - CS 62221 - 56006 Vannes cedex, le 3 novembre 2022, complété le 6 mars 2023, dans le cadre du projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic et portant sur les demandes suivantes :

- autorisation environnementale emportant dérogation espèces et habitats protégés ;
- déclaration d'intérêt général du projet ;

Vu la lettre du 23 décembre 2022 par laquelle le président du conseil départemental du Morbihan, dont le siège social est situé 2 rue de Saint-Tropez - CS 82400 - 56009 Vannes cedex, sollicite l'extension du périmètre du port de l'Argol à Hoëdic et le transfert de gestion du domaine public maritime concerné par cette extension au profit du département ;

Vu l'arrêté préfectoral du 24 août 2023 prescrivant une enquête publique portant sur les demandes susvisées en mairie de Hoëdic du vendredi 10 novembre 2023 à 13h45 au vendredi 15 décembre 2023 à 16h45 ;

Considérant que le 2) de l'article 2 et l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 24 août 2023 susvisé mentionnaient les projets d'actes suivants :

- le projet d'arrêté autorisant l'extension du périmètre portuaire ;
- le projet d'arrêté approuvant la convention de transfert de gestion du domaine public maritime concerné par le projet d'extension au profit du Département du Morbihan ;

alors qu'un seul acte sera pris pour approuver la convention relative au transfert de gestion et portant travaux et extension du périmètre portuaire du port de l'Argol à Hoëdic et qu'il convient donc de modifier la rédaction des articles précités ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture du Morbihan ;

ARRETE

Article 1er.– Le 2) de l'article 2 de l'arrêté préfectoral du 24 août 2023 prescrivant une enquête publique unique relative aux demandes suivantes présentées dans le cadre du projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic, par :

- la Compagnie des Ports du Morbihan, dont le siège social est situé 18 rue Alain Gerbault - CS 62221 - 56006 Vannes cedex, le 3 novembre 2022, complétées le 6 mars 2023 :
 - autorisation environnementale au titre de l'article L.381-1-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés ;
 - déclaration d'intérêt général du projet ;
- le président du conseil départemental du Morbihan, dont le siège social est situé 2 rue de Saint-Tropez – CS 82400 – 56009 Vannes cedex, portant sur l'extension du périmètre du port de l'Argol à Hoëdic et le transfert de gestion du domaine public maritime concerné par cette extension au profit du département

est modifié comme suit :

« Article 2 – Consultation du dossier

Outre la copie du présent arrêté, le dossier soumis à l'enquête publique unique contient les documents suivants :

2) extension et transfert de gestion du domaine public maritime :

- la lettre du président du conseil départemental du Morbihan du 23 décembre 2022 et ses annexes ;
- les avis émis par les instances et services consultés ;
- le rapport de présentation ;
- le projet d'arrêté approuvant la convention de transfert de gestion et portant travaux et extension du périmètre portuaire du port de l'Argol à Hoëdic ».

Article 2 - L'article 8 de l'arrêté préfectoral du 24 août 2023 précité est modifié comme suit :

« Article 8 - Décisions pouvant intervenir à l'issue de la procédure »

A l'issue de la procédure, le préfet du Morbihan prendra les décisions suivantes :

- une autorisation environnementale au titre de l'article L181-1^{er} du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et déclarant l'intérêt général de l'opération, assortie de prescriptions ou un refus ;
- un arrêté approuvant la convention de transfert de gestion et portant travaux et extension du périmètre portuaire du port de l'Argol à Hoëdic »

Le reste sans changement.

Article 3 - Exécution

Le secrétaire général de la préfecture du Morbihan, le directeur départemental des territoires et de la mer du Morbihan, le maire de Hoëdic et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Vannes, le 9 OCT. 2023
Le préfet
Pour le préfet, par délégation,
Le secrétaire général
Stéphane JARLÉGAND

Copie du présent arrêté sera adressée à :

- M. le maire de Hoëdic
- M. le président du tribunal administratif de Rennes
- M. le commissaire enquêteur
- M. le président de la Compagnie des Ports du Morbihan

ANNEXE 3



AVIS D'INFORMATION

Enquête publique

Projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic

En raison de perturbations annoncées par la Compagnie Océane sur la liaison Quiberon-Hoëdic les 8 et 9 novembre 2023, **M. Jean-Paul Boléat, commissaire enquêteur** chargé de conduire l'enquête portant sur la demande d'autorisation environnementale emportant dérogation à la protection des espèces relative au projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic, **ne pourra pas assurer sa première permanence en mairie de Hoëdic, prévue le 10 novembre 2023 de 13h45 à 16h45.**

La période d'enquête du 10 novembre 2023 à 13h45 au 15 décembre 2023 à 16h45 n'est pas modifiée. Il est rappelé que pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consulter le dossier d'enquête en mairie de Hoëdic et sur le site Internet des services de l'État et déposer ses observations selon les modalités définies par l'arrêté préfectoral du 24 août 2023 modifié le 9 octobre 2023.

ANNEXE 4



AVIS D'INFORMATION

Enquête publique

Projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic

M. Jean-Paul Boléat, commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête portant sur la demande d'autorisation environnementale emportant dérogation à la protection des espèces relative au projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic, n'ayant pas pu assurer sa première permanence à la mairie de Hoëdic, le 10 novembre 2023 de 13h45 à 16h45, en raison des perturbations annoncées par la Compagnie Océane sur la liaison Quiberon-Hoëdic les 8 et 9 novembre 2023, **se tiendra à la disposition du public le vendredi 17 novembre 2023 à la mairie d'Hoëdic de 13h45 à 16h45.**

ANNEXE 5

Ouest-France du 20 décembre 2023

Avis administratifs

Le Préfet

**Projet de sécurisation
et de modernisation du port
de l'Argol à Hoëdic**

AVIS D'INFORMATION

Prolongation d'enquête publique

À la demande de M. Jean-Paul Boléat, commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête portant sur les demandes suivantes relatives au projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic :

- autorisation environnementale emportant dérogation à la protection des espèces ;
- déclaration d'intérêt général du projet ;
- transfert de gestion et extension du périmètre du port ;

l'enquête est prolongée jusqu'au vendredi 29 décembre 2023 à 16 h 30 en mairie d'Hoëdic.

Il se tiendra à la disposition du public le vendredi 29 décembre 2023 à la mairie d'Hoëdic de 13 h 30 à 16 h 30.

Pour mémoire, le public peut consulter le dossier d'enquête en mairie d'Hoëdic et sur le site internet des services de l'État dans le Morbihan.

ANNEXE 6

OBSERVATIONS DEPOSEES SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE

*A pour anonyme pour les dépositaires qui l'ont demandé et ceux qui n'ont indiqué que leur adresse mél
Les annexes aux dépositions de l'ABV SEPNEB et LPO sont annexées au présent PVS*

identité	dépositions
A	<p>52</p> <p>Quelques manquements dans l'étude d'impact écologique :</p> <ul style="list-style-type: none">- orthoptères : oubli d'<i>Euchorthippus elegantulus</i> (espèce patrimoniale)- amphibiens : oubli du Crapaud calamite qui bénéficie d'habitats terrestres au sein même de la zone d'étude (observations personnelles dans la dune + port).- oiseaux nicheurs : aucun focus sur le Gravelot à collier interrompu, qui est pourtant l'espèce "phare" du secteur ! Avec son statut d'espèce protégée, Vulnérable et à responsabilité biologique "très élevée" ! 1 à 2 couples se reproduisent entre la plage et le chemin... ils seront ainsi pris dans un goulot d'étranglement !- oiseaux hivernants et migrateurs : beaucoup d'espèces sont présentes dans le port (+ sur la digue) à marée haute (repositoires pour les huîtres, cormorans, goélands, tournepierres, et parfois gravelots et bécasseaux), ou bien à proximité directe (alcidés, laridés, Fou de Bassan, macreuses, plongeurs, etc.). Les impacts en mer lors des travaux de battage seront un peu plus importants que mentionnés.... <p>Il convient donc de recalibrer les enjeux, et par conséquent les mesures ! (exclus et mesure durable pour protéger les G. à collier interrompu, choix d'une période de travaux adéquat (favoriser août-octobre, soit en-dehors de la période de reproduction et avant l'hivernage), etc.</p>
A	<p>55</p> <p>La dimension de ce projet de "modernisation" du Port interpelle d'abord au regard de la taille de l'île d'Hoedic qui pour rappel est de 2km2.</p> <p>Ce projet a pour objectif premier d'augmenter la capacité d'amarrage du Port, ce qui conduira inévitablement à une augmentation considérable du flux touristique sur l'une des plus petites îles habitées de Bretagne.</p> <p>Or la position des îles bretonnes consiste actuellement à lutter contre l'hypertourisme. Le 14 juin dernier, l'île de Brehat a pris un arrêté afin de limiter l'accès des touristes sur l'île pendant l'été : l'enjeu est de préserver l'écosystème de l'île. Ce type dispositif a vocation à être étendu aux autres îles bretonnes notamment Hoedic qui est une "Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique" et dont le flux touristique est croissant durant l'été.</p> <p>Au delà de ces considérations, le diagnostic de l'étude d'impact joint à la proposition de projet n'évoque pas l'impact des travaux à réaliser sur les habitats marins et sur les populations benthiques.</p> <p>La campagne d'échantillonnage aurait du, en outre, être réalisée sur plusieurs périodes de l'année.</p>
A	<p>56</p> <p>Avis défavorable.</p> <p>Le rapport entre la nécessité et l'impact prévisible est très en défaveur de la réalisation de ce coûteux projet dans la mesure où les infrastructures prévues n'ont pas pour vocation de bénéficier aux îliens.</p>
A	<p>57</p> <p>Je suis défavorable au projet qui est fort coûteux pour peu d'avantages aux îliens.</p>
A	<p>58</p> <p>Je suis défavorable au projet de travaux d'agrandissement du port de l'argol</p>

A	<p>59</p> <p>Je souhaite apporter quelques observation à ce projet d'agrandissement du port. Ma première réaction a été "encore ?!". Effectivement, le port a déjà, ces dernière année reçus de nombreux aménagement comprenant une zone de stockage destinée au pêcheurs, une glacière, une nouvelle capitainerie, une nouvelle gare maritime ainsi qu'une zone de stockage de bateau.</p> <p>Je ne remet pas en question l'utilité de ces infrastructures, seulement nous sommes d'ors et déjà face à une dénaturation de l'environnement très importante. Effectivement, sur notre paysage rural insulaire ces nouvelles infrastructures dénotent de part leurs aspect très industriel.</p> <p>Par ailleurs l'usage de ces nouvelles infrastructures est déjà très limité étant donné que nous ne comptons déjà plus qu'un pêcheur sur l'île. Bien que de nouveaux professionnel pourrais à l'avenir s'installer, les infrastructures sont déjà suffisantes à un bon exercice de leur profession. Pour continuer, l'activiste de tourisme sur l'île se concentre essentiellement sur la saison estivale, à savoir trois mois dans l'année. Une écrasante majorité des touristes viennent à la journée via les navettes ou en bateau, mouillant au large de l'île. Seule une infime fraction d'entre eux a usage du port. Je parle au nom de tout les habitant de la commune en disant que nous ne souhaitons pas voir notre port s'agrandir. Cela pour les raison citée auparavant mais également car notre territoire souffre de plus en plus du tourisme trop important pour la taille de l'île.</p> <p>Notre centaine d'habitant annuelle n'aura usage que d'une infime partie du port, seule la saison estivale pourrais rendre utile ces installation démesurée dont vous nous parlez. Très cordialement</p>
A	<p>61</p> <p>Je suis défavorable a se projet</p>
A	<p>62</p> <p>Bonjour</p> <p>Ce projet d extension de la digue nord est à pour but de protéger le port des vents de nordet</p> <p>Je l entend bien mais dans quel but ? Les usagers insulaires du port sont à l abri de la jetée et la mise en place du ponton à sécuriser l usage du port Le courrier est également à l abri avec l accès à la grande cale</p> <p>La construction de cet enrochement est un lourd projet Dont l intérêt est uniquement de rendre praticable sereinement l amarrage aux tonnes par vent de nordet aux plaisanciers. Ce qui de l intérêt financier de la CPM</p> <p>Et ce uniquement durant la saison estivale. Cela a donc un objectif très clairement comptable</p> <p>Pêcheurs et locaux ne verront pas d améliorations</p> <p>Par contre cela va changer l aspect du site considérablement en vue d améliorer le tourisme plaisancier déjà très développé</p> <p>Beaucoup de travaux. Un grand changement de paysage Pour accentuer l emprise de la CPM déjà très présente</p> <p>Et avec une certaine inconnue quand à l évolution de l ensablement du site</p> <p>Ceci n est que mon avis mais je suis défavorable à ce projet selon moi démesuré et sans intérêt de fond pour la vie insulaire</p> <p>Cordialement</p>
A	<p>63</p> <p>Avis défavorable.</p> <p>Conscient de l'intérêt d'entretenir les infrastructures portuaires, mais très inquiet quand à l'ampleur de ce chantier... La compagnie des ports auraient-elles des projets en tête???</p> <p>Beaucoup de manquements à l'Etude d'Impact Environnemental.</p> <p>La Zone d'étude ne tient pas compte de la proximité avec la zone humide du marais (Lenn Vihan) et des populations d'amphibiens s'y reproduisant chaque année (crapaud calamite - espèce Liste rouge régionale).</p> <p>Elle ne tient pas compte non plus de la proximité avec la plage de l'Argol où niche chaque année (depuis au moins 2016) le Gravelot à collier interrompu, espèce classée Vulnérable, faisant l'objet d'un programme de suivi national...</p> <p>Idem pour certaines espèces de plantes très rares et menacées, tel que le Lupin réticulé...</p> <p>La faune et flore benthique n'est que survolée, alors que l'on sait que les fonds marins entourant l'île sont d'une richesse exceptionnelle! Nos amis pêcheurs pourront en témoigner!</p> <p>A croire que tout le travail réalisé depuis des années par les naturalistes pour protéger ce lieux encore (presque) préservé, n'aurait servi à rien!!! Je pense notamment aux travaux réalisés par l'Association de gestion du fort d'Hoedic et de son environnement - AGFHE, par Melvan, par la LPO, par Bretagne vivante... etc, etc...</p> <p>Un tel chantier, devrait être à l'arrêt durant la période de reproduction de ces espèces, c'est à dire du 10 mars au 20 Juillet... La question de sa réalisation se pose donc!</p> <p>Aucune mesure compensatoire n'ont été proposées par le bureau d'étude. Pourquoi?</p> <p>Les priorités économiques des uns risquent encore de faire le malheurs des autres et le patrimoine naturel (inestimable) de l'île va encore en faire les frais!</p>

A	<p>64</p> <p>Bonjour,</p> <p>J'ai étudié une parties des documents relatifs à votre projet. Je ne suis pas en mesure de juger de la pertinence purement technique, mais je m'interroge sur le sens de votre projet.</p> <p>D'abord combien ça coûte ? Je n'ai pas trouvé de chiffrage. Cette question paraît importante, car votre projet propose d'apporter sécurité et modernisation.</p> <p>Sécurité : Y a t il une liste des accidents ou impliquant la situation actuelle. La situation actuelle est-elle dangereuse ? Études ? On peut toujours sécuriser pour sécuriser, mais c'est alors sans limites, sauf justement budgétaires et/ou environnementales</p> <p>Modernité : Au contraire de ce qui est classique, ce qui se prétend moderne, porte déjà en soi l'obsolescence, voire la ringardise imminente. Est ce que le progrès de votre initiative ambitionne de civiliser ce qui est vierge et sauvage, comme on l'envisageait au 19eme siècle ?</p> <p>Si je souligne votre dénomination de Sécurisation et de Modernisation du port de l'Argol, c'est que je crains que votre projet n'ose pas se dénommer Agrandissement du port de l'Argol. Plus de béton, plus de tourisme, plus de plastique, plus de pétrole, plus de travaux, plus de carbone, plus de dettes... Garantissez-vous le contraire ? Etudes ? Engagements ?</p> <p>Pourquoi dépenser tant si ce n'est pour augmenter la capacité d'accueil ? Le danger et la désuétude de la situation actuelle ne me sautant pas au yeux.</p> <p>Si c'est moderne, est-ce contemporain ? Demandons à nos enfants, ils sont les mieux placés pour considérer ce qu'est le futur, le progrès, le moderne. Demandez-leur ! Je ne suis pas certain qu'ils rêvent de plus de béton.</p> <p>Salutations</p>
M. BOLITT Le Bourg Hoedic 56170	<p>66</p> <p>Je ne suis pas favorable à la réalisation des travaux envisagés dans le port de l'argol à Hoedic pour les raisons suivante</p> <p>La sécurisation du port est l'argument évoqué,les accidents sont pourtant peu fréquents,si ce n'est une tonne qui se décroche par une probable erreur d'entretien et qui même dans un bassin clos aurait fini à la cote ,et quelques barres de flèches abîmées par une météo de plus en plus prévisible. Il s'agit plus d'augmentation de l'accueil et des recettes, quoiqu'en dit la compagnie des ports dans son rapport ,que de sécurisation. Le Melvan gardera t'il le même rayon d'évitage pour ces manœuvres? Le passage du goulet entre les deux digue sera plus compliqué à appréhender avec à la clé encore plus d'annulation des rotations. Je ne vois pas en quoi ces aménagements très coûteux en proportion du nombre d'habitants bénéficieront réellement aux insulaire,mais d'avantage à un tourisme toujours plus massif. Alors que certains réfléchissent à des jauges , ce projet me semble aller à contre courant.</p>
ABV -SEPNB	<p>67</p> <p>Avis défavorable de l'association Bretagne Vivante - SEPNB, notamment sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - oubli du Crapaud calamite se reproduisant à proximité immédiate de la piste d'accès au môle de la marine et dont la popul: marais de l'Argol et les juvéniles risquent de subir un fort impact en raison du risque d'écrasement par les engins de chantier - absence de mesure d'évitement concernant la reproduction du Gravelot à collier interrompu directement en bordure du ch: marine (bruit, pollution lumineuse nocturne, dérangement engendrer par la fréquentation humaine accrue qui viendra obse: - oubli de la présence d'une plante protégée le Lupin réticulé, sur la dune de l'Argol - absence d'avis du CSRPN <p>Le détail des observations est fourni en pièce jointe.</p>
A	<p>69</p> <p>Il peut être intéressant de repenser à la nécessité de ce projet, en reconsidérant d'une part le respect de l'environnement et les multiples pollutions qu'il peut engendrer, d'une autre les conséquences sur l'île d'un afflué touristique plus grand.</p>
M. GUILLAS Vannes	<p>70</p> <p>Bonjour,je suis contre. Trop cher,trop d'impact sur l'environnement, peu voir pas d'impact sur la vie quotidienne des habitants d'Hoedic..... effectivement peut être plus de capacités d'accueil mais n'y a t il pas déjà un trop plein de visiteurs?.....il y aurait beaucoup de choses à dire mais surtout d'autres choses a faire avec autant d'argent.....</p>
A	<p>71</p> <p>Avis défavorable à ce projet</p> <p>La préservation de ce site naturel exceptionnel est fragile, aussi il y a de quoi se demander si la perspective d'un agrandissement du port dans le but d'accueillir plus de plaisanciers est bien cohérente avec les principes de préservations du littoral ? En effet quelle est la nécessité d'un projet d'une telle ampleur ? Et quid du respect de l'écosystème et de l'impact réel sur la nature ? Il ne m'a pas semblé que ces points soient bien explicites dans les documents . Je vous remercie</p>
A	<p>72</p> <p>Avis défavorable à un projet qui apparaît démesuré pour le bénéfice qui en serait retiré et en raison de l'impact environnemental</p>

A	<p>73</p> <p>Avis défavorable</p> <p>Ce projet ne peut s'en tenir à l'agrandissement du port. Si on agrandit le port il faudra inévitablement agrandir les infrastructures de l'île à un moment où à un autre. Ce chantier, pour être rentable, ne peut qu'appeler de nouveaux aménagements coûteux et imposants. Je me demande parfois pourquoi l'on s'acharne à détruire ce qui reste de charme et d'authenticité sur l'île. En tout cas si le projet est d'accueillir les futures JO, je pense qu'on fait les choses à l'envers.</p>
A	<p>74</p> <p>Avis défavorable</p> <p>Travailler à une sécurisation du port oui, si cela est nécessaire pour les Hoedicais, mais agrandir pour favoriser un passage intensif NON !</p> <p>on doit préserver le littoral</p>
A	<p>75</p> <p>Avis défavorable à ce projet démesuré pour Hoëdic. La solution proposée dépasse largement le besoin.</p>
A	<p>77</p> <p>L'extension de la zone portuaire d'Hoedic sous-entend que plus de bateaux pourront y faire escale et des bateaux de gabarit supérieur. Cela implique plus de monde sur l'île, plus de consommation d'eau et d'électricité.</p> <p>Or le charme d'Hoedic réside précisément dans le fait que l'accès restreint du port restreint de fait le nombre de touristes et préserve la faune et la flore de l'île.</p> <p>Il semble absolument impératif de préserver ce patrimoine naturel qui est la véritable richesse de l'île.</p> <p>Partout en France, des voix s'élèvent pour dénoncer la bétonisation des sols, contre la pollution liée au tourisme de masse. Hoedic n'a pas besoin d'un port plus grand mais que l'on protège sa nature.</p> <p>En tant qu'amoureuse de la Bretagne et en particulier d'Hoedic, je m'oppose à l'extension du port d'Argoal.</p>
A	<p>78</p> <p>Avis défavorable.</p> <p>la sécurité en mer, oui, mais la Bretagne ne doit pas devenir un parking à bateau, la mer n'est pas un parc de loisir. le budget devrait plutôt aller à la lutte contre la montée des eaux qui est une question existentielle pour Hoedic.</p>
Mme LEDESMA Nantes 44000	<p>79</p> <p>Le charme d'Hoedic réside dans le fait que l'accès restreint du port limite le nombre de touristes et préserve la faune et la flore de l'île.</p> <p>Il semble absolument impératif de préserver ce patrimoine naturel qui est la véritable richesse de l'île.</p> <p>L'extension de la zone portuaire d'Hoedic donnerait l'accès à plus de bateaux, des bateaux de gabarit supérieur. Cela implique plus de monde sur l'île, plus de consommation d'eau et d'électricité et pétrole pour acheminer les touristes.</p> <p>Nous sommes à une époque où il faut restreindre ce commerce stérile. Nous devons préserver le petit joyaux qu'est Hoedic. Ne cédon pas aux sirènes du tourisme de masse. Préservons Hoedic !</p>
A	<p>80</p> <p>Hoëdic est une petite île non adaptée au tourisme de masse. De plus le tourisme de masse est un désastre écologique. Je vous prie d'abandonner ce projet au plus vite.</p>
A	<p>81</p> <p>Le projet de modernisation du port de l'Argoal à Hoëdic ne paraît pas indispensable.</p> <p>Je suis pour la préservation du site en l'état.</p> <p>Pas besoin d'aller dans le sens d'une augmentation du nombre des touristes, et donc de la détérioration de ce magnifique site.</p>
Mme PEULT Camille Nantes 44000	<p>82</p> <p>L'agrandissement de ce port provoquera un tourisme de masse, ce qui mettrait en danger la faune et la flore de l'île</p>
M DUGOUSS ET Châteauneuf d'Ille et vilaine 35430	<p>83</p> <p>Le projet de modernisation du port d'Argoal sur l'île d'Hoedic n'apparaît pas indispensable et va à contre courant des contraintes environnementales actuelles.</p> <p>Nous pouvons nous poser la questions de la préservation de l'écosystème de l'île face à une augmentation de l'activité humaine sur cette petite île , augmentation du piétinement , de la consommation d'eau douce et potable, de la quantité de déchets produits et leur gestion... etc</p> <p>A l'heure où énormément de sites à l'écosystème fragile ont été dévastés par un tourisme de masse, une posture plus raisonnée (able)ne serait elle pas plus adaptée pour maintenir , préserver la pérennité de cet écosystème précieux.</p>

LPO	<p>84</p> <p>Avis défavorable de l'association LPO Bretagne.</p> <p>L'inventaire naturaliste souffre de graves lacunes, et il ne peut être utilisé en l'état, ni justifier la demande de dérogation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la zone d'étude, largement sous-dimensionnée, n'est pas adaptée aux enjeux de biodiversité du site - l'ensemble du milieu dunaire sur et à proximité du chantier n'est pas pris en compte. - aucune mesures d'évitement du Gravelot à collier interrompu, alors que l'espèce niche sur le site et à proximité - le crapaud calamite (espèce patrimoniale) n'a pas été pris en compte dans l'étude, alors que les écrasements seront inévitables - la biodiversité du marais d'Argol, jouxtant la zone de chantier, n'a clairement pas été prise en compte, alors que c'est un milieu insulaire humide fragile - le lupin réticulé (espèce rare en Bretagne, dont la seule station hoëdicaise est sur la zone de chantier) n'a pas été pris en compte dans l'étude - le plan de circulation des engins laisse planer un risque fort sur le milieu dunaire - le plan de stockage est matériaux est inexistant - un enrochement semble prévu à l'extrémité de la plage d'Argol, en zone Natura 2000. Il doit être proscrit - l'avis du CSRPN est absent du dossier - les choix d'aménagements ne semblent pas répondre au besoin de sécurisation par forte houle d'ouest - l'extension de la capacité d'accueil du port est évidente alors que le dossier AEU mentionne l'inverse du dossier d'aménagement <p>Avis défavorable détaillé en pièce-jointe</p> <p>1 pièce jointe à l'observation</p>
A	<p>85</p> <p>Je ne suis pas du tout favorable à ce projet.</p> <p>Laissons Hoedic loin des affluts dévastateurs d'un tourisme proportionnellement trop important par rapport à ses capacités d'auto ressourcement environnemental.</p>
A	<p>86</p> <p>Le projet de modernisation du port d'Argol sur l'île d'Hoedic entrainera plus de tourisme, ce qui ira à l'encontre de la préservation de l'écosystème de l'île. Ce projet semble inadapté face à des contraintes de protection de la nature et de l'environnement.</p>
A	<p>87</p> <p>Hoedic doit être protégée du tourisme de masse, ce qui se produira si le port est agrandi</p>

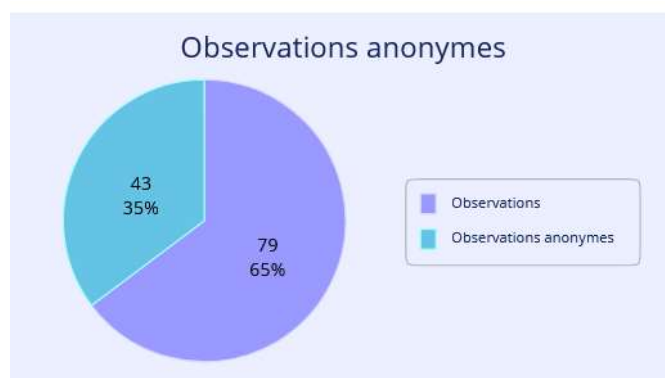
<p>A</p>	<p>88</p> <p>D'après un article de Ouest France daté de 2022, validé par le maire D'hoedic, chaque été, l'île passe de 80 à 1 500 habitants. Il semble que cet afflux périodique suffisent à maintenir l'économie de l'île pour l'année .</p> <p>Le fait d'agrandir le port vise-il à autre chose qu'à augmenter le nombre de visiteurs non résidents, et cela correspond il à une nécessité ?</p> <p>Le dernier article de de l'annexe 4 du rapport de la cour des comptes semble claire à ce ce sujet</p> <p>https://www.ccomptes.fr/system/files/2023-01/Synthese%20régionale%20et%20sa%20réponse%20-%20iles%20du%20Ponant%20version%20définitive%20rectifiée.pdf</p> <p>Annexe n° 4. Propositions émises par l'AIP aux parlementaires – projet de loi 4D/3DS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inscrire dans la loi la spécificité des îles du Ponant 2. Garantir la prise en compte de l'insularité lors des débats parlementaires, par l'attribution d'un sénateur aux îles du Ponant 3. Adapter le statut des îles du Ponant au sein des intercommunalités 4. Favoriser la coopération entre les îles au sein d'un cadre ad hoc 5. Augmenter les plafonds d'accès au logement social dans les îles du Ponant 6. Introduire une exception insulaire à l'interdiction de construire dans les zones urbanisées situées en espaces proches du rivage 7. Renforcer le levier fiscal des îles du Ponant face à l'inflation des résidences secondaires 8. Classer l'ensemble des îles du Ponant en zone de revitalisation rurale (ZRR), afin d'encourager leur développement économique 9. Soutenir le développement agricole des îles du Ponant 10. Étendre les dispositifs de récupération d'eau de pluie, pour limiter les prélèvements sur la ressource disponible 11. Favoriser la production d'énergies renouvelables sur les îles du Ponant 12. Donner les moyens aux îles du Ponant de respecter les objectifs fixés aux zone non interconnectées (ZNI) 13. Soutenir les îles du Ponant dans la lutte contre les espèces invasives 14. Garantir la mise en oeuvre effective de l'enlèvement des ordures ménagères 15. Accorder aux îles l'autonomie philatélique 16. Développer l'accès au haut débit dans les îles du Ponant 17. Conforter le statut du collège des îles du Ponant et autoriser son extension à d'autres îles 18. Garantir un service minimum de transports de marchandises et de personnes sur les îles du Ponant 19. Maîtriser les flux humains sur les îles du Ponant
<p>M. .JOSEPH Sarzeau</p>	<p>89</p> <p>Projet capital pour sécuriser les amarrages et les mouvements D'équipage et donc de personnes vulnérables sans compter les activités de servitudes propres à l'activité d'un Port insulaire.</p>

<p>PREUSS JEAN- JACQUES 56170 HOËDIC</p>	<p>90</p> <p>On comprend bien que la préoccupation principale des commerçants hoëdicais est le CA, notamment celui réalisé en 3 mois, du 15 juin au 15 septembre. Soit ! Mais ne peut-on ensemble regarder comment préserver notre perle devant le flot toujours plus invasif des touristes trop mal informés des comportements à adopter en débarquant sur Hoëdic, afin de préserver une cohabitation la plus harmonieuse possible. Est-ce encore possible quand la population, en plein été, est multipliée par trente (on passe de 100 à 3000 personnes !!!) ? Je n'ai pas la solution mais se lancer dans de gros travaux (dont on ne mesure pas bien les conséquences sur la faune et la flore hoëdicais) qui vont encore accroître le nombre de touristes sans se préoccuper d'abord des conséquences est une pensée à court terme. Invoquer comme argument la sécurité de l'accostage de la navette Melvan relève de la franche rigolade. On aurait pu me prévenir que je risquais ma vie en débarquant à Hoëdic !</p>
<p>A</p>	<p>91 Date de dépôt : 19/12/2023 Heure de dépôt : 21:27 Valide : <input checked="" type="checkbox"/> Modéré : <input type="checkbox"/></p> <p>Avis défavorable !</p> <p>On peut toujours trouver des solutions quand on invente des problèmes !</p> <p>Je pense que Hoëdic a suffisamment été défigurée ces dernières années par la construction de bâtiments inutiles (et très coûteux) répondant à de faux problèmes. Exemples:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Logements individuels de 160 m2 accueillant des familles intermittentes du travail. -Ecole rasée puis reconstruite alors que des travaux de fond pouvaient être envisagés pour beaucoup moins chère. -Local des pêcheurs surdimensionné pour une activité en recul. Des pêcheurs à qui ont fait payer l'addition ! <p>J'en passe...</p> <p>Concernant les commerces, on pourra aborder le sujet d'un éventuel besoin lorsque les restaurants seront en mesure (et enclins) de répondre au flux actuel de touristes, ce qui est loin d'être le cas...</p> <p>Pour les rotations des navettes, il me semble que les annulations ne sont pas dues à l'infrastructure du port actuel.</p> <p>L'agrandissement du port de Hoëdic ne sera bénéfique qu'à la compagnie des ports du Morbihan qui se verra développer l'ensemble de ses ports grâce la destination "n° 1" (Hoëdic) devenue confortable, proposée aux plaisanciers...</p> <p>Pour finir, si on veut vraiment dépenser des sous et améliorer la sécurité sur notre île, études des possibilités de structure pour accueillir les noctambules (aussi amoureux de Hoëdic) au lieu de les canaliser dans le feu du Gaduer où le danger est bien réel !</p> <p>Si le projet se réalise, j'irai à Houat !!</p>
<p>A</p>	<p>92</p> <p>Projet Inutile!</p> <p>En 2023, en pleine crise climatique et de la biodiversité, est-il encore pertinent de continuer à vouloir construire à tout prix de nouvelles infrastructures pour accueillir encore plus de gens et générer encore plus de profit?</p> <p>Le port actuel est déjà bien suffisant et sûr. Ce n'est pas un tel projet qui maintiendra des emplois à l'année sur les îles.</p>
	<p>93</p> <p>Avis complémentaire de Bretagne Vivante, après avoir échangé avec M. Boleat, commissaire enquêteur (cf. fichier pdf ci-joint).</p> <p>1 pièce jointe à l'observation</p>
<p>A</p>	<p>94</p> <p>Non à la création d'une marina polluante sur l'île d'Hoëdic. La prolifération des bateaux rapides en provenance du continent à coque semi rigide et au moteur thermique à la puissance démesurée (de type Zodiac) est déjà suffisamment catastrophique et ingérable par beau temps. La création de cette marina serait la destruction pure et simple d'un havre de paix pour les hommes, la faune et la flore.</p>

A	<p>95</p> <p>« Avis défavorable, en l'état actuel des indications fournies</p> <p>Faute d'être une voix scientifiquement et techniquement autorisée sur les diverses problématiques que soulève le projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol, je ne peux manquer de me rallier aux avis dûment argumentés et documentés d'experts reconnus dont je sais, de longue date, les compétences en matière de biodiversité (cf. avis de Arnaud Le Nevé).</p> <p>Par ailleurs, étant, depuis de nombreuses années, partie prenante aux travaux menés par l'Association Melvan et publiés par la Revue des deux îles, dont les articles consacrés au patrimoine naturel de l'île font autorité, je reste surpris par l'absence de prise en compte de la biodiversité, en ses divers domaines, par le maître d'ouvrage et les bureaux d'étude en charge du projet. On a peine à croire que ces derniers n'aient pas jugé utile de consulter les organismes et les spécialistes concernés.</p> <p>Cela jette un doute sérieux sur la crédibilité de l'ensemble du projet. Et peut-être même sur son bien-fondé, tout particulièrement au regard des moyens préconisés pour sécuriser l'accès des bateaux au port de l'Argol par gros temps (cf. avis de Arnaud Le Nevé).</p> <p>Peut-on enfin passer également sous silence l'impact vraisemblable de l'extension des installations portuaires sur l'hyper-fréquentation touristique ? Les diverses problématiques de cette lancinante question – notamment pour Hoedic ? – ont été abordées lors d'un séminaire réunissant, il y a deux ans, les édiles des îles du Ponant, dont le maire d'Hoedic, ainsi qu'un large échantillon de responsables concernés (cf. Séminaire Hyper-fréquentation – 10 décembre 2021 – www.iles-du-ponant.com).</p> <p>Dès lors, force est d'adhérer à l'un des avis émis dans le cadre de cette consultation : les infrastructures prévues par « ce coûteux projet » ne semblent pas avoir pour vocation de bénéficier aux îliens ...</p> <p>L'examen de l'ensemble de ces paramètres (coût du projet, impact sur la biodiversité, sur l'hyper-fréquentation, absence de bénéfice aux îliens) ne serait-il pas du ressort de la Cour régionale des comptes de Bretagne ?</p>
A	<p>96</p> <p>Le projet de mesurer par rapport à la capacité du port actuel</p>
	<p>97</p> <p>Non à la création d'une Marina absurde sur l'île d'Hoedic » Mh Durantet</p>
FINE JUDITH 5310 LA ROCHE DE RAME	<p>98</p> <p>Je trouve absurde de créer une marina sur cette île encore sauvage et préservée. C est un projet d un autre temps, celui où on ne se préoccupait ni de l écologie, ni du vivant</p>
A	<p>99</p> <p>Je suis contre ce projet d'agrandissement du port.</p>
Jean- François Obadia 69003 Lyon	<p>100</p> <p>Je suis fermement opposé à ce projet délirant. Hoedic reste un des derniers bastions relativement préservé.</p> <p>Que les excités du béton aillent en Méditerranée faire des affaires !!!</p> <p>Amoureux respectueux d'Hoedic je passe sur l'île régulièrement depuis plus de 30 ans et je reste toujours émerveillé par ce coin de paradis à préserver absolument.</p>
ANDRE- OBADIA: 69003 LES ONY	<p>101</p> <p>Je suis opposée à ce projet que je juge catastrophique pour le site, pour ses habitants, et pour tous les amoureux d'Hoedic</p>
Clara OBADIA	<p>102</p> <p>Je m'oppose à ce projet absurde qui dénaturerait l'île.</p>
OBADIA: 92240 MALAKOFF	<p>103</p> <p>Je m'oppose vivement à ce projet. Hoedic tient sa belle réputation de son environnement sain et préservé, c'est une part unique du patrimoine breton qu'il faut protéger.</p>
A	<p>104</p> <p>Non à cette invasion du béton pour des bateaux à coques semi rigides, aux moteurs surpuissants et ultra polluants ! Laissez vivre le caillou. Donnez du sens à ce que vous faites, en temps que décideurs, participez à l'évolution du monde dans le bon sens... vous avez des enfants ? Qu'ils soient fiers de vous... Agissez, vous avez le pouvoir d'agir ! Vous !</p>
A	<p>105</p> <p>Je suis franchement opposée à ce projet qui va dénaturer un lieu magique encore protégé du tourisme de masse</p>

A	106 Je suis contre ce projet de marina qui va dénaturer le joli site d'Hoedic.
MATI NICOLASO 5310 LA ROCHE DE RAME	107 Je suis tout à fait défavorable à ce projet de développement des capacités d'accueil du port d'Argol, cette île est bien trop petite et son milieu naturel n'y résistera pas. Je ne comprends pas que ce type de projet soit encore imaginé a Alors que nous vivons un changement climatique catastrophique et qu'il est indispensable de réduire notre consommation de tout.
A	108 Non à la création d'une Marina absurde sur l'île d'Hoedic
GENTY 92330 SCEAUX	109 C'est une aberration. Ce petit coin de paradis doit le rester et ne jamais grandir au risque d'être complètement dénaturé. L'île à déjà du mal à absorber la vague de touristes l'été et ce serait une véritable catastrophe.
TOUVAIS 94320 THIAIS	110 C'est très simple...Monsieur le Commissaire enquêteur il faut donner un avis négatif. Cesser ainsi de continuer la defiguration rampante du opays
BENJAMIN GAY 75003 PARIS	111 Je suis opposé à ce projet, qui livrera l'île au tourisme de masse, ils apporteront moins qu'ils ne détruiront. L'impact d'un tel projet sera forcément énorme et les conséquences sur l'augmentation des flux de visiteurs n'a pas l'air d'être considéré autrement que sur des indices bureaucratiques. Sans compter les inévitables blocages du chantier par des associations écologistes qui feront certainement durer la présence des machines et augmenteront l'impact des travaux sur l'environnement.
KOSMA 94360 BRY SUR MARNE	112 Non à un projet d'une marina totalement en décalage avec la nature de l'île et son échelle qui va produire pollution marine et sonore dans l'un des rares endroits encore préservé des ravages de la main de l'homme et des abus de rentabilité court termistes. Bientôt la petite soeur de l'île de Nauru... ?
A	113 Hoëdic est un petit paradis, un lieu préservé et magique. Et doit le rester. Y aller se mérite. Vous voulez attirer le tourisme de masse ? Et la prochaine étape, bétonnera les route ? Hoëdic doit rester Hoëdic
LEFEVRE 75020 PARIS	114 NON A CE PROJET DE MARINA ABSURDE, DEMESURE ET DECONNECTE DU 21e SIECLE
LEFEVRE 02260 VIC SUR AISNES	115 Mais quelle horreur. Comment peut vouloir créer une marina polluante sur l'île d'Hoëdic. Vous voulez voir les zodiacs débarquer matin midi et soir ? Les plages se noircir de monde ? Vous voulez détruire ce paradis pour les hommes, la faune et la flore. HONTE A VOUS
A	116 Avis défavorable à ce projet
BRUNO TROUBLÉ 56370 LE TOUR PARC	117 Mon nom est Bruno Troublé. Je suis un marin plaisancier averti : Deux JO en voile (68/76) et 3 fois skipper du bateau français dans l'America 's Cup (77/80/83) J'aime beaucoup Hoëdic et je suis très triste de constater vos projets de développement du port. Le port est parfait tel qu'il est ! Inutile de faire d'Hoëdic, si epargné, si extraordinaire de calme et de beauté, un autre Crouesty !! Les Hoëdicais n'en veulent pas, les marins des navettes non plus ! La manœuvre d'entrée par fort vent s'est sera encore plus difficile! J'espère que vous prendrez en compte l'avis de marins expérimentés amoureux d'Hoëdic ! Merci ! Cordialement
AURORE DE FLEURIEU 56170 HOEDIC	

	<p>118</p> <p>Avoir plus c'est avoir trop.</p> <p>Sur la forme, c'est-à-dire que nous ne sommes justement plus dans les années 70, qu'un horizon sombre et brutal se dessine sous nos yeux, qu'on ne peut plus prétendre ne pas savoir, faire comme si notre confort valait plus que la survie des générations à venir. Il s'agit ici bien sûr de la vie à Hoedic, de ce qu'elle est, de ce qu'elle pourrait être, de ce qu'elle sera. Des choix que nous faisons maintenant, traçant un chemin. De ce que nous taisons, cachons, par cette enquête publique menée comme en catimini. Que le prétexte de la sécurisation paraît être une grosse ficelle, une marche en avant forcée de « développement ». Lequel ?</p> <p>La concertation, mieux que la consultation, était possible, le maître d'ouvrage ne l'a pas jugée nécessaire. L'information des usagers au cours de l'été aurait aussi pour le moins été souhaitable, plus sincère et transparente.</p> <p>Sur le fond, la présentation de l'ajout d'un deuxième quai de débarquement sur le môle Est comme d'une "coquille" dans le dossier paraît pour le moins mince, de nombreuses contributions se basent (nécessairement!) sur la consultation du dossier. Nous aimerions être consultés sur un projet effectif. La sécurisation du quai de débarquement à Port Haliguen, permettant une mise à l'abri des passeurs quand la Teignouse est mauvaise paraît être beaucoup plus nécessaire et permettrait peut-être moins d'annulations de bateaux pénalisants notamment les scolaires l'hiver. Le dimensionnement (coûts financiers, environnementaux considérables) du projet pose réellement question par rapport aux bénéfices réels après réalisation.</p> <p>Absence d'avis de la MRAe? incroyable! Absence de projet d'intégration paysagère? Hoedic est classée au titre du paysage, une étude à ce sujet aurait été nécessaire.</p> <p>Avis défavorable. PJ séminaire sur l'hyper fréquentation des îles du Ponant à consulter ci-joint</p>
A	<p>119</p> <p>Non à la création d'une Marina à Hoedic et à l'arrivée de bateaux de tourisme de masse absurdes et polluants !!</p>
CHATTON 92240 MALAKOFF	<p>120</p> <p>Je suis contre l'agrandissement du port de Hoedic. Je trouve ça non écologique. Je suis venu à plusieurs reprises sur cet île. Elle doit garder son caractère simple comme elle l'a toujours été. Signé : un breton malheureusement expatrié !</p>
A	<p>121</p> <p>Non à ce projet de marina absurde.</p>
A	<p>122</p> <p>Avis défavorable Surprise de prendre connaissance, en décembre 2023, de ce projet en gestation depuis 2021. Projet qui me paraît démesuré, qui ne tient pas compte des préconisations en cours sur l'actuelle préoccupation d'hyper-fréquentation des milieux fragiles et protégés. Pas si protégés que ça d'ailleurs. La preuve en est de ce projet. Les réactions sont nombreuses mais catégorisées : les usagers du port, les estivants amoureux de ce « caillou » encore magique, mais semble-t-il aucune réaction d'Hoedicais. J'aurais aimé savoir ce qu'ils pensent. Parce qu'ils devraient logiquement « avoir le dernier mot ».</p>



Avis déposé par l'association LPO Bretagne, concernant l'enquête publique (du 10/11/2023 au 15/12/2023) sur le projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol de la Compagnie des Ports du Morbihan

Nous émettons un avis défavorable quant à la prise en compte de la faune et de la flore dans ce projet et l'étude d'alternatives moins impactantes.

1. Nous nous interrogeons sur le bien fondé du projet et des solutions retenues. Le dossier justifie ces importants travaux par la nécessité d'améliorer la sécurité des navigateurs entrant dans le port en période de forte mer, mais le dossier est illustré par des images de forte houle d'ouest, situation plutôt rare sur la côte nord de l'île, naturellement protégée des vents d'ouest par Houat. De plus, aucun élément statistique justifiant la récurrence des épisodes météo n'est joint au projet. Par ailleurs, la solution d'extension de la digue et du môle vers le nord va réduire l'entrée de moitié, 60m, obligeant les navigateurs à entrer dans un passage étroit, poussés par une houle de tribord lors de gros temps d'ouest. Rien ne montre que le projet retenu va améliorer la sécurité. En outre, le dossier AEU (en p. 1, tableau 54) laisse apparaître la possibilité d'installer de nouveaux pontons flottants en arrière de l'extension du môle de la marine (ce qui augmentera ces capacités d'accueil), alors que le dossier de demande de dérogation « espèces protégées » mentionne en p. 17 qu'« aucune augmentation de la fréquentation de l'île ou du port n'est prévue dans le cadre de ce projet ». Ces éléments nous amènent à être prudents quant aux réelles motivations de ce projet et des solutions retenues. Il semble que d'autres possibilités, moins impactantes, doivent être envisagées.

2. Ensablement

La digue d'Argol a été construite dans une anse naturelle dont la topographie accentue les déplacements de sable. Par conséquent, le port, dans sa configuration actuelle, s'ensable. Il y a fort à parier que l'extension de la digue accentuera encore ce phénomène, alors que le dossier prévoit de réduire la fréquence de dragage sans apporter aucune explication, et que la solution retenue réduit la largeur de sortie des sédiments de moitié.

3. Enrochements

Le dossier d'AEU (fig. 4 p. 27) montre un enrochement à la base du môle de la marine qui semble se poursuivre sur la plage de l'Argol sur 10 à 20 mètres vers le nord-est. Cet enrochement sur un site Natura 2000, impactant un habitat de dune grise d'intérêt communautaire et prioritaire de la Directive Habitats. Il doit être proscrit. S'il fait partie du projet retenu, il devra être justifié et faire l'objet des demandes d'autorisations prévues par la réglementation.

4. Stockage des matériaux

Le dossier doit apporter des précisions sur les modalités de stockage des matériaux, tels que les matériaux extraits du dragage du môle de la marine et sur l'absence de besoin de stockage au sec. Il est mentionné p. 30 de l'AEU qu'ils seront « évacués ou mis à disposition d'autres projets sur l'île en fonction des besoins locaux en collaboration avec la mairie ». Il est à craindre que des espaces dunaires et la flore protégée qu'ils abritent soient détruits si ce stockage n'est pas anticipé, comme cela a déjà été le cas lors d'autres travaux sur l'île. Il est important que ce stockage soit chiffré dans le dossier pour démontrer qu'il a bien été pris en compte.

5. Inventaires

L'AGFHE, Association de gestion du fort d'Hoedic et de son environnement, mène l'essentiel des suivis sur des espèces patrimoniales, faune et flore sur l'île d'Hoedic. Elle publie chaque année depuis 2006 un rapport d'activité dans lequel figure le résultat précis de ses suivis avec des cartes et des tableaux. Pourtant, l'AGFHE n'a pas été contactée ni par le maître d'ouvrage, ni par les bureaux d'étude. Les inventaires naturalistes de l'association MELVAN sont publiés chaque année depuis 2004, regroupant les suivis sur la flore, les champignons, les hopalocères, les libellules, les abeilles sauvages, les reptiles, les amphibiens, les oiseaux, les mammifères, les chauves-souris et les organismes marins... Cependant, ces inventaires ne sont pas cités dans le dossier. On ne peut légitimement s'interroger sur l'intérêt porté au patrimoine naturel de l'île dans ce dossier, et sur la transparence des données utilisées. Seulement trois passages de terrain sont mentionnés, le 21.04 et les 18 et 25/06, ce qui est très insuffisant pour la flore, les amphibiens et les invertébrés. Faible sur ce point, le rédacteur apporte une information contradictoire, indiquant un passage tardif pour les reptiles (p. 92) ne permettant pas la pose de plaques d'inventaire.

Ce dossier, pour des travaux de cette ampleur impactant des zones Natura 2000 et des espèces d'intérêt patrimonial, ne peut prendre en compte correctement les atteintes à la biodiversité avec une phase d'étude aussi maigre. On peut par exemple s'interroger sur la mention, dans l'inventaire réalisé par le cabinet, d'Ophrys aranifera dans la zone d'étude. Cette orchidée n'est pas connue de l'île, et il aurait été judicieux que le bureau d'étude vérifie qu'il ne s'agisse d'Ophrys passionis, espèce proche connue de l'île. De même, il est anormal que le Lupin réticulé *Lupinus angustifolius*ssp. *reticulatus* ne soit pas mentionné dans l'inventaire alors que la seule station de l'île de cette plante protégée et très rare en Bretagne, se trouve située en grande majorité au sein du périmètre élargi. Encore une fois, les données de suivi ont été publiées par l'Association de gestion du fort d'Hoedic et son environnement dans son rapport d'activité de l'année 2020. 20 espèces de libellules répertoriées dans Faune Bretagne sont connues à Hoedic d'après Iliou (Iliou B. 2013 – Inventaire des libellules et demoiselles de l'île d'Hoedic. Melvan la revue des deux îles (10) : 91-106), seulement trois espèces sont

mentionnées dans l'inventaire alors que la zone d'étude jouxte le marais de l'Argol. On déplorera également l'absence de données bibliographiques dans le dossier, montrant encore le peu de cas fait à la biodiversité. Idem pour les orthoptères, 19 espèces mentionnées sur Hoedic, dont le Criquet des dunes, espèce rare et menacée au niveau national, qui fréquente la zone du projet, uniquement 2 espèces ont été inventoriées par le bureau d'étude, encore une fois sans analyse bibliographique. Cela n'est pas acceptable. 30 espèces de rhopalocères inventoriées dans Faune Bretagne sur l'île, dont le Marbré de Cramer, espèce classée vulnérable : non recherché pendant le passage d'avril. Enfin, le Pipit farlouse, espèce protégée, en liste rouge nationale et régionale, n'est pas mentionnée alors que le rapport de l'Association de gestion du fort d'Hoedic et son environnement de 2014 le mentionne. Il aurait été judicieux de le préciser, pour mémoire. Tout cela montre que l'inventaire souffre de graves lacunes, et qu'il ne peut être utilisé en l'état, ni justifier la demande de dérogation.

6. Périmètre de la zone d'étude

Alors que la voie de circulation des engins a été déplacé sur la piste existante, le périmètre rapproché, qui est limité à 100 m autour de l'aire d'étude, n'est pas correctement dimensionné puisqu'il ne tient pas compte de la situation du marais de l'Argol en bordure immédiate. Les milieux humides en zone insulaires sont fragiles et souvent uniques. S'il y avait atteint au marais d'Argol, les possibilités de recolonisation sont inexistantes, notamment pour le crapaud calamite. Ce risque ne peut pas être pris. Ce choix de périmètre inadapté montre que la présence d'espèces patrimoniales d'amphibiens n'a pas été correctement prise en compte, voire occultée. Aussi, nous demandons que les Cerfas soient retravaillés :

- le cerfa flore doit être complété avec toutes les espèces de plantes protégées présentes sur les zones concernées, notamment les zones de circulation et de manœuvres des engins. Les stations, le Lupin réticulé doivent être impérativement évités (mors des manœuvres, circulation, ou stockage) et l'espèce doit être à la liste des espèces de la flore protégée rare et sensible du site. Il est anormal qu'il ne mentionne qu'une espèce protégée alors 9 sont recensées dans la zone d'étude- Le dossier indique que le Gravelot à collier interrompu niche à proximité de la zone d'étude (tab. 9 p. 43 du dossier de demande de dérogation) alors que cette espèce niche non seulement dans la zone d'étude, également suffisamment près du chantier et de ses nuisances pour que les conditions de reproduction de l'espèce et son habitat naturel soient fortement impactés. Cette espèce fait l'objet d'une attention particulière de la DDTM 56. Le Gravelot à collier interrompu doit être présent sur les Cerfas nécessitant une dérogation espèces protégées par le maître d'ouvrage et les bureaux d'étude. Il est impératif que le chantier soit arrêté entre le 1^{er} avril et le 20 juillet pour éviter la perturbation intentionnelle du Gravelot à collier interrompu qui niche sur la zone (plage d'Argol) et aux alentours proches, que ce soit à cause du bruit, de la circulation d'engins, de l'éclairage nocturne ou de la circulation des personnes venant regarder le chantier.- Il est impératif que l'ensemble du milieu dunaire concerné, même les zones de dune précédemment dégradée et qui ont fait l'objet de mesures compensatoires, soit évitées et protégées, quels que soient les travaux opérés sur le môle de la marine.

- Le plan de circulation des engins de chantiers devra être précisé, notamment les zones de croisement à proximité des milieux dunaires.

- Le balisage de l'ensemble de la dune grise devra être réalisé pour éviter toute dégradation accidentelle, en particulier pour les stations de Lupin réticulé qui ne figurent pas dans la zone de balisage prévue dans le dossier p. 70 - fig. 35.

- Crapauds calamites, Tritons palmés, Pélodytes ponctués et Lézards des murailles seront assurément détruits par la circulation des engins de chantier sur les pistes. C'est pourquoi, la circulation des engins de chantier devra être interdite sur la piste en bordure du marais de l'Argol au moins du 10 mars et à fin juillet afin d'éviter l'écrasement des adultes reproducteurs de Crapaud calamite en début de période, puis des juvéniles lorsqu'ils quittent le marais (le tableau 15 en page 74 de la demande de dérogation est à revoir). Il est important également de prendre garde à la création d'ornières sur les pistes de la zone avant et après la période du 10 mars à fin juillet afin de préserver les animaux qui lors de leur déplacement pourraient y être piégés.

- L'ensemble des cartes devra être modifié pour y faire figurer que les zones de « mosaïque de dune dégradée et zones de dépôts » (fig. 8 & 9, p. 33 & 34 du dossier de demande de dérogation) sont des dunes grises en voie de restauration. Il est notamment important de protéger ces secteurs au même titre que les autres milieux dunaires, et de les exclure des zones de dépôt.

- Un curage des parties hautes du marais de l'Argol pourra être envisagé en tant que mesure de compensatoire aux écrasements inévitables d'amphibiens qui échapperont aux mesures d'évitement et de réduction. Cela permettra de regagner des espaces naturels inondés.

- Il est essentiel que la signalétique (balisage et panneautage clair et massif) et l'information des habitants et du public soient parfaitement réalisées, et maintenus tout le temps du chantier.

- Enfin, l'avis du CSRPN ne figure pas dans les pièces jointes à l'enquête publique et n'est mentionné dans aucun des documents, alors que le dossier de demande de dérogation « espèces protégées », notamment pour l'Eufragie à larges feuilles, doit être soumis à l'avis du CSRPN.

Nous nous réservons le droit d'étudier que cela représente un vice de forme dans la procédure d'instruction administrative de ce dossier et de l'enquête publique

Avis complémentaire déposé par l'association Bretagne Vivante - SEPNEB, dans le cadre de l'enquête publique prolongée jusqu'au 29/12/2023, concernant le projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol de la Compagnie des Ports du Morbihan.

Avis complémentaire déposé à la suite de l'entrevue avec le commissaire enquêteur le 15/12/2023

Avis sur la justification du projet et la nature des aménagements

Sur la justification du projet et la nature des aménagements, le dossier soumis à l'enquête publique indique à cinq reprises (dans « AEU_PortArgoal_Hoedic », pages 32 et 44 ; dans « RNT_PortArgoal_Hoedic », page 13 ; dans « EIE_PortArgoal_Hoedic – sans annexe », page 23 ; dans NNT_PortArgoal_Hoedic, page 9) :

« Le prolongement du môle de la Marine sera complété par l'adjonction d'une cale de débarquement permettant le désengorgement de la cale principale en saison et une meilleure accessibilité des secours. »

De plus, dans le document AEU_PortArgoal_Hoedic, page 44, l'arrêté de la préfète de région du 14 avril 2020 indique également :

« le projet prévoit une augmentation du nombre d'emplacements, les impacts potentiels que pourrait avoir une fréquentation accrue de l'île demandent à être étudiés ».

Dans le document « EIE_PortArgoal_Hoedic », page 24, la figure 11 montre une cale de débarquement sur le môle de la marine, et page 106, ce même document indique :

« Le projet prévoit le prolongement de la digue Ouest et du môle de la Marine avec réalisation une cale de mise à l'eau selon le plan ci-dessous », mais finalement, la figure 58 qui suit ne montre rien.

Si le chantier du Môle de la Marine se traduit effectivement par l'adjonction d'une cale de débarquement, alors l'étude d'impact et la demande de dérogation « espèces protégées » ne correspondent pas aux impacts réels de ce chantier sur la faune et flore, et il faut refaire l'étude en tenant compte de la fréquentation humaine (piétons, véhicules) engendrée par cette cale sur le massif dunaire et les amphibiens du marais de l'Argol.

Mais on trouve néanmoins dans le dossier deux informations contradictoires qui laissent à penser qu'une digue en enrochement remplacera le môle actuel sans cale de débarquement :

- dans EIE_PortArgoal_Hoedic, page 19 « Dans l'hypothèse où le Môle de la Marine n'est pas en état d'être conforté, il sera entièrement déconstruit et les matériaux réutilisés ou évacués. Dans ce cas, la digue [en enrochement] sera construite à la place du Môle de la Marine ».

Et

- plus récemment, dans Avis_PortArgoal_Hoedic du 6 mars 2023, partie 3, avis de la grande commission nautique qui s'est réuni le 7 janvier 2022, on trouve écrit dans la synthèse : « la possibilité d'aménager dans le futur si besoin un quai accostable le long du môle de la Marine après réalisation d'une étude spécifique à cette évolution... »

Ce qui est de nature à considérer qu'il n'y a plus de cale de débarquement prévue à l'endroit actuel du Môle de la Marine. On trouve aussi page 36 du document RNT_PortArgoal_Hoedic, une erreur de copier-coller concernant une opération de rechargement de plages du Parc Balnéaire du Prado, à Marseille. Au final, la rédaction des divers documents du dossier manque de clarté sur l'aménagement final au niveau du Môle de la Marine et rend difficile la compréhension de ce qui sera construit à cet emplacement !!! Ce n'est pas très sérieux pour une enquête publique !

Bretagne Vivante s'en remet donc aux explications orales et par courriel du commissaire enquêteur M. Boleat, expliquant que l'aménagement portuaire a pour but unique de protéger les mouillages actuels dans le port de l'Argol, des coups de vent de NE qui forment un clapot entrant dans le port et provoquant de la « casse » sur les bateaux au mouillage, insuffisamment protégés dans ce type de conditions météo.

Donc, d'après lui, l'actuel Môle de la Marine sera entièrement démontée, et la nouvelle jetée sera entièrement empierrée de gros blocs de pierres, sur lequel il ne sera pas possible de marcher, ni de débarquer.

À ce sujet, le commissaire enquêteur rapporte également lors de ces échanges, que la Compagnie des Ports du Morbihan explique que « la cale de débarquement avait été imaginée initialement pour désencombrer la cale principale qui aurait alors été strictement réservée à la liaison entre le continent et Hoedic et aux bateaux assurant les différents services de l'île (collecte des OM, livraison de marchandises...). Cette solution ne fait plus partie du projet. La décision d'abandonner cette option s'est notamment basée sur le risque de piétinement des enjeux faune et flore au pied du Môle de la Marine ».

Avis sur l'impact faune flore et préconisations de Bretagne Vivante L'étude d'impact indique un calendrier de travaux pour la digue ouest du 1er septembre au 31 mars et pour le môle de la marine du 1er octobre au 30 avril : compte tenu des risques d'impacts

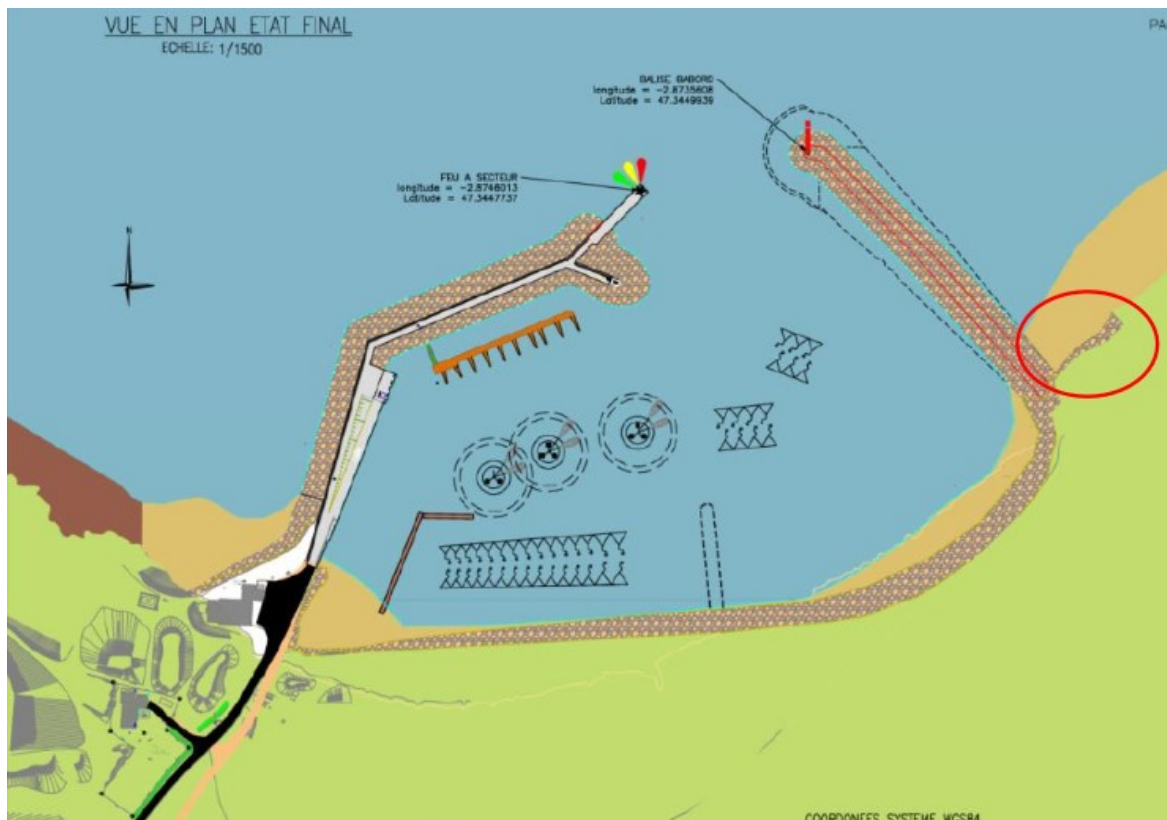
importants en avril sur la population de Crapaud calamite se reproduisant dans le marais de l'Argol et sur les couples nicheurs de Gravelot à collier interrompu nichant sur la plage au nord du môle (cf. impacts détaillés dans l'avis précédemment déposé par l'association), Bretagne Vivante – SEPNEB demande que les travaux sur le Môle de la Marine

commencent dès le 1er septembre, de manière à les avancer d'un mois pour les terminer le 31 mars au plus tard, quitte à commencer par le môle avant la digue ouest.

Fin mars, la saison de reproduction du Crapaud calamite est commencée, et dans la deuxième quinzaine de mars, les individus regagnent le marais pour se reproduire. Cependant, les déplacements sont principalement nocturnes. S'il n'y a pas de circulation d'engin la nuit, il est probable que le risque d'écrasement au mois de mars soit minime et acceptable d'un point de vue de l'impact sur la population insulaire de l'espèce et de son état de conservation. Ainsi, Bretagne Vivante demande qu'il n'y ait pas de déplacement des engins de chantier la nuit sur la piste rejoignant le môle de la marine.

En raison de la sensibilité et de la richesse floristique de la dune de l'Argol, Bretagne Vivante demande que la piste d'accès au môle de la marine soit balisée sur toute sa longueur autour de ce massif dunaire, à partir de port à sec, jusqu'au môle, donc pas uniquement au niveau des stations de flore protégée.

L'enrochement de la digue qui remplacera le Môle de la Marine, ne doit pas déborder sur la plage au nord du môle (dune grise et site Natura 2000), comme pourrait le laisser croire la figure 4 page 27 du dossier d'AEU (dans le cercle rouge ci-dessous).



Enfin, l'autorisation finale accordée au maître d'ouvrage doit localiser précisément l'aire de manœuvre et de retournement des engins de chantier à leur arrivée/sortie du Môle de la Marine, compte tenu de la concentration de flore protégée à cet endroit, ce qui ne figure pas actuellement dans l'étude d'impact, ni dans la demande de dérogation espèces protégées. Si le maître d'ouvrage doute que les conditions ci-dessus exposées puissent être respectées, il conviendrait alors de modifier la demande de dérogation espèces protégées en rajoutant les espèces d'amphibiens se reproduisant dans le marais de l'Argol, ainsi que le Gravelot à collier interrompu, et en prévoyant d'autres mesures ERC pour la flore et la faune.

ANNEXE 7

Procès-verbal de synthèse

PROCES VERBAL de SYNTHESE COMMUNICATION des DEPOSITIONS RECUEILLIES dans les REGISTRES OUVERT EN MAIRIE Et DEMATERIALISE

Référence :

- Article R.123-18 du code de l'Environnement
- Arrêtés préfectoral du 24 aout 2023 et du 09 octobre 2023

Pièces jointes :

- Relevé des 122 dépositions recueillies au cours de l'enquête publique

Monsieur,

L'enquête publique unique relative aux demandes d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et de déclaration d'intérêt général du projet.

S'est déroulée sans incident, du 10 novembre 2023 au 29 décembre 2023 inclus à la suite de ma demande de prolongation de 15 jours.

Je vous demande de m'adresser sous quinze jours, conformément aux stipulations de l'article R 123-18 du Code de l'Environnement, vos observations éventuelles en réponse au regard des interrogations que je vous communique en pièce jointe. En cas d'impossibilité de respecter ce délai, vous voudrez bien m'informer de la date du report.

Veillez agréer monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Remis et commenté le janvier 2024 par Jean-Paul BOLEAT, commissaire-enquêteur à M. LE HENANFF représentant la Cie des Ports du Morbihan en deux exemplaires.

Jean-Paul BOLEAT
Commissaire - Enquêteur

M. LE HENANFF, Représentant le maître d'ouvrage a pris connaissance
Le 08 janvier 2024

COMMUNICATION DES DEPOSITIONS RECUEILLIES EN MAIRIE
L'ENQUETE PUBLIQUE

OBJET ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Enquête publique unique portant sur les demandes d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés et de déclaration d'intérêt général du projet.

Les deux procédures sont soumises à une enquête publique unique.

Au cours de cette enquête publique, j'ai recueilli :

- 3 dépositions sur le registre ouvert en mairie dont 2 dépositions de documents : 1 copie de courriel adressé à la MRAe le 1^{er} décembre 2023 par Mme Aurore de Fleurieu et enregistré sous le RM2 et 1 document intitulé Les Iles du Ponant « séminaire hyper-fréquentation » 10 décembre 2021 à Groix remis également par cette même personne.
- aucun courrier
- 122 dépositions sur le registre dématérialisé reçues dans les délais prescrits.

Et renseigné 17 personnes.

• **DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LE REGISTRE OUVERT EN MAIRIE**

L'enquête s'est déroulée dans une ambiance sereine dans le bureau du maire qui sert également de salle du conseil municipal.

Lors de mes 5 permanences j'ai notamment accueilli un représentant de la SEPNB, qui avait déposé sur le registre dématérialisé. Nous avons échangé sur les dispositions contenues dans le dossier et notamment de l'avis du CSRPN dont il n'avait pas connaissance (oubli) et à la suite de quoi il a présenté une nouvelle déposition à la suite des apports oraux et écrits du commissaire-enquêteur.

Majoritairement les quelques personnes reçues aux permanences s'opposent au projet qu'il juge inacceptable et inapproprié à la sensibilité écologique de l'île.

Cette motivation apparaît dans de nombreuses dépositions.

Beaucoup de pétitionnaires demande à conserver l'anonymat ce qui témoigne d'une certaine méfiance entre les personnes.

J'observe que très peu d'îliens se sont exprimés.

• **OBSERVATIONS DEPOSEES SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE**

Le projet suscite les réactions faisant l'objet des synthèses suivantes :

Synthèse des dépositions favorables :

Le projet :

1. sécurisera le port contre les tempêtes qui seront de plus en plus violentes
2. facilitera l'approvisionnement de l'île
3. limitera les risques pour les bateaux amarrés sur les tonnes (souvent des ruptures d'amarrage)
4. participera à l'amélioration de l'accueil des plaisanciers nécessaires à la bonne santé du port
5. doit aboutir car il devient urgent d'améliorer la sécurité des plaisanciers de passage mais également des agents de la CPM qui interviennent dans le port lors des coups de vent
6. atténuera les incidents relevés sur les tonnes qui deviennent inaccessibles en cas de coups de vent de Nord-est qui causent de nombreux et coûteux sinistres chaque été (bateaux souvent démâtés après une nuit d'enfer)
7. réduira le clapot préjudiciable au confort des bateaux amarrés sur les tonnes et donc de leurs équipages
8. réduira les coûteuses et fréquentes réparations des pontons
9. impactera le recul de la dune et le fort transit sableux dans l'enceinte du port, et réduira ainsi la fréquence des dragages d'entretien très onéreux

10. semble très bien s'intégrer dans l'ensemble. Avec une emprise limitée sur le domaine maritime, il apparaît très équilibré entre problématique écologique, protection des bateaux et modernisation nécessaire des équipements.

Synthèse des dépositions défavorables au projet :

1. Il va conduire à augmenter la fréquentation touristique démesurée qui porte atteinte à l'environnement fragile de l'île qui doit être préservé
2. Le projet n'améliorera pas la situation pour des vents de Nord-est mais rendra plus délicate la passe avec des vents d'Ouest compte tenu de la restriction de sa largeur le ressac reste toujours présent au fond du port selon certaines directions de vent
3. Projet, coûteux et inutile. Quel intérêt de réaliser un tel projet inadapté à Hoedic
4. Soupçon de vouloir étendre sournoisement la capacité d'accueil du port avec la venue probable à terme de bateaux de plus grande taille.
5. Le recensement ornithologique et l'étude environnementale sont incomplets ; il manque quelques espèces protégées
6. La plupart des accidents ne sont pas le fait de la météo et donc ils ne justifient pas la réalisation de ce projet.
7. L'agrandissement du port ne bénéficiera qu'aux intérêts de la compagnie des ports du Morbihan et aux commerçants de l'île et donc refus de transformer le port en « marina » qui dénaturerait le site emblématique.
8. Sur un plan, présence d'embrochements à l'Est de la base du môle marine (côté plage) est-ce réellement prévu dans le projet ?
9. Absence de concertation amont

Questions du commissaire-enquêteur

1. Dans le dossier il est mentionné à tort la réalisation d'une cale adossée au môle de la marine et les plages du Prado... ?
2. Réduction du clapot : les représentations suivantes font apparaître un gain très modeste sur l'agitation du port avec des vents de Nord-est aux abords des pontons notamment ; comment justifiez-vous la sécurisation du port dans ces conditions?

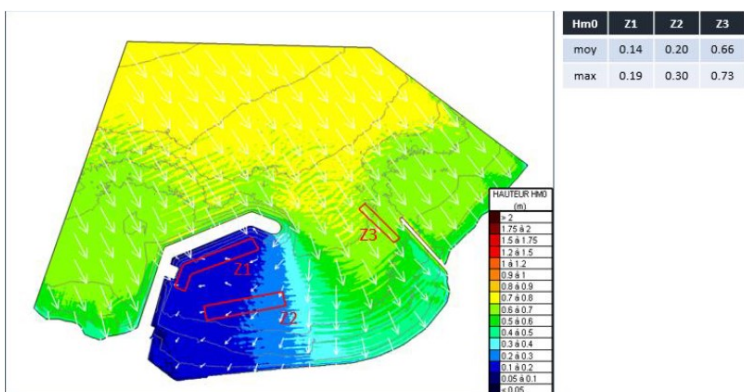


FIGURE 61 RESULTATS DE SIMULATION D'AGITATION ETAT ACTUEL HS 1.00M - TP 35 - D 290°N - ZW 5.35M CM (PMVF+20CM)

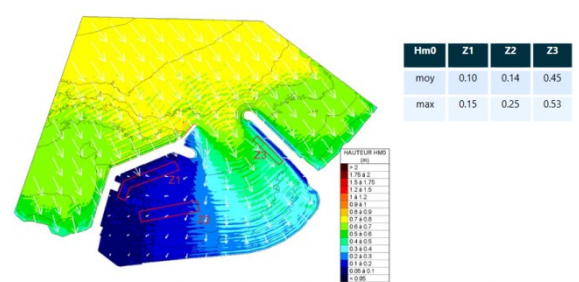


FIGURE 94 RESULTATS DE SIMULATION D'AGITATION PM-AVP HS 1.00M - TP 35 - D 290°N - ZW 5.35M CM (PMVE+20CM)

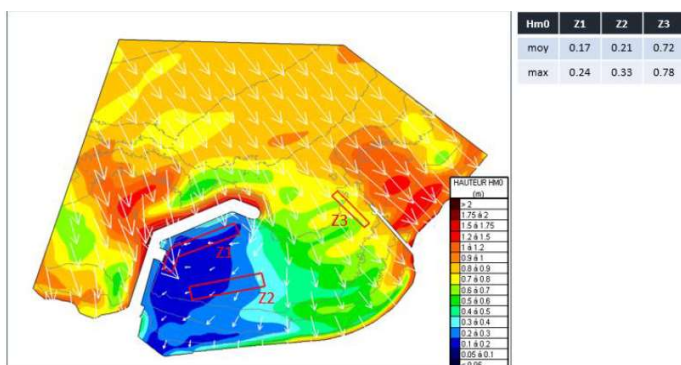


FIGURE 73 RESULTATS DE SIMULATION D'AGITATION ETAT ACTUEL HS 1.00M - TP 155 - D 305'N - ZW 5.35M CM (PMVE+20CM)

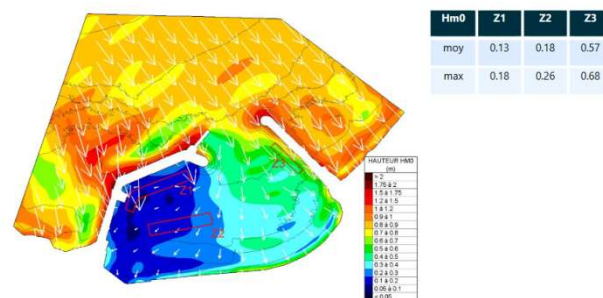


FIGURE 106 RESULTATS DE SIMULATION D'AGITATION PM-AVP HS 1.00M - TP 155 - D 305'N - ZW 5.35M CM (PMVE+20CM)

3. Le prolongement du môle marine ne va-t-il pas rendre plus délicate l'accès à la passe et la manœuvre de dégagement en marche arrière des bateaux à passagers et notamment en présence de ressac présent avec les vents de Nordet?
4. Comment sera assurée la surveillance des travaux pour veiller à la bonne prise en compte des recommandations exprimées?
5. La piste pour réaliser le déflecteur se situe côté mer de la digue Ouest. N'y a-t-il pas d'autre alternative car cet ouvrage provisoire sera fortement malmené par la houle d'Ouest et qui nécessitera des reprises intempestives avec l'apport de nouveaux apports matériaux.
6. Une balise est prévue durant les travaux à l'extrémité du môle de la marine. Après l'achèvement des travaux qu'en sera-t-il ?
7. Une image de synthèse ne pourrait-elle pas être réalisée afin de mieux visualiser l'impact des futurs ouvrages depuis la mer et le haut du port ?
8. Où seront positionnées la base de vie et les installations de chantier dont les engins ?
9. Les travaux de nuit seront-ils interdits comme le demande l'ABV-SEPNB?
10. Compte tenu de la réduction de l'ensablement dans le port, une 4ème tonne d'amarrage ou autre équipement destiné aux mêmes fonctions seront-ils installés ?
11. Modernisation : en quoi le port est-il modernisé avec le projet ? Le remplacement des tonnes par des pontons... ?
12. Voir avis de l'ABV-SEPNB et les réponses à y apporter.
13. Où sera fabriqué le béton, quelles mesures pour éviter notamment les coulées de rinçage des matériels?

AVIS DEPOSE PAR L'ASSOCIATION LPO BRETAGNE

Avis complémentaire déposé par l'association Bretagne Vivante - SEPNB, dans le cadre de l'enquête publique prolongée jusqu'au 29/12/2023, concernant le projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol de la Compagnie des Ports du Morbihan.

Avis complémentaire déposé à la suite de l'entrevue avec le commissaire-enquêteur le 15/12/2023

Voir dans PVS

N°s **OBSERVATIONS DEPOSEES SUR LE REGISTRE DEMATERIALISE**

Bonjour,

- 1
Excellent projet afin de sécuriser le port et les iliens dans le respect de la nature et de la biodiversité.
Un projet ambitieux qui valorise nos élus dans une réflexion intelligente de la politique portuaire du Morbihan.
Bravo !
- 2
Projet intéressant qui améliore la qualité de l'abri tout en respectant l'authenticité du site.
Les différentes fonctionnalités du site seront préservées voire améliorées.
Avis favorable JC HAMON LORIENT
- 3
Sécuriser tout en protégeant le port
, c'est une excellente idée qui ne peut recueillir que l'adhésion unanime des résidents et...des plaisanciers
Ce projet est très important pour sécuriser le port.
Cela facilitera l'approvisionnement et les déplacements des Hoedicaïs.
Il permettra de limiter très largement les risques pour les bateaux amarrés sur les tonnes.
Il évitera leur rupture comme cela est arrivée l'année dernière.
- 4
Ce projet doit aboutir.
- 5
que l'escale s'améliore, qu'enfin Hoedic ait un équipement qui tende à valoriser ses qualités.
indispensable pour profiter de la totalité de la surface du port, quelques soient la direction et la force des vents Hoedic a besoin des plaisanciers
Avis favorable
Mico Bolo
- 6
Bravo pour ce projet qui permettra de sécurisé la zone et améliorer l'accueil pour les riverains et les visiteurs.
- 7
- 8
Excellent projet qui va permettre aux plaisanciers de venir dans le port de l'Argol à Hoedic en toute sécurité. Bravo
Le projet de modernisation et de sécurisation du port de l'Argol à Hoëdic s'inscrit dans la continuité de volonté d'évolution de l'île, tournée vers le continent tout en gardant son âme insulaire.
Ce projet est d'autant plus important qu'il permettrait de préserver le port et ses infrastructures dans le temps. Les tempêtes annoncées de plus en plus violentes d'année en année, il reste primordial de protéger cet axe qui reste un des poumons de l'île.
- 9

Projet indispensable pour la sécurité des usagers du Port de l'Argol où le clapot généré par les vents de Nord Ouest à Nord Est pénètre pour l'instant sans encombres. Ce projet doit voir le jour au plus vite.

10

Heureux de voir que les choses avancent concernant la sécurité des usagers des ports ; qu'ils soient professionnels ou plaisanciers. Il est urgent et nécessaire que ce projet aboutisse.

11

Avis favorable pour ce projet nécessaire à la sécurité des plaisanciers et donc à la vie des hoëdicais.

Le port est vraiment dangereux par vent de nord-est, tous les ans des bateaux sont abîmés, heureusement sans victime à ce jour mais il ne faut pas attendre un drame pour réagir.
Alexandre de Cenival (Guérandais, amis d'Hoëdic)

12

J'espère que cela va faciliter nos venues à Hoëdic.

Monter et descendre de son voilier à tout moment du jour ou de la nuit est important, et doit se faire en sécurité. Nous serons ravis si Hoëdic pouvait bénéficier de quelques aides au titre de la solidarité entre territoires Français afin d'améliorer son accueil.

13

Excellent projet pour Hoëdic et la plaisance

14

Il est nécessaire d'allonger le mole

15

favorable de la part de Baudin Francis.

16

Avis très favorable pour cette protection du port d'Hoëdic

17

Fréquentant le port de l'Argol à HOËDIC depuis de très nombreuses années, tant professionnellement qu'au niveau touristique, j'ai lu avec attention le dossier présenté pour la modernisation et la sécurisation de ce port.

Le port de l'Argol à HOËDIC joue un rôle primordial pour l'île. Il est le seul lien pour le transport de passagers ainsi qu'en provenance du continent. Il est également utilisé par les pêcheurs professionnels de l'île et les plaisanciers de plus en plus nombreux. Lors des tempêtes, qui deviendront de plus en plus fortes conformément aux prédictions climatiques annoncées, les conditions d'accès et d'amarrage au port de l'Argol ne sont pas sécurisées. Les liaisons maritimes et de transport des marchandises sont fréquemment interrompues. Les conditions d'accès des secours (SNSM, pompiers) sont problématiques.

Les tonnes « visiteurs » deviennent inaccessibles et de très nombreux sinistres sont déclarés chaque année. Le ponton "souffre" et nécessite de fréquents changements de pièces.

De plus, 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 très onéreux.

La lecture des pièces du dossier détaille parfaitement une prise en compte de tous les éléments tant techniques, environnementaux pendant les phases travaux, mais également en phase d'exploitation future. Il est vrai que ce joyau de la baie de Quiberon doit être préservé à tous prix. autant cette île doit rester raisonnablement accessible à tous et en toute sécurité.

En conclusion, avis très favorable pour ce projet attendu depuis de longue date.

18

Favorable au projet

19

favorable à ce projet qui sécurise l'ensemble des utilisateurs professionnels et plaisanciers du port de l'Argol. Un réel besoin de protection.

20

Le port de l'Argol dans sa configuration actuelle est dangereux par vents de Nord /nord est. J'ai dû plusieurs fois partir en pleine nuit tellement la houle était forte et le clapot dangereux pour les bateaux à la tonne. Le projet tel qu'il est présenté permettra d'éviter la houle et ses nuisances
Jérôme Dangy

21

Je suis pour la sécurisation du port de Hoëdic.

22

23

Je soutiens le projet de modernisation et de sécurisation du port de l'Argol à Hoëdic

24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38

Avis très favorable au projet

Je suis POUR La PROTECTION ET LA SÉCURISATION du port de l'Argol - ile d'Hoedic 56 en tant que plaisanciers; Bien évidemment c'est aussi et entre autres, par les plaisanciers participants aux nombreuses régates / courses nautiques locales organisée par le Club Nautique Hoediquais,

PERSONNELLEMENT j'appréciais que ce port soit utilisé par les organisateurs de la COURSE DES ILES comme dernière étape de cette course en solitaire de 5 jours. En effet, le fait de planifier la remise des prix et le dîner HOEDIC pour les navigateurs de tout horizon y participant : MALHEUREUSEMENT la SÉCURITÉ de la flotte des 50 bateaux (voir 80) au sein du port était un PROBLÈME car si le vent passait au NORDET (NE) il y avait risque de 'casse bateau'.

HÂTE DE VOIR LES INSCRITS À LA COURSE DES ILES REVENIR AU PORT DE L'ARGOL pour LA REMISE DES PRIX ET LE DÎNER DE CLÔTURE de la course des Îles (comme son nom l'indique !)

Bien sûr: Avis favorable pour cette enquête publique.
Yves Glémot

Ok

Je suis tout à fait d'accord pour la sécurisation du port d'Argol

Ras

Bonjour, je soutiens ce projet, étant obligé de quitter le port par vent et houle d'est - Nord-est, cela permettrait une réelle sécurité dans le port d'Argol.
Je suis d'accord avec la sécurisation du port de l'argol

Avis très favorable pour ce projet qui va sécuriser le port.

Les vents de secteur nord et nord-est rendent en effet impraticable le l'amarrage dans le port sur l'embossage et sur les tonnes. Il est très important de pouvoir se sentir en sécurité dans un abri quelque soit le secteur de vents. Le projet semble très bien s'intégrer dans l'ensemble, avec une emprise limitée sur le domaine maritime.

Pierre TERVE

Cet aménagement me semble indispensable surtout si l'on prend en compte l'augmentation des phénomènes climatiques L'Argol mérite et doit être sécurisé

indispensable à la sécurité des bateaux au mouillage, la plaisance étant un acteur économique important pour l'île

Faisant escales régulièrement à Hoedic depuis plus de 30 ans, j'ai eu plusieurs fois "plié les gaulles" pour trouver un mouillage plus sûr en milieu de nuit.

Je comprends mieux pourquoi la capitainerie fait payer l'emplacement dès votre arrivée.

J'ai vu plusieurs fois des bateaux démater à la tonne après une nuit d'enfer.

Pourtant, nous y revenons tant l'ambiance sur l'île et la gentillesse de ses habitants sont exceptionnels. , la sécurisation du port est justifiée.

très beau projet pour sécuriser les bateaux sur les tonnes

Philippe cheron

Bonjour, approuve l ce nouveau projet de rallongement du vieux quai ouest pour creation d'un plan d'eau praticable tous temps.

Excellente idée pour sécuriser le port de l'Argol .

Indispensable pour la sécurité du port

cette évolution du port de l'Argol assurera un plus grande sécurité pour les bateaux qui ne sont ni aux tonnes, ni au ponton.

39

Bonjour, toujours d'accord quand il s'agit d'améliorer la sécurité d'abord et le confort de tous ensuite.

40

Belle initiative pour la sécurité du port

41

Évident et cohérent projet, en espérant qu'il aboutisse rapidement

42

Il est essentiel d'investir et de sécuriser le port d'Hoedic ! c'est la liaison a la terre !

43

Je soutiens tout à fait ce projet qui sécurisera bien le port, lors des coups de vents venant de l'Est et du Nord-est.

44

je soutiens entièrement ce projet de sécurisation du port de l'argol

45

Ce projet est nécessaire pour améliorer la protection du port des vents de NE à NO. L'escale sera choisie par un nombre plus important de plaisanciers avec les retombées économiques qui s'en suivent. Les nuits au mouillage seront plus calmes et les dégâts matériels disparaîtront. Je soutiens totalement ce projet.

46

Indispensable pour la sécurité du port de l'Argol

47

En tant que plaisancier, je fais souvent de bonnes escales au port d'Argol à HOEDIC . Mettre le port en sécurité me semble une très bonne idée surtout par des vents de NE , ce qui éviterait de la casse sur les bateaux

48

Projet intéressant pour mieux protéger le plan d'eau, faciliter les manœuvres des navires (de plaisance ou à passagers) dans le port de l'Argol, améliorer les conditions d'accueil des plaisanciers.

Cette amélioration permettra aussi d'augmenter la sécurité sur cette zone.

De plus, l'extension du môle existant renforcera cet ouvrage portuaire indispensable à la protection du port de l'Argol

49

Beau projet favorable à l'avenir de l'île et à la sécurité de la plaisance.

50

Favorable à ce projet d'amélioration de la protection du port de l'Argol pour la sécurité des usagers.

51

Quelques manquements dans l'étude d'impact écologique :

- orthoptères : oubli d'Euchorthippus elegantulus (espèce patrimoniale)
- amphibiens : oubli du Crapaud calamite qui bénéficie d'habitats terrestres au sein même de la zone d'étude (observations personnelles dans la dune + port).
- oiseaux nicheurs : aucun focus sur le Gravelot à collier interrompu, qui est pourtant l'espèce "phare" du secteur ! Avec son statut d'espèce protégée Vulnérable et à responsabilité biologique "très élevée" ! 1 à 2 couples se reproduisent entre la plage et le chemin... ils seront ainsi pris dans un goulot d'étranglement !
- oiseaux hivernants et migrateurs : beaucoup d'espèces sont présentes dans le port (+ sur la digue) à marée haute (reposoirs pour les huîtres, cormorans, goélands, tournepierres, et parfois gravelots et bécasseaux), ou bien à proximité directe (alcidés, laridés, Fou de Bassan, macreuses, plongeurs, etc.). Les impacts en mer lors des travaux de battage seront un peu plus importants que mentionnés....

Il convient donc de recalibrer les enjeux, et par conséquent les mesures ! (exclos et mesure durable pour protéger les G. à collier interrompu, choix d'une période de travaux adéquat (favoriser août-octobre, soit en-dehors de la période de reproduction et avant l'hivernage), etc.

52

Beau projet d'intérêt général qui correspond aux enjeux actuels. La protection et la sécurisation du port sont une priorité tant pour les bateaux à passagers et de commerces que pour les plaisanciers. Cette étude est très complète et semble parfaitement adaptée aux besoins. Il est temps d'améliorer ce joli petit port et d'aider au maintien des habitants sur cette île.

53

Merci pour ce projet ambitieux et sérieux qui va venir sécuriser le port ainsi que ses usagers et les habitants.

54

Je soutiens pleinement ce projet, très équilibré entre problématique écologique, protection des bateaux et modernisation nécessaire des équipements.

Bravo ! Et merci pour tout le travail qui a permis d'aboutir à ce beau projet d'avenir !

La dimension de ce projet de "modernisation" du Port interpelle d'abord au regard de la taille de l'île d'Hoedic qui p

Ce projet a pour objectif premier d'augmenter la capacité d'amarrage du Port, ce qui conduira inévitablement à une augmentation considérable du flux touristique sur l'une des plus petites îles habitées de Bretagne.

Or la position des îles bretonnes consiste actuellement à lutter contre l'hypertourisme. Le 14 juin dernier, l'île de Brehat a pris un arrêté afin de limiter l'accès des touristes sur l'île pendant l'été : l'enjeu est de préserver l'écosystème de l'île. Ce type dispositif a vocation à être étendu aux autres îles bretonnes notamment à Hoedic qui est une "Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique" et dont le flux touristique est croissant durant l'été.

Au delà de ces considérations, le diagnostic de l'étude d'impact joint à la proposition de projet n'évoque pas l'impact des travaux à réaliser sur les habitats marins et sur les populations benthiques.

La campagne d'échantillonnage aurait du, en outre, être réalisée sur plusieurs périodes de l'année.

55

Avis défavorable.

Le rapport entre la nécessité et l'impact prévisible est très en défaveur de la réalisation de ce coûteux projet dans la mesure les infrastructures prévues n'ont pas pour vocation de bénéficier aux îliens.

56

Je suis défavorable au projet qui est fort coûteux pour peu d'avantages aux îliens.

57

Je suis défavorable au projet de travaux d'agrandissement du port de l'argol

58

Je souhaite apporter quelques observation à ce projet d'agrandissement du port. Ma première réaction a été "encore ?!". Effectivement, le port a déjà, ces dernières années reçus de nombreux aménagement une zone de stockage destinée au pêcheurs, une glacière, une nouvelle capitainerie, une nouvelle gare maritime ainsi qu'une zone de stockage de bateau.

Je ne remets pas en question l'utilité de ces infrastructures, seulement nous sommes d'ors et déjà face à une dénaturation de l'environnement très importante. Effectivement, sur notre paysage rural insulaire ces nouvelles infrastructures dénotent de part leurs aspect très industriel.

Par ailleurs l'usage de ces nouvelles infrastructures est déjà très limité étant donné que nous ne comptons déjà plus qu'un pêcheur sur l'île. Bien que de nouveaux professionnel pourrais à l'avenir s'installer, les infrastructures sont déjà suffisantes à un bon exercice de leur profession.

Pour continuer, l'activiste de tourisme sur l'île se concentre essentiellement sur la saison estivale, à savoir trois mois dans l'année. Une écrasante

majorité des touristes viennent à la journée via les navettes ou en bateau, mouillant au large de l'île.

Seule une infime fraction d'entre eux a usage du port. Je parle au nom de tout les habitant de la commune en disant que nous ne souhaitons pas voir notre port s'agrandir.

Cela pour les raison citée auparavant mais également car notre territoire souffre de plus en plus du tourisme trop important pour la taille de l'île.

Notre centaine d'habitant annuelle n'aura usage que d'une infime partie du port, seule la saison estivale pourrais rendre utile ces installation démesurée dont vous nous parlez.

Très cordialement

59

Je suis défavorable à ce projet qui n'est pas nécessaire

60

Je suis défavorable a se projet

61

Bonjour

Ce projet d extension de la digue nord est à pour but de protéger le port des vents de nordet

62

Je l'entend bien mais dans quel but ?

Les usagers insulaires du port sont à l'abri de la jetée et la mise en place du ponton à sécuriser l'usage du port Le courrier est également à l'abri avec l'accès à la grande cale

La construction de cet enrochement est un lourd projet

Dont l'intérêt est uniquement de rendre praticable sereinement l'amarrage aux tonnes par vent de nord-est aux plaisanciers. Ce qui de l'intérêt financier de la CPM

Et ce uniquement durant la saison estivale. Cela a donc un objectif très clairement comptable

Pêcheurs et locaux ne verront pas d'améliorations

Par contre cela va changer l'aspect du site considérablement en vue d'améliorer le tourisme plaisancier déjà très développé Beaucoup de travaux. Un grand changement de paysage Pour accentuer l'emprise de la CPM déjà très présente Et avec une certaine incertitude quand à l'évolution de l'ensablement du site

Ceci n'est que mon avis mais je suis défavorable à ce projet selon moi démesuré et sans intérêt de fond pour la vie

Cordialement

Avis défavorable.

Conscient de l'intérêt d'entretenir les infrastructures portuaires, mais très inquiet quand à l'ampleur de ce chantier... La compagnie des ports auraient-elles des projets en tête???

Beaucoup de manquements à l'Etude d'Impact Environnemental.

La Zone d'étude ne tient pas compte de la proximité avec la zone humide du marais (Lenn Vihan)

et des populations d'amphibiens s'y reproduisant chaque année (crapaud calamite - espèce Liste rouge régionale).

Elle ne tient pas compte non plus de la proximité avec la plage de l'Argol où niche chaque année

(depuis au moins 2016) le Gravelot à collier interrompu, espèce classée Vulnérable, faisant l'objet

d'un programme de suivi national. Idem pour certaines espèces de plantes très rares et menacées,

tel que le Lupin réticulé...La faune et flore benthique n'est que survolée, alors que l'on sait que les fonds marins en

pourront en témoigner! A croire que tout le travail réalisé depuis des années par les naturalistes pour

protéger ce lieu encore (presque) préservé, n'aurait servi à rien!!! Je pense notamment aux travaux réalisés par l'

AGFHE, par Melvan, par la LPO, par Bretagne vivante... etc, etc...

Un tel chantier, devrait être à l'arrêt durant la période de reproduction de ces espèces,

c'est à dire du 10 mars au 20 Juillet... La question de sa réalisation se pose donc!

Aucune mesure compensatoire n'ont été proposées par le bureau d'étude. Pourquoi?

Les priorités économiques des uns risquent encore de faire le malheur des autres et le patrimoine

naturel (inestimable) de l'île va encore en faire les frais!

63

Bonjour,

J'ai étudié une partie des documents relatifs à votre projet.

Je ne suis pas en mesure de juger de la pertinence purement technique, mais je m'interroge sur le sens

64

de votre projet.

D'abord combien ça coûte ? Je n'ai pas trouvé de chiffrage. Cette question paraît importante, car votre projet propose d'apporter sécurité et modernisation.

Sécurité : Y a t il une liste des accidents ou impliquant la situation actuelle. La situation actuelle est-elle dangereuse ? Études ? On peut toujours sécuriser pour sécuriser, mais c'est alors sans limites,

sauf justement budgétaires et/ou environnementales

Modernité : Au contraire de ce qui est classique, ce qui se prétend moderne, porte déjà en soi

l'obsolescence, voire la ringardise imminente. Est ce que le progrès de votre initiative ambitionne de civiliser ce qui est vierge et sauvage, comme on l'envisageait au 19eme siècle ?

Si je souligne votre dénomination de Sécurisation et de Modernisation du port de l'Argol, c'est que je crains que votre projet n'ose pas se dénommer Agrandissement du port de l'Argol. Plus de béton, plus de tourisme, plus de plastique, plus de pétrole, plus de travaux, plus de carbone, plus de dettes... Garantissez-vous le contraire ? Etudes ? Engagements ?

Pourquoi dépenser tant si ce n'est pour augmenter la capacité d'accueil ? Le danger et la désuétude

de la situation actuelle ne me sautant pas au yeux.

Si c'est moderne, est-ce contemporain ?

Demandons à nos enfants, ils sont les mieux placés pour considérer ce qu'est le futur, le progrès,

le moderne. Demandez-leur !

Je ne suis pas certain qu'ils rêvent de plus de béton.

Salutations

Agrandir le port, oui !

Agrandir le fort, oui !

Agrandir l'héliport, oui !

Agrandir le supermarché, oui !

Agrandir la Gaduer, oui !

Agrandir le camping, oui !

Agrandir l'église, oui !

Agrandir le cimetière, oui !

Un périphérique, un casino, une thalasso, un parking souterrain, une gare TGV, oui, oui, oui !

Voyons grand ! Agrandissons Hoedic !

Remblayons le vieux port avec les déblais de construction importés du continent jusqu'au Cardinaux !

Y'a du blé à se faire, mes amis !

65

Je ne suis pas favorable à la réalisation des travaux envisagés dans le port de l'argol à Hoedic pour les raisons suivantes

La sécurisation du port est l'argument évoquée, les accidents sont pourtant peu fréquents, si ce n'est une tonne qui se décroche par une probable erreur d'entretien et qui même dans un bassin clos aurait fini à la cote ,et quelques barres de flèches abîmées par une météo de plus en plus prévisible. Il s'agit plus d'augmentation de l'accueil et des recettes, quoiqu'en dit la compagnie des ports dans son rapport ,que de sécurisation. Le Melvan gardera t'il le même rayon d'évitage pour ces manœuvres? Le p

66

avec à la clé encore plus d'annulation des rotations. Je ne vois pas en quoi ces aménagements très coûteux en proportion du nombre d'habitants bénéficieront réellement aux insulaire, mais d'avantage à un tourisme toujours plus massif. Alors que certains réfléchissent à des jauges , ce projet me semble aller à contre courant.

Avis défavorable de l'association Bretagne Vivante - SEPNB, notamment sur les points suivants :
- oubli du Crapaud calamite se reproduisant à proximité immédiate de la piste d'accès au môle de la marine et dont la population reproductrice du marais de l'Argol et les juvéniles risquent de subir un fort impact en raison du risque d'écrasement par les engins de chantier circulant, - absence de mesure d'évitement concernant la reproduction du Gravelot à collier interrompu directement en bordure du chantier du môle de la marine (bruit, pollution lumineuse nocturne, dérangement engendrer par la fréquentation humaine accrue qui viendra observer le chantier),
- oubli de la présence d'une plante protégée le Lupin réticulé, sur la dune de l'Argol
- absence d'avis du CSRPN

Le détail des observations est fourni en pièce jointe.

67

Je suis favorable au projet et au maintien de la vie à Hoedic

Le projet de sécurisation du port impacte peu l'estran actuel et les ouvrages à réaliser le seront vers le Nord. Ils auront pour but de protéger les infrastructures et les bateaux du clapot de NE, mais aussi des fonds de houle de SE. Cette agitation puissante et persistante bien souvent hivernale sollicite durement les équipements portuaires et complique les activités et les manutentions des bateaux sur la cale. Une partie des équipements d'accueil sont retirés la moitié de l'année, réduisant ainsi la capacité d'escale et le nombre de visiteurs potentiels.

La hantise du NE pour les plaisanciers et navigateurs relançant à L'Argol en rebute plus d'un et ne favorise pas les escales (sécurité, casse bateau...). Cette plaisance est pourtant source de vie et d'activité et permet de maintenir une vie sociale et économique.

Les équipements portuaires d'Hoedic ont beaucoup progressé ces dernières années et tout le monde s'en félicite.

Qui remettrait en cause la légitimité du port de l'Argol de nos jours ? La question aurait pu se poser dans les années 70...

Dominique HERISSET

Directeur des ports d'Hoedic - Houat et Port Haliguen Quiberon jusqu'en juin 2023

68

Il peut être intéressant de repenser à la nécessité de ce projet, en reconsidérant d'une part le respect de l'environnement et les multiples pollutions qu'il peut engendrer, d'une autre les conséquences sur l'île d'un afflué touristique plus grand.

69

Bonjour, je suis contre.

Trop cher, trop d'impact sur l'environnement,

peu voir pas d'impact sur la vie quotidienne des habitants d'Hoedic..... effectivement peut être plus de capacités d'accueil mais n'y a t il pas un trop plein de visiteurs?.....il y aurait beaucoup de choses à dire mais surtout d'autres choses à faire avec autant d'argent.....

70

Avis défavorable à ce projet

La préservation de ce site naturel exceptionnel est fragile, aussi il y a de quoi se demander si la perspective d'un agrandissement du port dans le but d'accueillir plus de plaisanciers est bien cohérente avec les principes de préservations du littoral ? En effet quelle est la nécessité d'un projet d'une telle ampleur ? Et ces points soient bien explicites dans les documents.

Je vous remercie

71

Avis défavorable à un projet qui apparaît démesuré pour le bénéfice qui en serait retiré et en raison de l'impact environnemental

72

Avis défavorable

73

Ce projet ne peut s'en tenir à l'agrandissement du port. Si on agrandit le port il faudra inévitablement agrandir les infrastructures de l'île à un moment où à un autre. Ce chantier, pour être rentable, ne peut

qu'appeler de nouveaux aménagements coûteux et imposants. Je me demande parfois pourquoi l'on s'acharne à détruire ce qui reste de charme et d'authenticité sur l'île.
En tout cas si le projet est d'accueillir les futures JO, je pense qu'on fait les choses à l'envers.

Avis défavorable

Travailler à une sécurisation du port oui, si cela est nécessaire pour les Hoëdicais, mais agrandir pour favoriser un passage intensif NON ! on doit préserver le littoral

74

Avis défavorable à ce projet démesuré pour Hoëdic. La solution proposée dépasse largement le besoin.

75

Avis très favorable, combinant des enjeux de sécurité, environnementaux et d'usage du port

76

L'extension de la zone portuaire d'Hoëdic sous-entend que plus de bateaux pourront y faire escale et des bateaux de gabarit supérieur. Cela implique plus de monde sur l'île, plus de consommation d'eau et d'électricité. Or le charme d'Hoëdic réside précisément dans le fait que l'accès restreint du port restreint de fait le nombre de touristes et préserve la faune et la flore de l'île.

Il semble absolument impératif de préserver ce patrimoine naturel qui est la véritable richesse de l'île. Partout en France, des voix s'élèvent pour dénoncer la bétonisation des sols, contre la pollution lié au tourisme de masse. Hoëdic n'a pas besoin d'un port plus grand mais que l'on protège sa nature. En tant qu'amoureuse de la Bretagne et en particulier d'Hoëdic, je m'oppose à l'extension du port d'Argol.

77

Avis défavorable.

la sécurité en mer, oui, mais la Bretagne ne doit pas devenir un parking à bateau, la mer n'est pas un parc de loisir. le budget devrait plutôt aller à la lutte contre la montée des eaux qui est une question existentielle pour Hoëdic.

78

Le charme d'Hoëdic réside dans le fait que l'accès restreint du port limite le nombre de touristes et préserve la faune et la flore de l'île.

Il semble absolument impératif de préserver ce patrimoine naturel qui est la véritable richesse de l'île. L'extension de la zone portuaire d'Hoëdic donnerait l'accès à plus de bateaux, des bateaux de gabarit supérieur. Cela implique plus de monde sur l'île, plus de consommation d'eau et d'électricité et pétrole pour acheminer les touristes. Nous sommes à une époque où il faut restreindre ce commerce stérile. Nous devons préserver le petit joyaux qu'est Hoëdic. Ne cédon pas aux sirènes du tourisme de masse. Préservons Hoëdic !

79

Hoëdic est une petit île non adapté au tourisme de masse. De plus le tourisme de masse est un désastre écologique. Je vous prie d'abandonner ce projet au plus vite.

Bien cordialement,

80

Le projet de modernisation du port de l'Argol à Hoëdic ne paraît pas indispensable.

Je suis pour la préservation du site en l'état.

Pas besoin d'aller dans le sens d'une augmentation du nombre des touristes, et donc de la détérioration de ce magnifique site.

81

L'agrandissement de ce port provoquerai un tourisme de masse, ce qui mettrait en danger la faune et la flore de l'île.

82

Le projet de modernisation du port d'Argol sur l'île d'Hoëdic n'apparaît pas indispensable et va à contre courant des contraintes environnementales actuelles. Nous pouvons nous poser la question de la préservation de l'écosystème de l'île face à une augmentation de l'activité humaine sur cette petite île, augmentation du piétinement, de la consommation d'eau douce et potable, de la quantité de déchets produits et leur gestion... etc

A l'heure où énormément de sites à l'écosystème fragile ont été dévastés par un tourisme de masse, une posture plus raisonnée (able) ne serait elle pas plus adaptée pour maintenir, préserver la pérennité de cet écosystème précieux

83

Avis défavorable de l'association LPO Bretagne.

L'inventaire naturaliste souffre de graves lacunes, et il ne peut être utilisé en l'état, ni justifier la demande de dérogation :

- la zone d'étude, largement sous-dimensionnée, n'est pas adaptée aux enjeux de biodiversité du site
- l'ensemble du milieu dunaire sur et à proximité du chantier n'est pas pris en compte.
- aucune mesures d'évitement du Gravelot à collier interrompu, alors que l'espèce niche sur le site et à proximité
- le crapaud calamite (espèce patrimoniale) n'a pas été pris en compte dans l'étude, alors que les écrasements seront inévitables
- la biodiversité du marais d'Argol, jouxtant la zone de chantier, n'a clairement pas été prise en compte, alors que c'est un milieu insulaire humide fragile
- le lupin réticulé (espèce rare en Bretagne, dont la seule station hoëdicaise est sur la zone de chantier) n'a pas été pris en compte dans l'étude
- le plan de circulation des engins laisse planer un risque fort sur le milieu dunaire
- le plan de stockage est matériaux est inexistant
- un enrochement semble prévu à l'extrémité de la plage d'Argol, en zone Natura 2000. Il doit être proscrit
- l'avis du CSRPN est absent du dossier
- les choix d'aménagements ne semblent pas répondre au besoin de sécurisation par forte houle d'ouest
- l'extension de la capacité d'accueil du port est évidente alors que le dossier AEU mentionne l'inverse du dossier d'aménagement

Avis défavorable détaillé en pièce-jointe

84

Je ne suis pas du tout favorable à ce projet.

Laissons Hoedic loin des affluts dévastateurs d'un tourisme proportionnellement trop important par rapport à ses capacités d'auto ressourcement environnemental.

85

Le projet de modernisation du port d'Argol sur l'île d'Hoedic entrainera plus de tourisme, ce qui ira à l'encontre de la préservation de l'écosystème de l'île. Ce projet semble inadapté face à des contraintes de protection de la nature et de l'environnement.

86

87

Hoedic doit être protégée du tourisme de masse, ce qui se produira si le port est agrandi

D'après un article d'Ouest France daté de 2022, validé par le maire D'hoedic, chaque été, l'île passe de 80 à 1 500 habitants.

Il semble que cet afflux périodique suffisent à maintenir l'économie de l'île pour l'année.

Le fait d'agrandir le port vise-il à autre chose qu'à augmenter le nombre de visiteurs non résidents, et cela correspond-il à une nécessité ?

Le dernier article de de l'annexe 4 du rapport de la cour des comptes semble claire à ce ce sujet

<https://www.ccomptes.fr/system/files/2023-01/Synthèse%20régionale%20et%20sa%20réponse%20-%20iles%20>

Annexe n° 4. Propositions émises par l'AIP aux parlementaires – projet de loi 4D/3DS

1. Inscrire dans la loi la spécificité des îles du Ponant

2. Garantir la prise en compte de l'insularité lors des débats parlementaires, par l'attribution d'un sénateur aux îles du Ponant

3. Adapter le statut des îles du Ponant au sein des intercommunalités

4. Favoriser la coopération entre les îles au sein d'un cadre ad hoc

5. Augmenter les plafonds d'accès au logement social dans les îles du Ponant

6. Introduire une exception insulaire à l'interdiction de construire dans les zones urbanisées situées en espaces proches du rivage

88

7. Renforcer le levier fiscal des îles du Ponant face à l'inflation des résidences secondaires

8. Classer l'ensemble des îles du Ponant en zone de revitalisation rurale (ZRR), afin d'encourager leur développement économique
9. Soutenir le développement agricole des îles du Ponant
10. Étendre les dispositifs de récupération d'eau de pluie, pour limiter les prélèvements sur la ressource disponible
11. Favoriser la production d'énergies renouvelables sur les îles du Ponant
12. Donner les moyens aux îles du Ponant de respecter les objectifs fixés aux zone non interconnectées (ZNI)
13. Soutenir les îles du Ponant dans la lutte contre les espèces invasives
14. Garantir la mise en oeuvre effective de l'enlèvement des ordures ménagères
15. Accorder aux îles l'autonomie philatélique
16. Développer l'accès au haut débit dans les îles du Ponant
17. Conforter le statut du collège des îles du Ponant et autoriser son extension à d'autres îles
18. Garantir un service minimum de transports de marchandises et de personnes sur les îles du Ponant
19. Maîtriser les flux humains sur les îles du Ponant

Projet capital pour sécuriser les amarrages et les mouvements d'équipage et donc de personnes vulnérables sans d'un Port insulaire.

89

On comprend bien que la préoccupation principale des commerçants hoëdicais est le CA, notamment celui réalisé en 3 mois, du 15 juin au 15 septembre. Soit ! Mais ne peut-on ensemble regarder comment préserver notre perle devant le flot toujours plus invasif des touristes trop mal informés des comportements à adopter en débarquant sur Hoëdic, afin de préserver une cohabitation la plus harmonieuse possible. Est-ce encore possible quand la population, en plein été, est multipliée par trente (on passe de 100 à 3000 personnes !!!) ? Je n'ai pas la solution mais se lancer dans de gros travaux (dont on ne mesure pas bien les conséquences sur la faune et la flore hoëdicaises) qui vont encore accroître le nombre de touristes sans se préoccuper d'abord des conséquences est une pensée à court terme. Invoquer comme argument la sécurité de l'accostage de la navette Melvan relève de la franche rigolade. On aurait pu me prévenir que je risquais ma vie en débarquant à Hoëdic !

90

Avis défavorable !

On peut toujours trouver des solutions quand on invente des problèmes !

Je pense que Hoëdic a suffisamment été défigurée ces dernières années par la construction de bâtiments inutiles (et très coûteux) répondant à de faux problèmes. Exemples:

-Logements individuels de 160 m2 accueillant des familles intermittentes du travail.

-Ecole rasée puis reconstruite alors que des travaux de fond pouvaient être envisagés pour beaucoup moins chère.

-Local des pêcheurs surdimensionné pour une activité en recul.
Des pêcheurs à qui ont fait payer l'addition !

J'en passe...

91

Concernant les commerces, on pourra aborder le sujet d'un éventuel besoin lorsque les restaurants seront en mesure (et enclins) de répondre au flux actuel de touristes, ce qui est loin d'être le cas...

Pour les rotations des navettes, il me semble que les annulations ne sont pas dues à l'infrastructure du port actuel.

L'agrandissement du port de Hoëdic ne sera bénéfique qu'à la compagnie des ports du Morbihan qui se verra développer l'ensemble de ses ports grâce la destination "n° 1" (Hoëdic) devenue confortable, proposée aux plaisanciers...

Pour finir, si on veut vraiment dépenser des sous et améliorer la sécurité sur notre île, étudions des possibilités de structure pour accueillir

les noctambules (aussi amoureux de Hoëdic) au lieu de les canaliser dans le feu du Gaduer où le danger est bien réel !

Si le projet se réalise, j'irai à Houat !!

Projet Inutile!

En 2023, en pleine crise climatique et de la biodiversité, est-il encore pertinent de continuer à vouloir

construire à tout prix de nouvelles infrastructures pour accueillir encore plus de gens et générer encore

plus de profit?

Le port actuel est déjà bien suffisant et sûr. Ce n'est pas un tel projet qui maintiendra des emplois

à l'année sur les îles.

92

Avis complémentaire de Bretagne Vivante, après avoir échangé avec M. Boleat, commissaire enquêteur (cf. fichier pdf ci-joint).

93

Non à la création d'une marina polluante sur l'île d'Hoëdic. La prolifération des bateaux rapides en provenance du continent à coque semi rigide et au moteur thermique à la puissance démesurée (de type Zodiaque) est déjà suffisamment catastrophique et ingérable par beau temps. La création cette marina serait la destruction pure et simple d'un havre de paix pour les hommes, la faune et la flore.

94

« Avis défavorable, en l'état actuel des indications fournies

Faute d'être une voix scientifiquement et techniquement autorisée sur les diverses problématiques que soulève le projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol, je ne peux manquer de me rallier aux avis dûment argumentés et documentés d'experts reconnus dont je sais, de longue date, les compétences en matière de biodiversité (cf. avis de Arnaud Le Nevé).

Par ailleurs, étant, depuis de nombreuses années, partie prenante aux travaux menés par l'Association Melvan et publiés par la Revue des deux îles, dont les articles consacrés au patrimoine naturel de l'île font autorité, je reste surpris par l'absence de prise en compte de la biodiversité, en ses divers domaines, par le maître d'ouvrage et les bureaux d'étude en charge du projet. On a peine à croire que ces derniers n'aient pas jugé utile de consulter les organismes et les spécialistes concernés.

Cela jette un doute sérieux sur la crédibilité de l'ensemble du projet. Et peut-être même sur son bien-fondé, tout particulièrement au regard des moyens préconisés pour sécuriser l'accès des bateaux au port de l'Argol par gros temps (cf. avis de Arnaud Le Nevé).

Peut-on enfin passer également sous silence l'impact vraisemblable de l'extension des installations portuaires sur l'hyper-fréquentation touristique ?

Les diverses problématiques de cette lancinante question – notamment pour Hoëdic ? – ont été abordées lors d'un séminaire réunissant, il y a deux ans, les édiles des Îles du Ponant, dont le maire d'Hoëdic, ainsi qu'un large échantillon de responsables concernés (cf. Séminaire Hyper-fréquentation – 10 décembre 2021 – www.iles-du-ponant.com).

Dès lors, force est d'adhérer à l'un des avis émis dans le cadre de cette consultation : les infrastructures prévues par « ce coûteux projet » ne semblent pas avoir pour vocation de bénéficier aux îliens ...

L'examen de l'ensemble de ces paramètres (coût du projet, impact sur la biodiversité, sur l'hyper-fréquentation, absence de bénéfice aux îliens) serait-il pas du ressort de la Cour régionale des comptes de Bretagne ?

95

96

Le projet de mesurer par rapport à la capacité du port actuel

Non à la création d'une Marina absurde sur l'île d'Hoedic »
Mh Durantet

97

Je trouve absurde de créer une marina sur cette île encore sauvage et préservée. C est un projet d un autre temps, celui où on ne se préoccupait de l écologie, ni du vivant

98

Je suis contre ce projet d'agrandissement du port.

99

Je suis fermement opposé à ce projet délirant.
Hoedic reste un des derniers bastions relativement préservé.

Que les excités du béton aillent en Méditerranée faire des affaires !!!

Amoureux respectueux d'Hoedic je passe sur l'île régulièrement depuis plus de 30 ans et je reste toujours émerveillé par ce coin de paradis à préserver absolument.

Jean-François Obadia
59 rue Jeanne d'Arc
69003 Lyon

100

Je suis opposée à ce projet que je juge catastrophique pour le site, pour ses habitants, et pour tous les amoureux d'Hoedic

101

Je m'oppose à ce projet absurde qui dénaturerait l'île.

102

Je m'oppose vivement à ce projet. Hoedic tient sa belle réputation de son environnement sain et préservé, c'est une part unique du patrimoine breton qu'il faut protéger.

103

Non à cette invasion du béton pour des bateaux à coques semi rigides, aux moteurs surpuissants et ultra polluants ! Laissez vivre le caillou. Donnez du sens à ce que vous faites, en temps que décideurs, participez à l'évolution du monde dans le bon sens... vous avez des enfants ? Qu'ils soient fiers de vous... Agissez, vous avez le pouvoir d'agir ! Vous !

104

Je suis franchement opposée à ce projet qui va dénaturer un lieu magique encore protégé du tourisme de masse

105

Je suis contre ce projet de marina qui va dénaturer le joli site d'Hoedic.

106

Je suis tout à fait défavorable à ce projet de développement des capacités d'accueil du port d'Argol, cette île est bien trop petite et son milieu naturel n'y résistera pas. Je ne comprends pas que ce type de projet soit encore imaginé alors que nous vivons un changement climatique catastrophique et qu'il est indispensable de réduire notre consommation de tout.

107

Non à la création d'une Marina absurde sur l'île d'Hoedic

108

C'est une aberration. Ce petit coin de paradis doit le rester et ne jamais grandir au risque d'être complètement dénaturé. L'île à déjà du mal à absorber la vague de touristes l'été et ce serait une véritable catastrophe.

109

C'est très simple...Monsieur le Commissaire enquêteur il faut donner un avis négatif.
Cesser ainsi de continuer la defiguration rampante du opays

110

Je suis opposé à ce projet, qui livrera l'île au tourisme de masse, ils apporteront moins qu'ils ne détruiront. L'impact d'un tel projet sera forcément énorme et les conséquences sur l'augmentation des flux de visiteurs n'a pas l'air d'être considéré autrement que sur des indices bureaucratiques.
Sans compter les inévitables blocages du chantier par des associations écologistes qui feront certainement durer la présence des machines et augmenteront l'impact des travaux sur l'environnement.

111

Non à un projet d'une marina totalement en décalage avec la nature de l'île et son échelle qui va produire pollution marine et sonore dans l'un des rares endroits encore préservé des ravages de la main

112

de l'homme et des abus de rentabilité court termes. Bientôt la petite sœur de l'île de Nauru... ?

Hoëdic est un petit paradis, un lieu préservé et magique. Et doit le rester. Y aller se mérite. Vous voulez attirer le tourisme de masse ? Et la prochaine étape, bétonnera les route ? Hoëdic doit rester Hoëdic

113

NON A CE PROJET DE MARINA ABSURDE, DEMESURE ET DECONNECTE DU 21e SIECLE

114

Mais quelle horreur. Comment peut vouloir créer une marina polluante sur l'île d'Hoëdic. Vous voulez voir les zodiacs matin midi et soir ? Les plages se noircir de monde ? Vous voulez détruire ce paradis pour les hommes, la faune et la flore. HONTE A VOUS

115

Avis défavorable à ce projet

116

Mon nom est Bruno Troublé.

Je suis un marin plaisancier averti : Deux JO en voile (68/76) et 3 fois skipper du bateau français dans l'America 's Cup (77/80/83)

J'aime beaucoup Hoëdic et je suis très triste de constater vos projets de développement du port.

Le port est parfait tel qu'il est ! Inutile de faire d'Hoëdic, si épargné, si extraordinaire de calme et de beauté, un autre Crouesty !!

Les Hoëdicais n'en veulent pas, les marins des navettes non plus ! La manœuvre d'entrée par fort vent s'est sera encore plus difficile! J'espère que vous prendrez en compte l'avis de marins expérimentés amoureux d'Hoëdic !

Merci !

Cordialement

Bruno Troublé de mon iPhone

117

Avoir plus c'est avoir trop.

Sur la forme, c'est-à-dire que nous ne sommes justement plus dans les années 70, qu'un horizon sombre et brutal se dessine sous nos yeux, qu'on ne peut plus prétendre ne pas savoir, faire comme si notre confort valait plus que la survie des générations à venir. Il ici bien sûr de la vie à Hoëdic, de ce qu'elle est, de ce qu'elle pourrait être, de ce qu'elle sera. Des choix que nous faisons maintenant, traçant un chemin. De ce que nous taisons, cachons, par cette enquête publique menée comme en catimini. Que le prétexte de la sécurisation paraît être une grosse ficelle, une marche en avant forcée de « développement ». Lequel ? La concertation, mieux que la consultation, était possible, le maître d'ouvrage ne l'a pas jugée nécessaire. L'information des usagers au cours de l'été aurait aussi pour le moins été souhaitable, plus sincère et transparente. Sur le fond, la présentation de l'ajout d'un deuxième quai de débarquement sur le môle Est comme d'une "coquille" dans le dossier paraît pour le moins mince, de nombreuses contributions se basent (nécessairement!) sur la consultation du dossier. Nous aimerions être consultés sur un projet effectif. La sécurisation du quai de débarquement à Port Haliguen, permettant une mise à l'abri des passeurs quand la Teignouse est mauvaise paraît être beaucoup plus nécessaire et permettrait peut être moins d'annulations de bateaux pénalisants notamment les scolaires l'hiver. Le dimensionnement (coûts financiers, environnementaux considérables) du projet pose réellement question par rapport aux bénéfices réels après réalisation.

Absence d'avis de la MRAe? incroyable!

Absence de projet d'intégration paysagère? Hoëdic est classée au titre du paysage, une étude à ce sujet aurait été nécessaire. Avis défavorable.

PJ séminaire sur l'hyper fréquentation des îles du Ponant à consulter ci-joint

118

Non à la création d'une Marina à Hoëdic et à l'arrivée de bateaux de tourisme de masse absurdes et polluants !!

119

Je suis contre l'agrandissement du port de Hoëdic. Je trouve ça non écologique. Je suis venu à plusieurs reprises sur cet île. Elle doit garder son caractère simple comme elle l'a toujours été.

Signé : un breton malheureusement expatrié !

120

Non à ce projet de marina absurde.

121

Avis défavorable

Surprise de prendre connaissance, en décembre 2023, de ce projet en gestation depuis 2021.

122

Projet qui me paraît démesuré,

qui ne tient pas compte des préconisations en cours sur l'actuelle préoccupation d'hyper-fréquentation des milieux fragiles et protégés.

Pas si protégés que ça d'ailleurs. La preuve en est de ce projet. Les réactions sont nombreuses mais catégorisées : les usagers du port, les estivants amoureux de ce « caillou » encore magique, mais semble-t-il aucune réaction d'Hoedicais. J'aurais aimé savoir ce qu'ils pensent.

Parce qu'ils devraient logiquement « avoir le dernier mot ».

Déposition RM1 sur le registre de la mairie :

Un membre du club nautique Hoedicais : Je suis très favorable au projet d'extension des digues qui apporteront une plus grande sécurité surtout pour les vents de Nord-est.

ANNEXE 8



SECURISATION ET MODERNISATION DU PORT DE L'ARGOL A HOEDIC

**Réponse au courrier du commissaire enquêteur
Du 08 janvier 2024**

19janvier2024



SOMMAIRE

1 - REPONSE AU PROCES VERBAL DU COMMISSAIRE ENQUETEUR DU 08 JANVIER 2024	4
2 - REPONSES DE LA CPM	5
- Fréquentation portuaire et en jeux benthos	5
- Remarque	5
- Réponse de la CPM	5
- Fréquentation portuaire	5
- Incidences sur les habitats et peuplements benthiques	5
- Protection du port et sécurisation de la passerelle	6
- Remarque	6
- Réponse de la CPM	6
- Prise en compte des enjeux écologiques	7
- Remarque	7
- Réponse de la CPM	7
- Concernant les orthoptères	7
- Concernant les amphibiens	7
- Concernant l'avifaune	7
- Incidences du projet	9
- Remarque	9
- Réponse de la CPM	9
- Incidences du projet sur l'environnement et le paysage	10
- Remarque	10
- Réponse de la CPM	10
- Questions et observations du Commissaire Enquêteur	11
- Remarque	11
- Réponse de la CPM	11
- Coquille	11
- Réduction du clapot	11
- Calededébarquement	12
- Risque maritime associé au prolongement du mole	12
- Coordinateur environnemental – Suivi du chantier	12
- Absence de travaux de nuit	12
- Cheminement des engins pour les travaux sur la digue Ouest et localisation de la base de vie	12
- Matérialisation de la passe	14
- Image de synthèse	14
- Concertation amont	15
- Notion de modernisation	15
- Retours de l'association Bretagne Vivante	16
- Retours de la Ligue de la Protection des Oiseaux (LPO)	25

1 - REPONSE AU PROCES VERBAL DU COMMISSAIRE ENQUETEUR DU 08 JANVIER 2024

La Compagnie des Ports du Morbihan a déposé le dossier d'autorisation environnementale pour les travaux de sécurisation et de modernisation du port de Hoedic le 3 novembre 2022.

Une enquête publique s'est déroulée du 10 novembre 2023 au 29 décembre 2023.

Le Commissaire-Enquêteur a fait suivre un procès-verbal de synthèse le 8 janvier 2024. Des réponses aux avis négatifs sont attendues. Elles sont présentées dans ce document.

Le présent document permet de répondre à la synthèse des retours négatifs (réalisée par le commissaire enquêteur), aux questions du commissaires enquêteurs et aux avis des associations Bretagne Vivante - SEPNB et LPO.

-REPONSES DE LA CPM

2.1 - Fréquentation portuaire et enjeux benthos

2.1.1 - Remarque

55

La dimension de ce projet de "modernisation" du Port interpelle d'abord au regard de la taille de l'île d'Hoedic qui pour rappel est de 2km².

Ce projet a pour objectif premier d'augmenter la capacité d'amarrage du Port, ce qui conduira inévitablement à une augmentation considérable du flux touristique sur l'une des plus petites îles habitées de Bretagne.

Or la position des îles bretonnes consiste actuellement à lutter contre l'hypertourisme. Le 14 juin dernier, l'île de Brehat a pris un arrêté afin de limiter l'accès des touristes sur l'île pendant l'été : l'enjeu est de préserver l'écosystème de l'île. Ce type dispositif a vocation à être étendu aux autres îles bretonnes notamment à Hoedic qui est une "Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique" et dont le flux touristique est croissant durant l'été.

Au delà de ces considérations, le diagnostic de l'étude d'impact joint à la proposition de projet n'évoque pas l'impact des travaux à réaliser sur les habitats marins et sur les populations benthiques.

La campagne d'échantillonnage aurait du, en outre, être réalisée sur plusieurs périodes de l'année.

2.1.2 - Réponse de la CPM

2.1.2.1 - Fréquentation portuaire

Le projet ne vise pas à augmenter la capacité du port ou la fréquentation portuaire. L'objectif est de sécuriser l'accès au port notamment lors des vents et houles Nord-Est et Nord-Ouest.

Le projet n'a pas pour objectif de rendre accessible le port à des bateaux de plus grande taille ou à transformer le port en marina. Le fonctionnement portuaire ne sera pas modifié par rapport à la situation actuelle.

2.1.2.2 - Incidence sur les habitats et peuplements benthiques

Le diagnostic des peuplements benthiques réalisé par la société IBL en 2021 est un état initial de la zone. Ce dernier a été réalisé en saison estivale, période de plus fort recouvrement des herbiers et autres peuplements benthiques. Seuls des laminaires ont été détectés sur les zones de projet ou à proximité.

L'analyse des incidences est réalisée en chapitre 2.3.5 de l'EIE.

2.2 - Protection du port et sécurisation de la passe d'entrée

2.2.1 - Remarque

Bonjour

Ce projet d'extension de la digue nord est à pour but de protéger le port des vents de nordet

Je l'entend bien mais dans quel but ?
Les usagers insulaires du port sont à l'abri de la jetée et la mise en place du ponton à sécuriser l'usage du port
Le courrier est également à l'abri avec l'accès à la grande cale

La construction de cet enrochement est un lourd projet
Dont l'intérêt est uniquement de rendre praticable sereinement l'amarrage aux tonnes par vent de nordet aux plaisanciers. Ce qui de l'intérêt financier de la CPM

Et ce uniquement durant la saison estivale. Cela a donc un objectif très clairement comprable

Pêcheurs et locaux ne verront pas d'améliorations

Par contre cela va changer l'aspect du site considérablement en vue d'améliorer le tourisme plaisancier déjà très développé

Beaucoup de travaux. Un grand changement de paysage
Pour accentuer l'emprise de la CPM déjà très présente

Et avec une certaine incertitude quand à l'évolution de l'ensablement du site

Le cin est que mon avis mais je suis défavorable à ce projet selon moi démesuré et sans intérêt de fond pour la vie insulaire

2.2.2 - Réponse de la CPM

La protection du port contre les vents de Nord Est permettra :
de sécuriser l'accès au port lors des vents et houles de Nordet pour les usagers, la SNSM, les pompiers et les pêcheurs.

- de limiter le nombre de liaisons annulées du fait des conditions météorologiques et océanographiques ;
- de limiter les risques d'accident au sein du port en limitant l'entrée de la houle ;
- de limiter l'ensablement du port et espacer les opérations d'entretien ;

Il convient de préciser que les aménagements permettront également de limiter l'incidence des fonds de houles de Sudet. Ces houles engendrent une agitation persistante qui sollicite souvent durement les équipements portuaires et les compliquent les activités et les manutentions des bateaux sur la cale.

Les digues actuelles ne permettent plus de réduire suffisamment les houles entrant dans le port. Ce projet permettra de plus de prendre en compte la montée des eaux liée au changement climatique (pour rappel le niveau de l'eau va monter de 40 cm à l'horizon 2070 et de 100 cm à l'horizon 2120).

Pour rappel, une étude d'agitation et une étude hydrosédimentaire ont été réalisées pour permettre le dimensionnement des ouvrages et le choix des orientations techniques les plus efficaces. Ces études sont disponibles en Annexe 1 du dossier d'étude d'impact. Les résultats de ces études mettent en évidence une réduction de l'agitation

Située entre 15 et 35% sur les Zones 1 et 2 (partie Ouest du port) quelle que soit la condition d'état de mer,

De l'ordre de 60% sur la Zone 3 (entrée du port) quelle que soit la condition d'état de mer.

Concernant l'approche paysagère, les choix techniques se sont orientés vers des aménagements similaires à ceux déjà présents dans le port. Ainsi, si le paysage portuaire est modifié par les travaux, il ne sera pas dénaturé et conservera ses caractéristiques actuelles.

Un photomontage sera réalisé par la CPM de façon à mieux percevoir les modifications engendrées par le projet.

2.3 - Prise en compte des enjeux écologiques

2.3.1 - Remarque -

52

Quelques manquements dans l'étude d'impact écologique :

- orthoptères : oubli d'*Euchorthippus elegantulus* (espèce patrimoniale)
- amphibiens : oubli du Crapaud calamite qui bénéficie d'habitats terrestres au sein même de la zone d'étude (observations personnelles dans la dune + port).
- oiseaux nicheurs : aucun focus sur le Gravelot à collier interrompu, qui est pourtant l'espèce "phare" du secteur ! Avec son statut d'espèce protégée, vulnérable et à responsabilité biologique "très élevée" ! 1 à 2 couples se reproduisent entre la plage et le chemin... ils seront ainsi pris dans un goulot d'étranglement !
- oiseaux hivernants et migrateurs : beaucoup d'espèces sont présentes dans le port (+ sur la digue) à marée haute (repositoires pour les huîtres, cormorans, goélands, tournepierres, et parfois gravelots et bécasseaux), ou bien à proximité directe (alcidés, laridés, Fou de Bassan, macreuses, plongeurs, etc.). Les impacts en mer lors des travaux de battage seront un peu plus importants que mentionnés....

Il convient donc de recalibrer les enjeux, et par conséquent les mesures ! (exclus et mesure durable pour protéger les G. à collier interrompu, choix d'une période de travaux adéquat (favoriser août-octobre, soit en-dehors de la période de reproduction et avant l'hivernage), etc.

2.3.2 - Réponse de la CPM

2.3.2.1 - Concernant les orthoptères

L'ensemble des milieux favorables à ce groupe d'espèces a été prospecté (pelouses et prairies, zones rases, zones sableuses, etc.). Les individus rencontrés ont été identifiés au chant (stridulation) ou à vue. Les inventaires ont été réalisés en recherchant les espèces aux statuts patrimoniaux les plus forts au regard des habitats présents sur la zone d'étude (chaque espèce ayant des exigences écologiques qui lui sont propres).

L'*Euchorthippus elegantulus* n'a pas été contacté ou présumé lors de ces inventaires.

2.3.2.2 - Concernant les amphibiens

Le périmètre d'étude ne présente pas d'habitats de reproduction (mares, fossés en eau, étang ...) favorable à ce groupe d'espèces. Seul la recherche d'habitat de repos et habitat d'hivernage a été réalisée sur le périmètre d'étude immédiat.

Aucun plan d'eau n'est présent sur le site, et aucun individu en déplacement n'a été observé. Le plan d'eau situé au sud de la zone d'étude accueille très probablement des populations d'amphibiens.

Aucune espèce d'amphibiens ne présente d'enjeu en termes de préservation (rareté/menace) ou en termes réglementaires (protection nationale/régionale).

2.3.2.3 - Concernant l'avifaune

2.3.2.3.1 - Méthodologie d'inventaire

Compte tenu de la taille relativement réduite de la zone d'étude, l'ensemble a été parcourue en période favorable (entre le levé du soleil et 11h30). Tous les contacts visuels et sonores obtenus au cours des passages matinaux ont été notés. Deux passages (espacés d'au moins 4 semaines) ont été réalisés :

L'un afin de tenir compte des nicheurs tardifs (Bondrée apivore, sylvidés, Tourterelle des bois, Guêpier d'Europe, Lorient d'Europe, etc.) ;

L'autre afin de prouver la reproduction d'un maximum d'espèces nicheuses. Une attention particulière a été portée sur la détection des comportements révélateurs d'une nidification certaine (nids, nourrissages, défense de territoire, etc.) et les indices indirects de présence ont également été recherchés (pelotes de rejections, plumes et cadavres).

Ces inventaires ont été réalisés entre 6h30 et 11h30 heures du matin par météorologie favorable (absence de pluie et vent nul notamment).

2.3.2.3.2 - Prise en compte des enjeux avifaunistiques

Plusieurs espèces emblématiques de l'île ont été observées comme nicheuses probables ou certaines à plusieurs centaines de mètres de la zone d'étude. Il s'agit notamment du Gravelot à collier interrompu (*Charadrius alexandrinus*). A été observés à minima un couple en période de reproduction sur la plage située au nord-est de la zone d'étude. La liste des espèces d'oiseaux est disponible dans l'Annexe 3.

De plus, un focus sur les Oiseaux marins nicheurs a été fait en chapitre 3.6.4 du dossier.

L'incidence des travaux sur l'avifaune (notamment celles des opérations de battage), incluant le Gravelot, a été traitée dans le chapitre 2.3.3 – Incidence sur l'avifaune et les mesures associées. Des mesures organisationnelles permettent de prendre en compte l'incidence sur l'avifaune :

Travailler selon des techniques maritimes autant que possible (E1.1C) ;

Baliser strictement les zones de passage des engins (E2.1A) ;

Choix de la période de travaux la moins impactantes (hors période de reproduction de l'avifaune notamment entre avril et juillet) (E4.1A).

2.4 - Incidences du projet

2.4.1 - Remarque

Ce retour concerne les avis négatifs généraux (sans thématique particulière) reçu dans le registre en ligne.

2.4.2 - Réponse de la CPM

L'objectif du projet est de sécuriser l'accès au port sans augmentation de la capacité portuaire ou de la fréquentation touristique. Le projet aura une incidence positive pour les liens à travers une sécurisation de l'approvisionnement et des conditions d'accès de l'île. Le projet est donc bien d'utilité publique.

Les mesures proposées au chapitre 5 du dossier « Synthèse des incidences du projet » mettent en évidence des incidences résiduelles faibles à négligeables.

Une analyse multicritère a été réalisée pour déterminer la solution la plus efficace techniquement, environnementalement et financièrement. La synthèse de cette analyse est présentée dans la Pièce n°8 – « Solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons du choix effectué ».

2.5 - Incidences du projet sur l'environnement et le paysage

2.5.1 - Remarque

59

Je souhaite apporter quelques observations à ce projet d'agrandissement du port.

Ma première réaction a été "encore ?!". Effectivement, le port a déjà, ces dernières années, reçu de nombreux aménagements comprenant une zone de stockage destinée aux pêcheurs, une glacière, une nouvelle capitainerie, une nouvelle gare maritime ainsi qu'une zone de stockage de bateaux.

Je ne remet pas en question l'utilité de ces infrastructures, seulement nous sommes d'ores et déjà face à une dénaturation de l'environnement très importante. Effectivement, sur notre paysage rural insulaire, ces nouvelles infrastructures dénotent de par leur aspect très industriel.

Par ailleurs, l'usage de ces nouvelles infrastructures est déjà très limité étant donné que nous ne comptons déjà plus qu'un pêcheur sur l'île.

Bien que de nouveaux professionnels pourraient à l'avenir s'installer, les infrastructures sont déjà suffisantes à un bon exercice de leur profession.

Pour continuer, l'activité de tourisme sur l'île se concentre essentiellement sur la saison estivale, à savoir trois mois dans l'année. Une écrasante majorité de touristes viennent à la journée via les navettes ou en bateau, mouillant au large de l'île. Seule une infime fraction d'entre eux a usage du port.

Je parle au nom de tous les habitants de la commune en disant que nous ne souhaitons pas voir notre port s'agrandir.

Cela pour les raisons citées auparavant mais également car notre territoire souffre de plus en plus du tourisme trop important pour la taille de l'île.

Notre centaine d'habitants annuels n'aura usage que d'une infime partie du port, seule la saison estivale pourrait rendre utile ces installations démesurées que vous nous parlez.

Très cordialement

2.5.2 - Réponse de la CPM

Les mesures proposées au chapitre 5 du dossier « Synthèse des incidences du projet » mettent en évidence des incidences résiduelles faibles à négligeables.

De plus, l'objectif du projet est de sécuriser l'accès au port sans augmentation de la capacité portuaire ou de la fréquentation touristique.

Concernant l'approche paysagère, les choix techniques se sont orientés vers des aménagements similaires à ceux déjà présents dans le port. Ainsi, si le paysage portuaire est modifié par les travaux, il ne sera pas dénaturé et conservera ses caractéristiques actuelles.

Un photomontage sera réalisé par la CPM de façon à mieux percevoir les modifications engendrées par le projet.

2.6 - Questions et observations du Commissaire Enquêteur

2.6.1 - Remarque

- 3 Dans le dossier il est mentionné à tort la réalisation d'une cale adossée au môle de la marine et les plages du Prado.
- 4 Réduction du clapot : les représentations suivantes font apparaître un gain très modeste sur l'agitation du port avec des vents de Nord-est aux abords des pontons notamment ; comment justifiez-vous la sécurisation du port dans ces conditions ?
- 5 Le prolongement du môle marine ne va-t-il pas rendre plus délicate la manoeuvre de dégagement en marche arrière des bateaux à passagers et notamment en présence de ressac présent avec les vents de Nord-est ? N'y a-t-il pas de risque de collision avec d'autres navires lors du mouvement, en marche arrière, du bateau à passagers masqué derrière la haute digue Ouest et le déflecteur en période de basse mer ?
- 6 Comment sera assurée la surveillance des travaux pour veiller à la bonne prise en compte des recommandations exprimées ? Il est prévu la présence 2j/mois d'un coordinateur environnemental : est-ce suffisant pour contrôler le respect des dispositions prévues au titre de la préservation environnementale ? Avez-vous un relai sur place pour vous informer de toute dérive des entreprises ?
- 7 Les travaux de nuit sont-ils interdits comme le demande l'ABV-SEPNB ?
- 8 Où seront positionnées la base de vie et les installations de chantier dont les engins ? Quel cheminement emprunteront les engins de TP qui réaliseront le déflecteur de la digue Ouest ? La piste pour réaliser le déflecteur se situe côté mer de la digue Ouest. N'y a-t-il pas d'autre alternative car cet ouvrage provisoire sera fortement malmené par la houle d'Ouest et qui nécessitera des reprises intempestives avec l'apport de nouveaux apports matériaux.
- 9 Une balise est prévue durant les travaux à l'extrémité du môle de la marine. Lors de l'achèvement des travaux qu'est-il prévu pour matérialiser l'entrée de la passe ?
- 10 Une image de synthèse ne pourrait-elle pas être réalisée afin de mieux visualiser l'impact des futurs ouvrages depuis la mer et le haut du port ?
- 11 Absence de concertation amont.
- 12 Modernisation : en quoi le port est-il modernisé avec le projet ? Le remplacement des tonnes par des pontons. Compte tenu de la réduction de l'ensablement dans le port, une 4^{ème} tonne d'amarrage ou autre équipement destiné aux mêmes fonctions seront-ils installés ?

2.6.2 - Réponse de la CPM

2.6.2.1 - Coquille

La mention du Prado est une erreur, il s'agit de la plage à l'Est du môle de la Marine.

2.6.2.2 - Réduction du clapot

Les statistiques d'agitation – basées sur les matrices d'agitation obtenues pour un ensemble d'état de mer unitaires au large – ont montré que le secteur O du port était déjà relativement sécurisé à l'état actuel. L'effet des aménagements ne semble donc pas significatif sur ce secteur à première vue (**clapot exclus**). Les aménagements envisagés apportent néanmoins un confort supplémentaire pour les usagers, régulièrement gênés en conditions de Nord-est (conditions de mer du vent gênantes pour la plaisance, et pour les manoeuvres des bateaux passagers au niveau du musoir Ouest), Noroit (conditions de mer du vent gênantes pour la plaisance et l'accostage/manoeuvre des bateaux passagers ; fort ressac), et houle de NO (gênant pour les bateaux passagers, cette houle pouvant déferler dans l'axe de la passe).

Sur le secteur E, le taux d'indisponibilité est fortement réduit dans le cas des aménagements prévus au projet. Ainsi si le gain sur le clapot dans le port par vent de nord-est peut sembler plus modeste, il représente pour

leport une amélioration très significative de la situation. Ce gain permettra de limiter de manière importante les risques pour les navires présents dans le port (en navigation ou amarrés) et lors des manoeuvres.

Le projet permet, de plus de prendre en compte la montée des eaux liée au changement climatique (pour rappel le niveau de l'eau va monter de 40 cm à l'horizon 2070 et de 100 cm à l'horizon 2120).

2.6.2.3 - Cale de débarquement

La cale de débarquement le long du môle de la marine avait été imaginé initialement pour désencombrer la cale principale qui aurait alors été strictement réservée à la liaison maritime (transport à passagers) entre le continent et Hoedic et aux bateaux assurant les différents services de l'île (collecte des OM, livraison de marchandises ...).

Cette solution ne fait plus partie du projet. La décision d'abandonner cette option s'est notamment basée sur le risque de piétinement des enjeux faune et flore situés à proximité du pied du môle de la marine.

2.6.2.4 - Risque maritime associé au prolongement du mole

Le ressac associé aux vents de Nordet sera fortement limité par les aménagements envisagés. De plus, la Grande Commission Nautique n'a pas soulevé de risque de collision associé au mouvement en marche arrière du bateau à passagers.

2.6.2.5 - Coordinateur environnemental – Suivi du chantier

La mission du coordinateur environnementale sera primordiale au démarrage du projet pour garantir la mise en défend des enjeux flore de la zone d'étude et la mise en oeuvre des mesures de limitation des incidences sur le milieu naturel. Ainsi au démarrage des travaux le coordinateur devrait être plus présent que deux jours par mois.

Au cours du projet, deux jours par mois en moyenne ont été estimés suffisants au regard de la part importante de travaux maritime et de la présence renforcée du coordinateur environnemental en début de chantier. Cette mobilisation permettra de s'assurer régulièrement de l'absence d'incidence significative sur l'environnement et de la bonne mise en oeuvre des mesures présentées dans le dossier (et le futur arrêté préfectoral).

2.6.2.6 - Absence de travaux de nuit

Les travaux de nuit ne seront pas autorisés.

2.6.2.7 - Cheminement des engins pour les travaux sur la digue Ouest et localisation de la base de vie

Le plan de circulation est présenté en figure 15, chapitre 3.3.3 du dossier. La localisation de la base vie est représentée en vert, à proximité des bâtiments du port.



La figure suivante présente des précisions sur la localisation des zones de parking des engins de chantier :



L'aménagement de la piste à l'Ouest de la digue a été longuement étudiée. Cette solution technique pouvant engendrer des contraintes fortes (reprise de la piste après chaque coup de mer), elle n'a été sélectionnée qu'en l'absence d'alternative plus adaptée.

Une zone de retournement sera probablement nécessaire au pied du môle de la marine. Cette zone sera clairement balisée et sa surface limitée au maximum. LA figure ci-dessous présente la localisation de la zone de retournement et des accès chantier.



Le coulage de béton sur place n'est pas exclu (bouchons de pieu notamment). Tout a été fait de façon à limiter au maximum les besoins sur place. De plus les quantités concernées seront réduites et toutes les mesures seront prises par la CPM et l'entreprise pour garantir l'absence d'incidence sur l'environnement (zone adaptée, gestion des laitances, nettoyage du matériel, etc.).

2.6.2.1 - Matérialisation de la passe

Conformément au retour de la Grande Commission Nautique un balisage devra être mis en place par les Phares et Balises à l'issue des travaux (ce point fera l'objet d'un nouvel échange entre la CPM et les Phares et Balises) :
à l'extrémité du môle de la marine ;

au droit de l'épi existant dans le port.

Le signalement de l'extrémité du musoir ouest qui ne supportera plus de feu à secteur

2.6.2.2 - Image de synthèse

La CPM propose de réaliser un photomontage du projet de façon à mieux appréhender l'état du port après travaux et les incidences paysagères.

Ces photomontages seront réalisés sur la base d'une prise de vue depuis la mer et d'une autre prise de vue depuis le haut du port.

2.6.2.3 - Concertation amont

Une concertation préalable a été mise en oeuvre par la CPM. Les dates des interventions organisées dans le cadre de cette concertation sont précisées ci-après :

■ En mairie :

- 15/12/2021
- 22/07/2022
- 11/10/2023

■ Compagnie Océane /Région

- 01/12/2020
- 17/06/2021
- 29/10/2021
- 22/06/2023

■ Grande Commission Nautique

- 24/04/2018
- 07/01/2022

2.6.2.4 - Notion de modernisation

La notion de modernisation du port n'est plus tout à fait adaptée dans le cadre de ces travaux. Elle fait référence à des travaux qui ont été réalisés avant le projet présenté (Capitainerie, amélioration de la gestion des flux Plaisanciers / passagers / fret, Reconstruction de la gare maritime, Mise en oeuvre d'une plateforme technique...)

Les aménagements présentés dans ce dossier visent, à présent, plus à sécuriser le port qu'à le moderniser.

Les opérations de dragage du port et de gestion du ponton présent sur la partie Sud Est du port ne font pas concernées par le projet de sécurisation du port.

Numéro de remarque	Remarque Bretagne Vivante	Réponse de la CPM
1	<p>Cerfa flore à refaire en ajoutant toutes les espèces de plantes protégées présentes en bordure des axes de circulation et susceptibles d'être détruites par les engins circulants et manœuvrant :</p> <p>Ajouter le Lupin réticulé à la liste des espèces de la flore protégée rare et sensible du site. Les stations doivent être évitées (cf. ci-dessous « mesures d'évitement minimum à prévoir ») ;</p> <p>Cerfa faune à rédiger pour la destruction du Crapaud calamite, du Triton palmé, du Pélodyte ponctué et du Lézard des murailles par les engins circulant sur les pistes. Il n'est pas nécessaire d'ajouter la perturbation intentionnelle du Gravelot à collier interrompu, à condition que le chantier soit arrêté entre le 1er avril et le 20 juillet ;</p>	<p>A ce stade le dossier ne peut plus être repris. Comme indiqué ces espèces ont été prises en compte dans les inventaires et l'évaluation des enjeux et des incidences.</p>
2	<p>Mieux garantir que les espaces de travaux nécessaires au stockage des matériaux et du matériel éviteront le milieu dunaire (y compris les zones de dune dégradée sujettes à précédentes mesures compensatoires), quelles que soient les options de travaux concernant le môle de la marine (le dossier étant relativement imprécis sur les travaux qui seront finalement réalisés en fonction de son état)</p>	<p>Le dossier présente les zones de stockages. Elles ont été choisies de façon à éviter les milieux dunaires.</p>
3	<p>Mieux décrire comment les engins de chantier vont circuler et manœuvrer dans les secteurs à forte concentration de flore protégée, notamment à l'arrivée sur le môle de la marine ; et comment vont-ils se croiser sur la piste sans empiéter sur la dune ?</p>	<p>Les zones de circulations sont limitées aux chemins existants déjà utilisés par des véhicules à moteur. Au pied du môle, un carrefour de plusieurs chemins est présent. Les engins n'auront pas accès aux zones naturels. Le balisage mis en œuvre par le coordinateur environnemental permettra de s'en assurer.</p> <p>Il convient également de préciser que la mise en œuvre d'une zone stockage dans la partie Est du port permettra de fortement limiter la circulation sur la piste, les travaux pouvant être réalisés en grande partie de manière maritime.</p>
4	<p>Mesures d'évitement minimum à prévoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ balisage tout autour de la dune grise et pas seulement au niveau des stations floristiques d'espèces protégées, pour éviter toute intrusion accidentelle et prendre en compte les stations oubliées des inventaires. Notamment, les stations de Lupin réticulé ne sont pas protégées par le balisage prévu dans le dossier figure 35, page 70, 	<p>L'ensemble des stations florales et les habitats à enjeux (zone dunaire incluse) feront l'objet de balisage préalable (des deux côtés de la route) aux travaux par le coordinateur environnemental.</p> <p>A l'arrivée sur le môle de la marine, une partie des espèces de flore protégée sera effectivement détruite par le passage des engins. Selon le dossier de dérogation, le nombre limité de stations impactées n'est pas</p>

■ De plus, il n'est mentionné nulle part dans le dossier, si des aires de dépassement sont prévues ! Comment et où les engins de chantier se croiseront-ils dans leurs allers-retours entre le môle de la marine et le port de l'Argol ? Cela n'est pas expliqué. La largeur de la piste actuelle suffira-t-elle, ou les engins doivent-ils mordre

■ pour les amphibiens qui se reproduisent dans le marais de l'Argol en bordure de piste d'accès au môle de la marine, absence de circulation sur la piste qui mène au môle en période de reproduction du Crapaud calamite du 10 mars et au 20 juillet, pour éviter que la circulation des engins n'écrasent des adultes reproducteurs, puis des juvéniles qui quittent le marais (tableau 15 page 74 de la demande de dérogation à revoir) ;

de nature à remettre en cause la pérennité de ces espèces dans la zone. Cette incidence a été prise en compte dans le dossier CNPN (page 60). La piste devra effectivement faire l'objet d'un élargissement limité (50 cm à 1m soit entre 25 et 50 cm en moyenne de chaque côté) pour permettre le passage des engins de chantier (page 35 du DAE). Cet élargissement sera réalisé de façon à éviter les stations florales et privilégier les zones présentant le moins d'enjeu. L'élargissement sera réalisé à partir de matériaux granulaires type GNT qui ne sont pas de nature à engendrer une dégradation durable du milieu naturel qui sera remis en état après les travaux. Du fait de la présence des zones de stockage à proximité du pied du môle de la marine le trafic entre le port et le pied de digue devrait être limité. Les dépassements seront réalisés en dehors des zones de dunes grises, aucune zone de dépassement n'est donc prévue sur les secteurs à enjeux.

Les chemins qui seront empruntés par les engins de chantier sont fréquemment utilisés par des véhicules à moteurs. Le calendrier des travaux a été adapté pour prendre en compte les enjeux faune et flore de la zone, notamment les amphibiens.



Aucun amphibien n'a été détecté lors des inventaires et aucun plan d'eau n'est présent sur site. La dune grise ne représente pas un habitat particulier pour les amphibiens. En cas de déplacement depuis la zone de marais, il est probable que ces derniers se déplacent ailleurs que vers la zone de travaux. Le suivi environnemental permettra de s'en assurer. Une adaptation des mesures pourra être proposée en cas de présence d'amphibiens sur les chemins (balisages complémentaires par exemple).

- pour le Gravelot à collier interrompu dont les pontes sont susceptibles d'être déposées sur la plage de l'Argol (plage au nord du môle de la marine) jusque début juillet, absence de chantier sur le môle de la marine en période de reproduction du 1er avril au 20 juillet en raison des perturbations liées au chantier dont nuisances sonores intempestives (déroctage) et éclairage nocturne permanent du môle de la marine, et en raison du risque de dérangement lié à la

De façon à s'assurer de l'absence de risque pour le Crapaud calamite, il est proposé un nouveau planning de travaux qui vise à terminer les travaux sur le môle de la marine pour fin mars et les travaux sur la digue Ouest pour fin avril.

Note : il convient de noter que des aléas pourraient engendrer le décalage du planning. Ce risque devra être anticipé au maximum par l'entreprise de façon à pouvoir communiquer et proposer des mesures adaptées.

Si des aléas ou des retards venaient à avoir lieu, il est proposé comme mesure optionnelle que le balisage situé au sud de la route empruntée par les engins de chantier soit équipé d'un rideau anti-batracien. Ce rideau permettra de garantir que les batraciens n'emprunteront pas la route au cours des travaux et se dirigeront plutôt vers le Sud ou l'Est, zones bien plus favorables (pas de circulation ou de zone habitée). L'implantation pourrait être la suivante (elle permet de limiter le risque de contournement du rideau) :



Ce rideau sera installé par le coordinateur environnemental. Cette mesure est estimée à 12 000 € HT.

Concernant le gravelot, les travaux respecteront le calendrier préconisé : pas de démarrage des travaux entre juin et juillet pour éviter toute nidification à proximité des zones de travaux. Les éclairages seront limités à ceux nécessaires à la sécurité du chantier et seront orientés vers le bas. Les visites de terrain réalisées en 2021 ont permis de s'assurer que les

	présence régulière de personnes curieuses et désireuses d'observer le chantier à tout moment depuis le site où se reproduisent les Gravelots.	zones situées à proximité du port (environ 200m de part et d'autre) ne sont pas des zones propices à la reproduction des oiseaux : zones rocheuses, soumises à la marée, pas de promontoire, à proximité immédiate de zones urbaines et soumises à l'activité anthropique. L'étude sur les zones fonctionnelles pour les oiseaux migrateurs et hivernants (marins, de surface, plongeurs pélagiques et plongeurs benthiques, voir la figure ci-dessous) permet de confirmer cette approche.
5	Il convient de considérer que les secteurs de « mosaïque de dune dégradée et zones de dépôts » représentés figures 8 et 9, pages 33 et 34 du dossier de demande de dérogation espèces protégées, sont en fait de la « dune grise en voie de restauration ». Il convient donc de modifier l'ensemble des cartes pour ajouter une légende indiquant que ces secteurs sont en « dune grise en voie de restauration », et de protéger ces secteurs par un balisage d'évitement comme le reste de la dune grise (cf. remarque précédente), pour éviter qu'ils ne servent de zone de dépôts ;	Les inventaires ont été réalisés par des écologues indépendants spécialisés en faune et en flore. Les résultats de leurs expertises sont considérés comme pertinentes au regard de l'état initial du site.
6	Mesures de réduction en faveur du Crapaud calamite : en phase chantier avant le 10 mars et après le 20 juillet, éviter la formation d'ornières sur la piste, notamment par temps pluvieux, ce qui risquerait de piéger des individus lors de leurs déplacements nocturnes, qui se feraient écraser dès les premiers passages d'engins au matin.	Les zones de travaux et de circulation des engins ne sont pas des zones favorables aux amphibiens. Les chemins empruntés par les engins ne sont pas de nature à engendrer des ornières. Enfin, des plaques de roulement seront mises en œuvre sur les zones sensibles pour limiter l'incidence sur les habitats à enjeux à proximité.
7	Mesure de compensation à prévoir : curage des parties hautes (merlons) dans le marais de l'Argol qui a tendance à s'atterrir pour compenser les écrasements inévitables d'amphibiens qui échapperont aux mesures d'évitement et de réduction.	Le marais de l'Argol ne fait pas partie des zones de projet. Aucune incidence résiduelle n'est attendue sur les amphibiens, aucune mesure de compensation n'est donc nécessaire.
8	Mesure d'accompagnement : prévoir d'informer la population sur les dispositifs d'évitement (balisage...) par des réunions publiques et du panneauage sur place, pour éviter les dégradations.	Des pancartes seront aménagées autour des zones de chantier pour informer les riverains sur les travaux et les enjeux environnementaux associés. Des réunions publiques pourront être organisées, notamment au préalable des travaux bruyants.
9	Enfin, le dossier de demande de dérogation « espèces protégées » est soumis à l'avis du CSRPN, et pourtant l'avis du CSRPN ne figure pas dans les pièces de l'enquête publique et ne semble cité dans aucun document ! Ne s'agit-il pas d'un vice de forme dans la procédure d'instruction administrative de ce dossier et d'enquête publique ?	L'avis du CSRPN est favorable et a été mis à disposition de l'enquête publique sur l'île de Hoedic uniquement du fait d'une erreur matérielle qui a empêché sa publication en ligne. L'avis est bien entendu public et disponible à tous. Conformément à l'avis du CSRPN, la CPM s'engage à : <ul style="list-style-type: none"> ■ Réaliser un inventaire complémentaire avant travaux de 1m de part et d'autre de la piste d'accès au môle de la marine ■ Un suivi de chantier (suivi du coordinateur environnemental déjà prévu)

		<p>■ Mise en œuvre d'un suivi après travaux de la flore les années N+1, N+2 et N+5.</p> <p>Le coût de ces suivis complémentaires sont estimés à 35 000 € HT.</p>
10	Justification et alternatives : quelques interrogations sur le bien-fondé de l'opération	Le projet a été considéré comme celui étant le plus adapté d'un point de vue technique, environnemental, financier et réglementaire pour répondre à l'objectif de modernisation et de sécurisation du port de l'Argol.
11	<p>Sécurité de la navigation</p> <p>Le projet est justifié par un problème de sécurité pour les bateaux qui entrent dans le port de l'Argol par tempête. Deux photos montrent une forte houle d'ouest – nord-ouest pénétrant dans le port. Cependant, la côte nord de l'île est naturellement abritée des tempêtes de secteur ouest, car l'île de Houat retient les houles du large venant de l'ouest.</p> <p>Les situations illustrées par ces deux photos semblent en réalité très peu fréquentes et pas annuelles. Cependant, le dossier ne présente aucune statistique sur la fréquence de ces événements ! Rien n'est expliqué sur les conditions météorologiques et de marée qui produisent ces situations à risque. Le moyen proposé pour supprimer ce problème est d'ajouter une extension vers le nord à la digue de l'Argol et de prolonger le môle de la marine. Mais la nouvelle digue de l'Argol est courte et ne mettra pas les bateaux à l'abri avant leur entrée dans le port. Parallèlement, la largeur d'entrée va passer de 120 mètres actuellement à 60 mètres en fin de travaux, soit une entrée deux fois plus étroite. Le dossier n'explique pas comment l'arrivée des bateaux sera plus sûre dans un passage deux fois plus étroit par tempête d'ouest, alors que les bateaux prendront le vent et les vagues par le travers arrière-tribord exactement comme sur les photos, juste avant de se mettre à l'abri de la nouvelle digue de l'Argol. Dans ces conditions, éviter de rentrer en collision avec le môle de la marine semble plus risquer encore que dans la situation actuelle.</p> <p>De ce point de vue, l'analyse multicritères tableau 1 page 56 du dossier AEU semble avoir privilégié l'allongement du môle de la marine dans l'espoir de pouvoir ajouter des pontons flottants en arrière de son extension. Pourtant, dans le dossier de demande de dérogation « espèces protégées », il est écrit page 17 « aucune augmentation de la fréquentation de l'île ou du port n'est prévue dans le cadre de ce projet ». On s'interroge donc sur la nécessité d'allonger le môle de la marine pour résoudre les problèmes de sécurité d'entrée des bateaux dans le port. De plus, les scénarii exposés n'évoquent pas la possibilité de construire un môle plus long en pleine mer, plus en avant de l'entrée du port, à l'ouest sur le plateau rocheux, mais non rattachée à la digue actuelle, faisant ainsi office de brise lame. De ce point de vue, les alternatives paraissent ne pas avoir envisagées toutes les possibilités.</p>	<p>Les solutions techniques ont été étudiées sur la base des besoins de sécurisation du port aux houles de Nordet qui engendrent fréquemment des interruptions de service et des risques pour les usagers (transports de personne, plaisanciers, pêcheurs, SNSM, etc.). La solution proposée est celle permettant de garantir la sécurisation du port lors des fortes houles.</p> <p>La réduction de la largeur de la passe d'entrée est compensée par la forte réduction de la houle dans le port. Ce point a été évoqué par la GCN.</p> <p>Le projet ne vise effectivement pas à augmenter le nombre de place dans le port ou la fréquentation de l'île, mais bien à sécuriser l'accès au port.</p> <p>La GCN n'a pas évoqué de doute concernant la sécurité du navire de transport de passagers lors de ses manœuvres.</p>

12	<p>Dragage d'entretien</p> <p>La digue de l'Argol a été construite dans les années 1970, dans une anse naturelle d'accumulation du sable (sans probablement tenir compte de ce fait). En conséquence, le port s'ensable et la construction de cette digue a probablement encore augmenté ce phénomène dans son enceinte.</p> <p>Le projet est censé réduire la fréquence de dragage du port, mais il n'est expliqué nulle part en quoi l'allongement des ouvrages contribuera à réduire ce phénomène.</p> <p>Au contraire et en l'absence d'explication, on peut craindre que le sable soit davantage piégé dans l'enceinte du port et ne puisse s'en échapper par la nouvelle entrée qui sera deux fois plus étroite que l'actuelle, et plus éloignée de l'action des courants marins.</p>	<p>Les travaux réduiront la houle entrante dans le port. En conséquence, le transit sédimentaire sera également réduit, limitant l'entrée de sable dans l'enceinte portuaire. La limitation de l'hydrodynamisme dans le port améliorera également l'efficacité du tenon construit dans le port, favorisant le rôle de piège à sable de la partie Ouest du port et limitant l'ensablement des zones Est du port.</p> <p>Les opérations de dragage seront ainsi plus espacées dans le temps.</p>
13	<p>Enrochement</p> <p>La figure 4 page 27 du dossier d'AEU (ci-dessous) pose question concernant l'étendue de l'enrochement prévu à la base du môle de la marine. En effet, cet enrochement semble se poursuivre sur la plage de l'Argol sur 10 – 20 mètres vers le nord-est (cf. cercle rouge). À moins qu'il ne s'agisse d'une erreur de figuré (on ne retrouve pas cet enrochement sur les plans masse), cet enrochement en site Natura 2000, sur un habitat de dune grise d'intérêt communautaire et prioritaire de la Directive Habitats doit être proscrit. À tout le moins, il doit être justifié et faire l'objet des demandes d'autorisations prévues par la réglementation (incidence Natura 2000 notamment).</p>	<p>L'enrochement évoqué est effectivement une erreur de figuré. La zone au nord du Môle de la Marine ne sera pas concernée par les travaux. La zone représentée comme enrochement restera un milieu naturel.</p>
14	<p>Espaces de stockage des matériaux de construction et de déconstruction</p> <p>Pages 33 à 36 de l'AEU, le dossier indique des espaces de stockage sont prévus sur le DPM dans l'enceinte du port.</p> <p>Il n'y aurait donc aucun espace de stockage au sec, ni pour les matériaux, ni pour le matériel de chantier !?</p> <p>Pourtant, certaines informations ou des imprécisions dans le type de travaux à conduire notamment en fonction de l'état du môle de la marine, laissent à penser que des espaces de stockage « au sec » seraient nécessaires.</p> <p>En l'absence de précision sur l'absolue absence de besoin de stockage au sec, il est à craindre que des espaces dunaires et la flore protégée soient détruits.</p> <p>C'est le cas par exemple des matériaux issus du dragage autour du môle de la marine. Il est indiqué page 30 de l'AEU qu'ils seront « évacués ou mis à disposition d'autres projets sur l'île en fonction des besoins locaux en collaboration avec la mairie ».</p> <p>Le dossier ne peut pas être approximatif sur ce point, au risque de conduire sinon à des impacts environnementaux non anticipés. Il doit être précis et prévoir d'évacuer ces matériaux, car de récents chantiers de terrassement sur l'île (construction de HLM devant le sémaphore) se sont déjà traduits par des dépôts de sable en milieu dunaire et en milieu prairiale, en site Natura 2000, en toute impunité (ces dépôts sont toujours en place).</p>	<p>Les zones de stockages de matériaux de la page 35 ne concernent que les matériaux constitutifs des futures digues, ils peuvent donc être stockés sur les deux zones envisagées sans engendrer de risque pour le milieu naturel ou la qualité de l'eau.</p> <p>De plus, le choix de ces zones de stockage permet justement d'éviter de stocker ces matériaux sur la dune ou d'autres habitat sensible.</p> <p>Les autres matériaux de chantier seront stockés sur la base vie dans des conditions en adéquation avec les enjeux de préservation de la qualité de l'eau et des milieux (bacs de collecte des huiles, zones d'avitaillement des engins, bacs de déchets, etc.).</p> <p>En cas de démolition du môle de la marine les modalités de construction de la digue restent les mêmes que celles présentées pour le prolongement. Il s'agira d'une digue en enrochements simple.</p>

	<p>De plus, cette évacuation a un coût et elle doit être chiffrée dans le dossier pour démontrer que le maître d'ouvrage maîtrise les coûts de son opération sans impact négatif sur l'environnement.</p> <p>C'est le cas aussi de la nature des travaux en fonction de l'état du « môle de la marine » et potentiels travaux de démolition et reconstruction.</p> <p>Il est indiqué dans le dossier d'AEU page 28, que « dans l'hypothèse où le môle de la marine de la marine n'est pas en état d'être conforté, il sera entièrement déconstruit et les matériaux réutilisés ou évacués. Dans ce cas, la digue sera construite à la place du môle de la marine ».</p> <p>Mais dans cette hypothèse, le dossier ne dit pas comment la digue sera reconstruite ? Coulage de béton, préfabriqués... ?</p> <p>Puis page 31 de l'AEU, les travaux de confortement du môle sont eux aussi imprécis en ce qui concerne la nouvelle dalle de protection : soit réalisée par coulage sur place, soit par mise en œuvre d'éléments préfabriqués en provenance du continent.</p> <p>Mais fabriquer du béton sur place est de toute autre nature que d'emboîter des éléments préfabriqués, en terme d'impacts environnementaux.</p> <p>S'il faut faire du béton, l'espace de stockage sur le DPM dans l'enceinte du port, présenté page 35 de l'AEU ne conviendra pas. Les opérateurs n'auront-ils pas besoin d'un espace au sec ? Mais le dossier n'indique aucun secteur.</p> <p>On peut donc craindre que ces différentes options de travaux n'aient pas les mêmes besoins en termes de volumes de matériaux, d'espaces de travail et de stockage, et donc d'impacts sur la dune et la flore.</p>	
15	<p>Méthodologies</p> <p>Bibliographie, prises de contact et échanges entre la commune et le maître d'ouvrage</p> <p>L'Association de gestion du fort d'Hoedic et de son environnement (AGFHE), est l'organisme qui mène aujourd'hui les principales actions de suivis sur des espèces patrimoniales de faune et de flore sur l'île d'Hoedic. Elle publie chaque année depuis 2006 un rapport d'activité dans lequel figure le résultat précis de ses suivis avec des cartes et des tableaux.</p> <p>L'AGFHE n'a pas été contactée ni par le maître d'ouvrage, ni par les bureaux d'étude.</p> <p>L'association Melvan publie chaque année depuis 2004 une revue valorisant le patrimoine social et naturel des îles de Houat et Hoedic, avec des résultats d'inventaires sur la flore, les champignons, les papillons de jour, les libellules, les abeilles sauvages, les reptiles et amphibiens, les oiseaux, les mammifères dont les chauves-souris et les organismes marins... Or, cette revue n'est pas citée une seule fois et n'a donc pas été utilisée alors qu'elle est en vente dans les commerces de l'île et que son éditeur est élu municipal. Cela montre que le maître d'ouvrage et le bureau d'études ne se sont pas intéressés au patrimoine naturel du site, ni à la littérature et aux connaissances locales qui étaient disponibles.</p>	<p>Ces données complémentaires auraient effectivement pu être exploitées dans le cadre du dossier.</p> <p>Les inventaires écologiques et l'analyse bibliographique associée réalisés permettent cependant de caractériser l'état initial du site et les enjeux associés.</p> <p>L'AGFHE et Bretagne Vivante ainsi que la LPO pourront être associés avec le coordinateur environnemental à la mise en œuvre des mesures de mises en défend des stations végétales et d'habitats à enjeux.</p>

	<p>Ces défauts d'échanges entre le maître d'ouvrage, les bureaux d'étude d'une part, et l'AGFHE et Melvan d'autre part, sont surprenants, car trois élus municipaux (dont le maire) sur 6 que compte le conseil, composent l'AGFHE et Melvan.</p> <p>Il n'y a donc pas eu de volonté de transmettre les suivis naturalistes des rapports d'activités de l'AGFHE et les articles naturalistes de Melvan de la part de la commune, au maître d'ouvrage et à ses bureaux d'études pour une bonne prise en compte de la biodiversité dans le dossier.</p>	
16	<p>Méthodes d'inventaire</p> <p>Seulement trois passages, le 21 avril et les 18 et 25 juin, ce qui est très insuffisant pour la flore, les amphibiens et les invertébrés.</p> <p>De plus, le dossier se contredit en indiquant un passage tardif pour les reptiles (page 92), ne permettant pas la pose de plaques d'inventaire.</p>	<p>Les plaques à reptiles n'ont pas pu être mises en œuvre. Cependant, les observations réalisées permettent de considérer les inventaires comme suffisant pour caractériser les enjeux naturalistes de la zone d'étude.</p> <p>Des mesures d'évitement et de réduction spécifiques aux reptiles ont ainsi été proposées dans le cadre du dossier pour limiter les risques d'incidence sur ces derniers.</p> <p>L'impact brut sur les reptiles est considéré comme très faible et l'impact résiduel est considéré comme nul.</p>
17	<p>Définition de l'aires d'étude</p> <p>Le périmètre rapproché limité à 100 m autour de l'aire d'étude immédiate est mal dimensionné. Il n'a pas été modifié après le déplacement de la voie de circulation sur la piste existante (initialement prévue en bordure de côte sur la dune grise). En conséquence, il ne tient pas compte de la présence du marais de l'Argol (Lenn Vihan) en bordure immédiate de ce périmètre.</p> <p>Les zones humides sont classiquement des hotspots de biodiversité, et en milieu insulaire leur présence revêt une importance particulière, car elles sont susceptibles d'abriter des espèces à mobilité limitée et en situation d'isolement insulaire, donc particulièrement vulnérables, sans possibilité de recolonisation en cas de disparition.</p> <p>De plus, les interactions biologiques et écologiques entre zones humides et milieux dunaires peuvent être fortes.</p> <p>C'est le cas du marais de l'Argol qui abrite une des deux plus grosses populations de Crapaud calamite reproductrice d'Hoedic, et des dunes à proximité qui permettent à une partie de cette population d'estiver en dehors de la période de reproduction. De ce point de vue, le dossier passe totalement à côté de l'un des enjeux de biodiversité les plus importants du site : la présence d'amphibiens patrimoniaux !</p>	<p>L'enjeu associé aux amphibiens, notamment le Crapaud calamite, est déjà évoqué aux points 4, 6 et 7.</p> <p>Une mesure complémentaire est proposée pour limiter la présence des amphibiens sur la route le temps des travaux.</p>
18	<p>Flore</p> <p>Cartographie des végétations et des habitats d'intérêt communautaire : les figures 8 et 9 ne sont pas à jour</p> <p>– les mosaïque de dune grise dégradée et zone de dépôt cartographiées correspondent à une interprétation ancienne et erronée de l'état de la végétation et des usages de ces secteurs.</p>	<p>La cartographie des habitats réalisés par Dervenn est basée sur les inventaires terrains réalisés en 2021.</p> <p>La zone hachurée ne fait pas partie de la zone de travaux, d'une zone de stockage de matériel ou des zones de circulation des engins.</p>

	<p>Du matériel appartenant aux pêcheurs professionnels d'Hoedic et du matériel de travaux publics ont effectivement été entreposé sur la partie hachurée jusqu'en 2020. Sur la partie « zone de dépôt », rien n'a jamais été entreposé ni stocké. La couleur claire sur l'image satellite correspond à du sable nu, car il s'agit de l'endroit où était pratiqué jusqu'en 2020 le feu traditionnel de la Saint-Goustan (le Saint d'Hoedic) chaque année fin novembre. Après le feu, le site était nettoyé de ces cendres et ratissé, d'où le sable nu. Mais aujourd'hui, ces deux secteurs sont rendus à la nature. Des mesures de protection de la végétation vis à vis de la circulation piétonne et des véhicules sont en place, ainsi que des suivis de recolonisation de la végétation. En avril 2023, ce secteur abritait déjà une belle population d'Ophrys, identifiées comme aranifera (espèce protégée en Bretagne) par le bureau d'étude. La végétation et l'aspect du site sont donc très différents en 2023 de ce que l'on observe sur la photo aérienne de mai 2020 en fond de carte dans le dossier.</p> <p>L'habitat de ces deux polygones de la figure 8 mériterait donc d'être qualifié de « dune grise dégradée en voie de restauration » plutôt que « dune grise dégradée et zone de dépôts », ce qui augmente la surface « dunes grises des côtes atlantiques » sur la figure 9.</p> <p>Par ailleurs, la présence d'Ophrys aranifera (page 35, tableau 5) à Hoedic questionne, car seule Ophrys passionis semble présente (espèce en liste rouge des Pays de la Loire, vulnérable et protégée dans cette région, mais pas en Bretagne), d'après OpenObs et Biodiv' Bretagne consulté en décembre 2023 et d'après Gabriel Rivière dans la Flore du Morbihan en 2007. À ce sujet, Rivière indique que « Ophrys aranifera (Syn. Ophrys sphegodes) et très rare en Bretagne, et que les plantes du Morbihan initialement prises pour ce taxon se sont révélées appartenir à Ophrys passionis ». La mention d'Ophrys aranifera dans le secteur d'étude, aurait pour le moins mérité que le bureau d'étude élimine l'hypothèse qu'il s'agisse d'Ophrys passionis.</p> <p>Absence du Lupin réticulé <i>Lupinus angustifolius</i> ssp. <i>reticulatus</i> : cette plante protégée et très rare en Bretagne, n'est pas mentionnée, alors que la station hoedicaise (une des deux seules stations bretonnes d'après Rivière 2007 et Biodiv' Bretagne consulté en décembre 2023) se trouve précisément situé en grande majorité au sein du périmètre élargi. Cette station est suivie périodiquement par l'association qui gère les terrains du Conservatoire du Littoral sur Hoedic (Association de gestion du fort d'Hoedic et son environnement - AGFHE). Le dernier comptage a été effectué en 2020 et recensait 274 pieds (cf. extrait ci-après issu du rapport d'activité 2020 de l'AGFHE).</p>	<p>La distinction entre Ophrys aranifera et Ophrys passionis n'engendre pas de modification de l'enjeu fort de la flore dans le cadre de ce projet. L'approche et les mesures ERCAS associées restent pertinentes.</p> <p>Les stations de Lupin identifiées en 2020 par l'ADFHE ne sont pas situées sur les zones de projet ni sur les zones de circulation des engins de chantier. L'incidence brute et résiduelle sur ces espèces peut donc être considérée comme nulle. De plus, l'inventaire réalisé en 2021 ne met pas en évidence la présence de ces plantes.</p>
<p>Avis complémentaire n°1</p>	<p>Question de la présence ou non d'une cale de débarquement sur le môle de la marine.</p>	<p>La cale de débarquement ne fait effectivement plus partie du projet. Cette décision s'est notamment basée sur le risque de piétinement des enjeux faune et flore située au pied du môle de la marine.</p>

<p>Avis complémentaire n°2</p>	<p>Avis sur l'impact faune flore et préconisations de Bretagne Vivante L'étude d'impact indique un calendrier de travaux pour la digue ouest du 1er septembre au 31 mars et pour le môle de la marine du 1er octobre au 30 avril : compte tenu des risques d'impacts importants en avril sur la population de Crapaud calamite se reproduisant dans le marais de l'Argol et sur les couples nicheurs de Gravelot à collier interrompu nichant sur la plage au nord du môle (cf. impacts détaillés dans l'avis précédemment déposé par l'association), Bretagne Vivante – SEPNB demande que les travaux sur le Môle de la Marine commencent dès le 1er septembre, de manière à les avancer d'un mois pour les terminer le 31 mars au plus tard, quitte à commencer par le môle avant la digue ouest.</p>	<p>De façon à s'assurer de l'absence de risque pour le Crapaud calamite, il est proposé un nouveau planning de travaux qui vise à terminer les travaux sur le môle de la marine pour fin mars et les travaux sur la digue Ouest pour fin avril.</p>
<p>Avis complémentaire n°3</p>	<p>Enfin, l'autorisation finale accordée au maître d'ouvrage doit localiser précisément l'aire de manœuvre et de retournement des engins de chantier à leur arrivée/sortie du Môle de la Marine, compte tenu de la concentration de flore protégée à cet endroit, ce qui ne figure pas actuellement dans l'étude d'impact, ni dans la demande de dérogation espèces protégées. Si le maître d'ouvrage doute que les conditions ci-dessus exposées puissent être respectées, il conviendrait alors de modifier la demande de dérogation espèces protégées en rajoutant les espèces d'amphibiens se reproduisant dans le marais de l'Argol, ainsi que le Gravelot à collier interrompu, et en prévoyant d'autres mesures ERC pour la flore et la faune.</p>	<p>Une zone de retournement est prévue au pied du môle de la marine sur une zone présentant des espèces de flore à enjeux. Le dossier de dérogation prend en compte cette zone et les incidences du projet et met en évidence que la destruction de ces stations florales en phase travaux ne remettra pas en cause la pérennité des espèces (à toute échelle). Cette zone est localisée dans le chapitre 2.6.2.7 de ce document.</p>

2.8 - Retours de la Ligue de la Protection des Oiseaux (LPO)

Numéro de remarque	Remarque Bretagne Vivante	Réponse de la CPM
<p>1</p>	<p>Nous nous interrogeons sur le bien fondé du projet et des solutions retenues. Le dossier justifie ces importants travaux par la nécessité d'améliorer la sécurité des navigateurs entrant dans le port en période de forte mer, mais le dossier est illustré par des images de forte houle d'ouest, situation plutôt rare sur la côte nord de l'île, naturellement protégée des vents d'ouest par Houat. De plus, aucun élément statistique justifiant la récurrence des épisodes météo n'est joint au projet. Par ailleurs, la solution d'extension de la digue et du môle vers le nord va réduire l'entrée de moitié, 60m, obligeant les navigateurs à entrer dans un passage étroit, poussés par</p>	<p>L'illustration utilisée n'a pas pour vocation à représenter l'ensemble des situations dangereuses engendrées par les conditions météorologiques ou climatiques. Elle ne sert qu'à illustrer une situation dangereuse qui ne devrait plus se reproduire après les travaux. La GCN a évoqué ce problème et à conclut à l'effet positif de la solution retenue : bien que l'entrée soit plus réduite l'efficacité des ouvrages améliorera la sécurité globale de l'accès portuaire.</p>

	<p>une houle de tribord lors de gros temps d'ouest. Rien ne montre que le projet retenu va améliorer la sécurité.</p> <p>En outre, le dossier AEU (en p. 1, tableau 54) laisse apparaître la possibilité d'installer de nouveaux pontons flottants en arrière de l'extension du môle de la marine (ce qui augmentera ces capacités d'accueil), alors que le dossier de demande de dérogation « espèces protégées » mentionne en p. 17 qu'« aucune augmentation de la fréquentation de l'île ou du port n'est prévue dans le cadre de ce projet ».</p> <p>Ces éléments nous amènent à être prudent quant aux réelles motivations de ce projet et des solutions retenues. Il semble que d'autres possibilités, moins impactantes, doivent être envisagées.</p>	<p>Le projet n'a effectivement pas vocation à augmenter la capacité d'accueil ni la fréquentation du port.</p>
2	<p>Ensablement</p> <p>La digue d'Argol a été construite dans une anse naturelle dont la topographie accentue les déplacements de sable. Par conséquent, le port, dans sa configuration actuelle, s'ensable.</p> <p>Il y a fort à parier que l'extension de la digue accentuera encore ce phénomène, alors que le dossier prévoit de réduire la fréquence de dragage sans apporter aucune explication, et que la solution retenue réduit la largeur de sortie des sédiments de moitié.</p>	<p>Les études réalisées en amont du projet mettent en évidence que les digues limiteront l'entrée des houles et courants dans le port, limitant également les entrées de sables.</p> <p>Ces aménagements permettront de réduire le nombre de dragages d'entretiens nécessaires.</p>
3	<p>Enrochements</p> <p>Le dossier d'AEU (fig. 4 p. 27) montre un enrochement à la base du môle de la marine qui semble se poursuivre sur la plage de l'Argol sur 10 à 20 mètres vers le nord-est. Cet enrochement sur un site Natura 2000, impactant un habitat de dune grise d'intérêt communautaire et prioritaire de la Directive Habitats. Il doit être proscrit. S'il fait partie du projet retenu, il devra être justifié et faire l'objet des demandes d'autorisations prévues par la réglementation.</p>	<p>Il s'agit d'une erreur d'illustration.</p> <p>La CPM confirme qu'aucun ouvrage ne sera réalisé au Nord de la digue. Les milieux naturels au nord du port ne seront pas impactés par les travaux.</p>
4	<p>Stockage des matériaux</p> <p>Le dossier doit apporter des précisions sur les modalités de stockage des matériaux, tels que les matériaux extraits du dragage du môle de la marine et sur l'absence de besoin de stockage au sec. Il est mentionné p. 30 de l'AEU qu'ils seront « évacués ou mis à disposition d'autres projets sur l'île en fonction des besoins locaux en collaboration avec la mairie ».</p> <p>Il est à craindre que des espaces dunaires et la flore protégée qu'ils abritent soient détruits si ce stockage n'est pas anticipé, comme cela a déjà été le cas lors d'autres travaux sur l'île. Il est important que ce stockage soit chiffré dans le dossier pour démontrer qu'il a bien été pris en compte.</p>	<p>Les matériaux issus du dragage et du déroctage seront valorisés en matériaux de remblais dans le noyau de la digue.</p> <p>S'il reste des matériaux excédentaires, leur valorisation en remblais dans des projets sur l'île sera étudiée. Ils ne feront pas l'objet de stockage sur site. Si aucun projet ne permet de les valoriser ils seront évacués dans des filières de gestion adaptées sur le continent. Si des demandes d'autorisation Loi sur l'Eau sont nécessaires pour les travaux permettant la valorisation des matériaux elles seront portées par les maîtres d'ouvrages de ces travaux.</p> <p>Les zones de stockage identifiées dans le projet sur les deux zones de plages du port accueilleront les enrochements des futures digues. Ils peuvent donc être stockés sur ces zones. Tout autre type de stockage de</p>

		<p>matériel de chantier sera réalisé sur des zones adaptées dans la base de vie notamment.</p> <p>La CPM a pris note des retours d'expérience d'autres travaux sur l'île qui ont pu engendrer des incidences sur la dune grise. Le projet a été étudié pour éviter les incidences sur cet habitat à enjeu notamment.</p>
5	<p>Inventaires</p> <p>L'AGFHE, Association de gestion du fort d'Hoedic et de son environnement, mène l'essentiel des suivis sur des espèces patrimoniales, faune et flore sur l'île d'Hoedic. Elle publie chaque année depuis 2006 un rapport d'activité dans lequel figure le résultat précis de ses suivis avec des cartes et des tableaux. Pourtant, l'AGFHE n'a pas été contactée ni par le maître d'ouvrage, ni par les bureaux d'étude.</p> <p>Les inventaires naturalistes de l'association MELVAN sont publiés chaque année depuis 2004, regroupant les suivis sur la flore, les champignons, les rhopalocères, les libellules, les abeilles sauvages, les reptiles, les amphibiens, les oiseaux, les mammifères, les chauves-souris et les organismes marins... Cependant, ces inventaires ne sont pas cités dans le dossier. On ne peut légitimement s'interroger sur l'intérêt porté au patrimoine naturel de l'île dans ce dossier, et sur la transparence des données utilisées.</p> <p>Seulement trois passages de terrain sont mentionnés, le 21.04 et les 18 et 25/06, ce qui est très insuffisant pour la flore, les amphibiens et les invertébrés. Faible sur ce point, le rédacteur apporte une information contradictoire, indiquant un passage tardif pour les reptiles (p. 92) ne permettant pas la pose de plaques d'inventaire.</p> <p>Ce dossier, pour des travaux de cette ampleur impactant des zones Natura 2000 et des espèces d'intérêt patrimonial, ne peut prendre en compte correctement les atteintes à la biodiversité avec une phase d'étude aussi maigre.</p> <p>On peut par exemple s'interroger sur la mention, dans l'inventaire réalisé par le cabinet, d'Ophrys aranifera dans la zone d'étude. Cette orchidée n'est pas connue de l'île, et il aurait judicieux que le bureau d'étude vérifie qu'il ne s'agisse d'Ophrys passionis, espèce proche connue de l'île.</p> <p>De même, il est anormal que le Lupin réticulé <i>Lupinus angustifolius ssp. reticulatus</i> ne soit pas mentionné dans l'inventaire alors que la seule station de l'île de cette plante protégée et très rare en Bretagne, se trouve situé en grande majorité au sein du périmètre élargi. Encore une fois, les données de suivi ont été publiées par l'Association de gestion du fort d'Hoedic et son environnement dans son rapport d'activité de l'année 2020.</p> <p>20 espèces de libellules répertoriées dans Faune Bretagne sont connues à Hoedic d'après Iliou (Iliou B. 2013 – Inventaire des libellules et demoiselles de l'île d'Hoedic. Melvan la</p>	<p>Cette remarque rejoint celles réalisées par Bretagne Vivante, elle concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Les inventaires réalisés ■ Les données utilisées ■ Les enjeux liés aux Ophrys, aux reptiles, aux Lupins et aux orthoptères <p>Les réponses à ses interrogations ont été apportées au chapitre précédent, dans les lignes 4, 15, 16 et 18.</p> <p>En synthèse, le diagnostic écologique s'est tout d'abord basé sur une étude bibliographique (incluant des passages terrain réalisés en 2017 par l'écologue Cyril Blond et en 2019 par le bureau d'étude AXE) ainsi que sur des inventaires terrains.</p> <p>Ces inventaires permettent de garantir la bonne prise en compte des enjeux présents sur la zone d'étude : faune et flore.</p>

	<p>revue des deux îles (10) : 91-106), seulement trois espèces sont mentionnées dans l'inventaire alors que la zone d'étude jouxte le marais de l'Argol. On déplorera également l'absence de données bibliographiques dans le dossier, montrant encore le peu de cas fait à la biodiversité.</p> <p>Idem pour les orthoptères, 19 espèces mentionnées sur Hoedic, dont le Criquet des dunes, espèce rare et menacée au niveau national, qui fréquente la zone du projet, uniquement 2 espèces ont été inventoriées par le bureau d'étude, encore une fois sans analyse bibliographique. Cela n'est pas acceptable.</p> <p>30 espèces de rhopalocères inventoriées dans Faune Bretagne sur l'île, dont le Marbré de Cramer, espèce classée vulnérable : non recherché pendant le passage d'avril.</p> <p>Enfin, le Pipit farlouse, espèce protégée, en liste rouge nationale et régionale, n'est pas mentionnée alors que le rapport de l'Association de gestion du fort d'Hoedic et son environnement de 2014 le mentionne. Il aurait été judicieux de le préciser, pour mémoire. Tout cela montre que l'inventaire souffre de graves lacunes, et qu'il ne peut être utilisé en l'état, ni justifier la demande de dérogation.</p>	
6	<p>Périmètre de la zone d'étude</p> <p>Alors que la voie de circulation des engins a été déplacé sur la piste existante, le périmètre rapproché, qui est limité à 100 m autour de l'aire d'étude, n'est pas correctement dimensionné puisqu'il ne tient pas compte de la situation du marais de l'Argol en bordure immédiate. Les milieux humides en zone insulaires sont fragiles et souvent uniques. S'il y avait atteinte au marais d'Argol, les possibilités de recolonisation sont inexistantes, notamment pour le crapaud calamite. Ce risque ne peut pas être pris.</p> <p>Ce choix de périmètre inadapté montre que la présence d'espèces patrimoniales d'amphibiens n'a pas été correctement prise en compte, voire occultée.</p> <p>Aussi, nous demandons que les Cerfas soient retravaillés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le cerfa flore doit être complété avec toutes les espèces de plantes protégées présentes sur les zones concernées, notamment les zones de circulation et de manœuvres des engins. Les stations, le Lupin réticulé doivent être impérativement évités (mors des manœuvres, circulation, ou stockage) et l'espèce doit être à la liste des espèces de la flore protégée rare et sensible du site. Il est anormal qu'il ne mentionne qu'une espèce protégée alors 9 sont recensées dans la zone d'étude - Le dossier indique que le Gravelot à collier interrompu niche à proximité de la zone d'étude (tab. 9 p. 43 du dossier de demande de dérogation) alors que cette espèce niche non seulement dans la zone d'étude, également suffisamment près du chantier et de ses nuisances pour que les conditions de reproduction de l'espèce et son habitat naturel soient fortement impactés. Cette espèce fait l'objet d'une attention particulière de la 	<p>Le périmètre d'étude est considéré comme suffisant pour prendre en compte l'ensemble des enjeux naturalistes qui pourraient être impactés par le projet.</p> <p>Le projet n'est pas de nature à impacter le marais de l'Argol. Comme indiqué dans la ligne 4 du tableau précédent, une mesure complémentaire sera mise en œuvre pour garantir l'absence d'incidence sur le Crapaud calamite : une barrière anti-amphibien sera mise en œuvre au sud de la route. Les crapauds seront ainsi réorientés vers les grandes zones humides au sud et à l'est du marais, zones plus propices sans voie routière.</p> <p>A ce stade les CERFA du dossier ne peuvent pas être repris. Comme indiqué ces espèces ont été prises en compte dans les inventaires et l'évaluation des enjeux et des incidences.</p> <p>L'incidence des travaux sur l'avifaune (notamment celles des opérations de battage), incluant le Gravelot, a été traitée dans le chapitre 2.3.3 – Incidence sur l'avifaune et les mesures associées. Des mesures organisationnelles permettent de prendre en compte l'incidence sur l'avifaune :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Travailler selon des techniques maritimes autant que possible (E1.1C); ■ Baliser strictement les zones de passage des engins (E2.1A) ;

DTTM 56. Le Gravelot à collier interrompu doit être présent sur les Cerfas nécessitant une dérogation espèces protégées par le maître d'ouvrage et les bureaux d'étude. Il est impératif que le chantier soit arrêté entre le 1^{er} avril et le 20 juillet pour éviter la perturbation intentionnelle du Gravelot à collier interrompu qui niche sur la zone (plage d'Argol) et aux alentours proches, que ce soit à cause du bruit, de la circulation d'engins, de l'éclairage nocturne ou de la circulation des personnes venant regarder le chantier.

- Il est impératif que l'ensemble du milieu dunaire concerné, même les zones de dune précédemment dégradée et qui ont fait l'objet de mesures compensatoires, soit évitées et protégées, quels que soient les travaux opérés sur le môle de la marine. Le plan de circulation des engins de chantiers devra être précisé, notamment les zones de croisement à proximité des milieux dunaires.

- Le balisage de l'ensemble de la dune grise devra être réalisé pour éviter toute dégradation accidentelle, en particulier pour les stations de Lupin réticulé qui ne figurent pas dans la zone de balisage prévue dans le dossier p. 70 - fig. 35.

- Crapauds calamites, Tritons palmés, Pélodytes ponctués et Lézards des murailles seront assurément détruits par la circulation des engins de chantier sur les pistes. C'est pourquoi, la circulation des engins de chantier devra être interdite sur la piste en bordure du marais de l'Argol au moins du 10 mars et à fin juillet afin d'éviter l'écrasement des adultes reproducteurs de Crapaud calamite en début de période, puis des juvéniles lorsqu'ils quittent le marais (le tableau 15 en page 74 de la demande de dérogation est à revoir). Il est important également de prendre garde à la création d'ornières sur les pistes de la zone avant et après la période du 10 mars à fin juillet afin de préserver les animaux qui lors de leur déplacement pourraient y être piégés.

- L'ensemble des cartes devra être modifié pour y faire figurer que les zones de « mosaïque de dune dégradée et zones de dépôts » (fig. 8 & 9, p. 33 & 34 du dossier de demande de dérogation) sont des dunes grises en voie de restauration. Il est notamment important de protéger ces secteurs au même titre que les autres milieux dunaires, et de les exclure des zones de dépôt.

- Un curage des parties hautes du marais de l'Argol pourra être envisagé en tant que mesure de compensatoire aux écrasements inévitables d'amphibiens qui échapperont aux mesures d'évitement et de réduction. Cela permettra de regagner des espaces naturels inondés.

- Il est essentiel que la signalétique (balisage et panneau clair et massif) et l'information des habitants et du public soient parfaitement réalisées, et maintenues tout le temps du chantier.

■ Choix de la période de travaux la moins impactantes (hors période de reproduction de l'avifaune notamment entre avril et juillet) (E4.1A).

L'habitat dunaire de part et d'autre de la route fera l'objet d'un balisage. Un coordinateur environnemental s'assurera du respect de ce balisage.

Une mesure complémentaire d'inventaire 1m de part et d'autre de la route sera par ailleurs réalisé par la CPM sur la base des préconisations du CSRPN.

Le planning des travaux a été revu de façon à terminer les travaux sur le môle de la marine fin mars et les travaux sur la digue Ouest fin avril, évitant les périodes sensibles pour le crapaud et l'avifaune.

De plus, sur la base des préconisations des experts naturalistes, la circulation sur la route sera limitée à 15 km pour permettre la fuite des éventuels reptiles et batraciens présents.

La cartographie des habitats réalisés par Dervenn est basée sur les inventaires terrains réalisés en 2021. La zone hachurée ne fait pas partie de la zone de travaux, d'une zone de stockage de matériel ou des zones de circulation des engins.

Le marais de l'Argol ne fait pas partie des zones de projet. Aucune incidence résiduelle n'est attendue sur les amphibiens, aucune mesure de compensation n'est donc nécessaire.

	<p>- Enfin, l'avis du CSRPN ne figure pas dans les pièces jointes à l'enquête publique et n'est mentionné dans aucun des documents, alors que le dossier de demande de dérogation « espèces protégées », notamment pour l'Eufragie à larges feuilles, doit être soumis à l'avis du CSRPN. Nous nous réservons le droit d'étudier que cela représente un vice de forme dans la procédure d'instruction administrative de ce dossier et de l'enquête publique.</p>	<p>Des panneaux d'informations seront installés sur le chantier et en mairie. Les riverains seront également tenus informés de l'avancée des travaux et notamment des travaux bruyants.</p> <p>L'avis du CSRPN est favorable et a été mis à disposition de l'enquête publique sur l'île de Hoedic uniquement du fait d'une erreur matérielle qui a empêché sa publication en ligne. L'avis est bien entendu public et disponible à tous.</p> <p>Conformément à l'avis du CRSPN, la CPM s'engage à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Réaliser un inventaire complémentaire avant travaux de 1m de part et d'autre de la piste d'accès au môle de la marine ■ Un suivi de chantier (suivi du coordinateur environnemental déjà prévu) ■ Mise en œuvre d'un suivi après travaux de la flore les années N+1, N+2 et N+5. <p>Le coût de ces suivis complémentaires sont estimés à 35 000 € HT.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

