

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

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DES ARTICLES L. 181-1  
A 181-4 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

*6 mars 2023*



## Informations relatives au document

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

**Auteur(s)** Pierre PALLADIN  
**Fonction** Chef de projets  
**Version** VF2

### HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Vérfié par</b>	<b>Fonction</b>	<b>Signature</b>
V0e	20 octobre 2021	Eric MEYER	Expert environnement réglementaire	
V1	01 février 2022	Delphine BELTRAMELLI	Responsable environnement	
V2	22 avril 2022	Delphine BELTRAMELLI	Responsable environnement	
V3	07 juin 2022	Delphine BELTRAMELLI	Responsable environnement	
VF	03 novembre 2022	Delphine BELTRAMELLI	Responsable environnement	
VF2	06 mars 2023	Delphine BELTRAMELLI	Responsable environnement	

# SOMMAIRE

---

<b>PIECE 1 : PREAMBULE .....</b>	<b>7</b>
<b>PIECE N° 2 : IDENTITE DU DEMANDEUR .....</b>	<b>10</b>
<b>PIECE N° 3 : SITUATION DU PROJET .....</b>	<b>11</b>
<b>PIECE N° 4 : ATTESTATION DU PETITIONNAIRE.....</b>	<b>12</b>
<b>PIECE N°5 : NATURE DU PROJET .....</b>	<b>25</b>
<b>1 - CARACTERISTIQUES DU PROJET.....</b>	<b>25</b>
<b>1.1 - Description du projet .....</b>	<b>25</b>
1.1.1 - Etat actuel du port.....	25
1.1.2 - Problématique .....	26
1.1.3 - Plan des travaux .....	27
1.1.4 - Programme de travaux .....	28
<b>1.2 - Modalités d'exécution des travaux.....</b>	<b>28</b>
<b>1.2.1 - Extension de la digue Ouest .....</b>	<b>28</b>
1.2.1.1 - Terrassement.....	28
1.2.1.2 - Ouvrages.....	29
<b>1.2.2 - Confortement du Môle de la Marine .....</b>	<b>30</b>
1.2.2.1 - Dragage et déroctage .....	30
1.2.2.2 - Travaux de confortement.....	31
1.2.2.3 - Solution alternative .....	31
<b>1.2.3 - Extension du Môle de la Marine .....</b>	<b>32</b>
<b>1.3 - Organisation du chantier .....</b>	<b>33</b>
<b>1.3.1 - Coactivité avec le port .....</b>	<b>33</b>
<b>1.3.2 - Gestion des matériaux .....</b>	<b>33</b>
1.3.2.1 - Généralités .....	33
1.3.2.2 - Volumes.....	34
1.3.2.3 - Réutilisation des matériaux.....	34
1.3.2.4 - Stockage des matériaux .....	34
<b>1.3.3 - Zonage de chantier .....</b>	<b>35</b>
<b>1.4 - Modalités d'entretien des ouvrages .....</b>	<b>36</b>
<b>1.5 - Planning des travaux.....</b>	<b>36</b>
<b>1.6 - Montant des travaux.....</b>	<b>37</b>
<b>1.7 - Projets pouvant générer des effets cumulés avec le présent projet .....</b>	<b>37</b>
<b>2 - RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE LOI SUR L'EAU CONCERNEES PAR LES OUVRAGES ET TRAVAUX ENVISAGES.....</b>	<b>38</b>
<b>3 - MOYENS DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE DES TRAVAUX.....</b>	<b>38</b>
<b>3.1 - Mesures générales .....</b>	<b>38</b>

<b>3.2 - Mesures en phase travaux</b> .....	<b>38</b>
3.2.1 - Mesures de suivi de la qualité de l'eau .....	38
3.2.2 - Mesures associées à la préservation des enjeux flore .....	40
<b>3.3 - Mesures en phase de fonctionnement</b> .....	<b>40</b>
<b>4 - MOYENS D'INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENTS EN PHASE TRAVAUX</b> .....	<b>40</b>
<b>4.1 - Par rapport au risque accidentogène</b> .....	<b>40</b>
4.1.1 - Mesures organisationnelles .....	40
<b>4.2 - Préparation et réponse envisagée à ces situations d'urgence</b> .....	<b>41</b>
4.2.1 - Mise en œuvre stricte des consignes HSE sur les navires .....	41
4.2.2 - Entretien régulier sur les navires et les engins de chantier .....	41
4.2.3 - Matériel de lutte contre les rejets accidentels et personnels qualifiés et formés.....	41
4.2.4 - Arrêt immédiat des travaux et mesures d'urgence .....	41
<b>PIECE N° 6 : ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>42</b>
<b>PIECE N° 7 : DECISION DE L'EXAMEN AU CAS PAR CAS</b> .....	<b>43</b>
<b>PIECE N° 8 : DEMANDE DE DEROGATION DE DESTRUCTION D'ESPECES PROTEGEES</b> .....	<b>48</b>
<b>PIECE N° 9 : COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU</b> .....	<b>49</b>
<b>1 - SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) LOIRE-BRETAGNE</b> .....	<b>49</b>
<b>2 - STRATEGIE NATIONALE POUR LA MER ET LE LITTORAL (SNML) ET LE DOCUMENT STRATEGIQUE DE FAÇADE (DSF)</b> .....	<b>50</b>
<b>2.1 - Objectifs environnementaux du DFS Mer Nord Atlantique-Manche Ouest (NAMO)</b> .....	<b>50</b>
<b>2.2 - Objectifs socio-économiques du DFS NAMO</b> .....	<b>51</b>
<b>3 - CONTRIBUTION A LA REALISATION DES OBJECTIFS MENTIONNES A L'ARTICLE L.211-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT</b> .....	<b>52</b>
<b>3.1 - Présentation des objectifs</b> .....	<b>52</b>
<b>3.2 - Compatibilité du projet avec les objectifs mentionnés à l'article L.211-1 du code de l'environnement</b> .....	<b>53</b>
<b>PIECE N°10 : DECLARATION D'INTERET GENERAL</b> .....	<b>54</b>
<b>1 - MOTIF DE L'INTERET GENERAL DE L'OPERATION</b> .....	<b>54</b>
<b>2 - AUTRES ELEMENTS ATTENDUS DANS LE CADRE DE LA DECLARATION D'INTERET GENERAL</b> .....	<b>55</b>
<b>3 - RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU PARMIS LES ALTERNATIVES</b> .....	<b>55</b>

<b>3.1 - Présentation des solutions.....</b>	<b>55</b>
<b>3.2 - Analyse multicritère des solutions.....</b>	<b>55</b>
<b>3.3 - Synthèse de l'analyse multicritère .....</b>	<b>57</b>
<b>3.4 - Adaptation du scénario PM2.....</b>	<b>57</b>
<b>3.4.1 - Maintien du projet dans les limites portuaires.....</b>	<b>57</b>
<b>3.4.2 - Optimisation de l'intégration paysagère de la digue Ouest.....</b>	<b>57</b>
<b>4 - AVIS SUR LE PROJET.....</b>	<b>57</b>
<b>PIECE N°11 : DOSSIER DE TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME ET ARTIFICIALISATION .....</b>	<b>58</b>
<b>1 - LA PROCEDURE DE TRANSFERT DE GESTION DU DPM .....</b>	<b>58</b>
<b>2 - JUSTIFICATION DE LA DEMANDE DE TRANSFERT DE DPM .....</b>	<b>58</b>
<b>3 - LA DEMANDE DE TRANSFERT DE GESTION .....</b>	<b>59</b>
<b>PIECE N° 12 : NOTE NON TECHNIQUE .....</b>	<b>60</b>

## REFERENCES

---

Figure 1 : Localisation du projet (Source : Géoportail, échelle : 1/25000) .....	11
Figure 2 - Port de l'Argol (en haut à gauche), digue ouest et ponton flottant (en haut à droite) et Môle de la Marine (en bas) .....	25
Figure 3 : vue aérienne du Port de l'Argol et problématique .....	26
Figure 4 : Plan des travaux du port de l'argol et état final après travaux .....	27
Figure 5 : point de passage pour l'accès à la digue Ouest (après rénovation de la gare maritime) .....	29
Figure 6 : Matériel envisagé .....	29
Figure 7 : Vue en plan (en haut à gauche.), vue de travers (en haut à droite.) et vue en coupe 2-2 (en bas à droite) du prolongement et vue en coupe 1-1 de l'ouvrage vertical (en bas à gauche) .....	30
Figure 8 : Localisation des zones de dragage / déroctage et moyens technique de déroctage.....	31
Figure 9 : Coupe type du confortement du mole de la marine (coupe 3-3) .....	31
Figure 10 : Coupe type de l'extension de la digue Est (coupe 4-4).....	32
Figure 11 : Organisation du chantier en phase travaux .....	33
Figure 12 : Synthèse des volumes en matériaux .....	34
Figure 13 : Zones de stockage envisagées .....	35
Figure 14 : Localisation des rampes d'accès aux zones de stockage des matériaux .....	35
Figure 15 : Zonage de chantier .....	36
Figure 16 : Planning envisagé des travaux .....	36
Figure 17 : Localisation de la zone de passage à terre des engins de chantiers.....	40
Figure 18 : vue aérienne du Port de l'Argol et problématique.....	54
Figure 19 : Scénari retenus pour la premièreanalyse multicritères.....	55
Figure 20 : Adaptation du scénario PM5.....	57
Figure 21 : Proposition d'extention du DPM portuaire .....	59

# Pièce 1 : Préambule

Conformément aux articles L. 181-1 à L. 181-4 du code de l'environnement, les installations, ouvrages, travaux et activités (OTA) soumis à autorisation au titre de la législation sur l'eau (visés au I de l'article L. 214-3 CE) sont soumis à autorisation environnementale.

Les articles R. 181-1 et suivants du même code précisent le contenu du dossier de demande d'autorisation, retranscrit dans ce dossier comme suit :

<b>Contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale Articles R.181-13 du code de l'environnement</b>	<b>Chapitre dans le présent document</b>	<b>Pages</b>
<b>1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande</b>	2 – Identité du demandeur	<b>10</b>
<b>2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement</b>	3 – Situation du projet	<b>11</b>
<b>3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit</b>	4 – Attestation du pétitionnaire	<b>12</b>
<b>4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées</b>	5 – Nature du projet	<b>25</b>
<b>5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L.122-11, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14</b>	6 -Projet soumis à étude d'impact	<b>40</b>
<b><del>6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R. 12-23, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision</del></b>	7 – Décision de l'examen au cas par cas	<b>41</b>
<b>7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5°</b>	Intégrés au dossier	
<b>8° Une note de présentation non technique</b>	12 - Note non technique Cf. document indépendant	

Une demande de dérogation de destruction d'espèces protégées s'avérant nécessaire, l'autorisation environnementale tient lieu de cette autorisation conformément à l'article L.181-2 du code de l'environnement. Le dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées sera intégré au dossier d'autorisation environnementale unique conformément à l'article D.181-15-5 :

<b>Contenu du dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées Articles R.181-13 du code de l'environnement</b>	<b>Chapitre dans le présent document</b>	<b>Pages</b>
<b>1° Des espèces concernées, avec leur nom scientifique et nom commun</b>	8 - Demande de dérogation de destruction d'espèces protégées	<b>46</b>
<b>2° Des spécimens de chacune des espèces faisant l'objet de la demande avec une estimation de leur nombre et de leur sexe</b>		
<b>3° De la période ou des dates d'intervention</b>		
<b>4° Des lieux d'intervention</b>		
<b>5° S'il y a lieu, des mesures de réduction ou de compensation mises en œuvre, ayant des conséquences bénéfiques pour les espèces concernées</b>		
<b>6° De la qualification des personnes amenées à intervenir</b>		
<b>7° Du protocole des interventions : modalités techniques, modalités d'enregistrement des données obtenues</b>		
<b>8° Des modalités de compte rendu des interventions</b>		

D'après l'article R.181-14 du même code, « Lorsque le projet est susceptible d'affecter des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1, l'étude d'incidence environnementale porte sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en tenant compte des variations saisonnières et climatiques. [...] Elle justifie, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10. »

<b>Articles R.181-14 du code de l'environnement</b>	<b>Chapitre dans le présent document</b>	<b>Pages</b>
<b>Compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10.</b>	9 – Compatibilité du projet avec les avec les documents de gestion de la ressource en eau	<b>47</b>



D'après l'article R214-99 du Code de l'Environnement, si l'opération mentionnée à l'article R. 214-88 est soumise à autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6, il est procédé à une seule enquête publique. Dans ce cas, le dossier de l'enquête mentionné à l'article R. 214-91 comprend, outre les pièces exigées aux articles R. 181-13 et suivants :

<b>Contenu du dossier de Déclaration d'Intérêt Général Articles R.214-99 du code de l'environnement</b>	<b>Chapitre dans le présent document</b>	<b>Pages</b>
<b>1° Un mémoire justifiant l'intérêt général ou l'urgence de l'opération</b>	10 – Déclaration d'Intérêt Général	<b>54</b>
<b>2° Un mémoire explicatif présentant de façon détaillée :</b>		
<b>a) Une estimation des investissements par catégorie de travaux, d'ouvrages ou d'installations</b>	5 – Nature du projet	<b>37</b>
<b>b) Les modalités d'entretien ou d'exploitation des ouvrages, des installations ou du milieu qui doivent faire l'objet des travaux ainsi qu'une estimation des dépenses correspondantes</b>		<b>36</b>
<b>3° Un calendrier prévisionnel de réalisation des travaux et d'entretien des ouvrages, installations ou du milieu qui doit faire l'objet des travaux</b>	5 – Nature du projet	<b>36</b>

# Pièce n° 2 : Identité du demandeur

---

Le **projet** de sécurisation et modernisation du port de l'Argol à Hoedic est mené par



**COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN**

18 Rue Alain Gerbault, 56000 Vannes

**SIRET** : 317 823 409 00022

# Pièce n° 3 : Situation du projet

Le projet concerne le port de l'Argol situé au Nord de l'île d'Hoedic. L'île d'Hoedic se situe dans l'Océan Atlantique au sud de la Bretagne dans le département du Morbihan (56). Elle est éloignée d'une quinzaine de kilomètres du continent et s'inscrit dans le prolongement géographique de la presqu'île de Quiberon et de l'île de Houat. D'une superficie de 209 hectares, elle mesure 2 500 m de longueur et mesure 800 m de large environ.

**FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET (SOURCE : GEOPORTAIL, ECHELLE : 1/25000)**



# Pièce n° 4 : Attestation du pétitionnaire

---

Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit.

Le contrat de concession unique est disponible ci-après, il donne les prérogatives nécessaires à la Compagnie des Ports du Morbihan pour réaliser les travaux.

## Concession de service public

### Ports de plaisance du département du Morbihan

- Port de La Trinité sur Mer
- Port Haliguen à Quiberon
- Port du Crouesty à Arzon
- Port d'Arradon
- Port de L'Ile aux Moines
- Port Blanc à Baden
- Port d'Arzal-Camoëlle
- Port de Sainte Catherine à Locmiquelic
- Port de Pen Mané à Locmiquelic
- Port d'Etel
- Port de Port Niscop à Belz
- **Port de l'Argol à Hoëdic**
- Port Lacroix à Hoëdic

ENTRE

LE DEPARTEMENT DU MORBIHAN

ET

LA COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN

# SOMMAIRE

<b>CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES.....</b>	<b>9</b>
ARTICLE 1 : PERIMETRE PHYSIQUE ET OBJET DE LA CONCESSION .....	9
ARTICLE 2 : DOCUMENTS CONTRACTUELS .....	11
ARTICLE 3 : DUREE .....	11
ARTICLE 4 : CESSION DE LA CONVENTION .....	11
ARTICLE 5 : SOUS-TRAITANCE.....	12
<b>CHAPITRE II : CONDITIONS D'EXPLOITATION DU SERVICE.....</b>	<b>13</b>
ARTICLE 6 : CONDITIONS GENERALES – POLITIQUE DE GESTION .....	13
ARTICLE 7 : CARACTERISTIQUES DU SERVICE PUBLIC CONCEDE .....	13
ARTICLE 8 : REPARTITION DES PLACES DANS LES PORTS ENTRE LES CATEGORIES D'USAGERS.....	17
ARTICLE 9 : ATTRIBUTION DES POSTES D'AMARRAGE .....	19
ARTICLE 10 : DROITS A L'USAGE PRIVATIF DES TERRE-PLEINS OU PLANS D'EAU .....	20
ARTICLE 11 : EXCLUSIVITE .....	21
ARTICLE 12 : QUALITE DU SERVICE .....	21
ARTICLE 13 : RELATIONS AVEC LES USAGERS .....	23
ARTICLE 14 : CONTINUITE DU SERVICE .....	24
ARTICLE 15 : OBLIGATIONS EN MATIERE DE SAUVETAGE EN MER .....	25
ARTICLE 16 : REGLEMENTS DE SERVICE .....	25
ARTICLE 17 : SECURITE .....	25
ARTICLE 18 : SITE INTERNET .....	25
<b>CHAPITRE III : REGIME DES BIENS .....</b>	<b>26</b>
ARTICLE 19 : MISE A DISPOSITION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES .....	26
ARTICLE 20 : BIENS DE RETOUR.....	26
ARTICLE 21 : BIENS DE REPRISE .....	27
ARTICLE 22 : BIENS PROPRES .....	27
<b>CHAPITRE IV : REGIME DES TRAVAUX .....</b>	<b>28</b>
ARTICLE 23 : CONDITIONS GENERALES – POLITIQUE DE TRAVAUX .....	28
ARTICLE 24 : REGIME DES TRAVAUX .....	28
ARTICLE 25 : TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE .....	29
ARTICLE 26 : GROS ENTRETIEN / RENOUVELLEMENT DES INSTALLATIONS .....	29
ARTICLE 27 : TRAVAUX D'AMENAGEMENT, D'EXTENSION ET D'AMELIORATION.....	29
ARTICLE 28 : COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNEL DE LA CONCESSION .....	31
ARTICLE 29 : TARIFS .....	31
ARTICLE 30 : INDEXATION DES TARIFS.....	32
ARTICLE 31 : MODIFICATION DES TARIFS .....	33
ARTICLE 32 : REDEVANCE .....	35
ARTICLE 33 : CONDITIONS DE PAIEMENTS .....	35
ARTICLE 34 : REVISION DES CONDITIONS FINANCIERES .....	36
ARTICLE 35 : IMPOTS, TAXES, REDEVANCES ET CONTRIBUTIONS .....	36
<b>CHAPITRE VI : RESPONSABILITES - ASSURANCES.....</b>	<b>38</b>
ARTICLE 36 : RESPONSABILITE DU CONCESSIONNAIRE .....	38
ARTICLE 37 : ASSURANCES.....	38

<b>CHAPITRE VII : PERSONNEL .....</b>	<b>40</b>
ARTICLE 38 : REGIME DU PERSONNEL .....	40
ARTICLE 39 : SORT DU PERSONNEL EN FIN DE CONVENTION .....	40
<b>CHAPITRE VIII : CONTROLE .....</b>	<b>41</b>
ARTICLE 40 : INFORMATION DU DEPARTEMENT .....	41
ARTICLE 41 : CONTROLE ANALOGUE .....	41
ARTICLE 42 : BUDGET PREVISIONNEL .....	42
ARTICLE 43 : RAPPORT ANNUEL .....	42
ARTICLE 44 : COMPTES D'EXPLOITATION .....	43
ARTICLE 45 : VERIFICATION DES INFORMATIONS COMMUNIQUEES .....	43
ARTICLE 46 : SANCTIONS PECUNIAIRES .....	45
ARTICLE 47 : MISE EN REGIE PROVISoire .....	45
ARTICLE 48 : MESURES D'URGENCE .....	46
<b>CHAPITRE X : FIN DE LA CONCESSION .....</b>	<b>47</b>
ARTICLE 49 : RENONCIATION AU BENEFICE DE LA CONCESSION .....	47
ARTICLE 50 : RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL .....	47
ARTICLE 51 : RESILIATION POUR FAUTE A L'INITIATIVE DU DEPARTEMENT .....	48
ARTICLE 53 : RESILIATION ANTICIPEE EN CAS DE DISSOLUTION, REDRESSEMENT JUDICIAIRE OU LIQUIDATION DU CONCESSIONNAIRE .....	48
ARTICLE 54 : CONTINUTE DU SERVICE EN FIN D'EXPLOITATION .....	49
ARTICLE 55 : REPRISE DES ENGAGEMENT DU CONCESSIONNAIRE .....	49
<b>CHAPITRE XI : DIFFERENDS ET LITIGES .....</b>	<b>50</b>
ARTICLE 56 : CONCILIATION .....	50

## **ANNEXES**

## IDENTIFICATION DES PARTIES

**Entre les soussignés :**

**Le DEPARTEMENT DU MORBIHAN**, dont le siège est situé 2 rue de Saint-Tropez, CS 82400, 56009 VANNES Cedex, représenté par son président, M. **François GOULARD**, dûment habilité à l'effet des présentes par délibération du conseil général en date du 17 septembre 2014

Ci-après dénommé « LE CONCEDANT » ou « LE DEPARTEMENT »

**D'une part,**

**Et**

**La société anonyme publique locale « Compagnie des Ports du Morbihan »** [SPL Compagnie des Ports du MORBIHAN], dont le siège est situé 2 rue de Saint-Tropez, CS 82400, 56009 VANNES Cedex, représentée par son vice-président, M.+++++ dûment habilité à cet effet par une décision du conseil d'administration en date du 5 décembre 2014

Ci-après dénommée « LE CONCESSIONNAIRE » ou « LA COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN » ou « LA SPL »

**D'autre part,**



## Etant préalablement exposé que :

1/

Dans le cadre du programme touristique du Morbihan, des concessions de ports de plaisance ont été créées et gérées soit à partir d'ouvrages préexistants, port de pêche et port de commerce, soit à partir d'abris naturels et artificiels [anse du Crouesty, barrage d'Arzal,..]. Ces concessions ont été accordées par l'Etat au syndicat mixte des ports et bases nautiques du Morbihan.

Ce programme répondait aux objectifs suivants :

- répondre au besoin d'une activité naissante à fort potentiel touristique : la plaisance ;
- organiser les mouillages existants et à venir ;
- développer des services à destination des plaisanciers.

La prise en compte des aspects géographiques et économiques a déterminé le choix des périmètres de concession.

Tout d'abord, ont été regroupés au sein d'un seul et même contrat de concession les ports situés sur le territoire d'une seule et même commune. Il en est ainsi, des ports de Sainte Catherine et de Pen Mané à Locmiquélic d'une part, et, des ports de l'Argol et Port Lacroix à Hoëdic d'autre part. Ont également été regroupés au sein d'une même concession des ports situés sur le territoire de deux communes différentes. Ainsi, le port d'Arzal-Camoël comprend deux plans d'eau de part et d'autre du chenal et des terrains sur les deux rives jouxtant La Vilaine. Le port de l'Île aux Moines a été regroupé dans une seule concession avec le port de Port Blanc à Baden qui sert d'embarcadère pour les résidents et visiteurs de l'Île aux Moines.

2/

A l'origine de la création du syndicat mixte des ports et bases nautiques du Morbihan en 1966, le DEPARTEMENT DU MORBIHAN a bénéficié d'un transfert de compétences par l'Etat, dans le cadre de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, lui confiant la gestion et la police des ports de plaisances relevant du domaine public de ce dernier.

Par arrêté en date du 5 mars 1984, le préfet du Morbihan a notamment transféré au département les ports et ouvrages listés comme suit :

- port d'Arzal-Camoël ;
- port du Crouesty à Arzon ;
- port d'Arradon ;
- port de l'Île aux Moines ;
- port de Port Blanc à Baden ;

- port de la Trinité/Mer ;
- port Haliguen à Quiberon ;
- port de l'Argol à Hoëdic ;
- port Lacroix à Hoëdic ;
- port d'Etel ;
- port de Porh Niscop à Belz ;
- port de Sainte Catherine à Locmiquélic ;
- port de Pen Mané à Locmiquélic.

Ces 13 ports et ouvrages faisaient alors l'objet de 10 traités de concession conclus entre l'État et le syndicat mixte des ports et bases nautiques du Morbihan [SMPBNM], le département ayant succédé aux droits et obligations de l'État dans lesdites concessions.

Pour répondre au fort développement du nautisme en général et dans le Morbihan en particulier, le syndicat mixte des ports et bases nautiques du Morbihan s'est organisé pour concevoir et financer des services de qualité (postes d'amarrage sur pontons, élévateurs à bateaux, stations carburants,...). Dans ce cadre, le nombre de concessions attribué audit syndicat a constitué un atout indéniable pour bénéficier d'un retour d'expérience important et rentabiliser les études et les travaux déterminants pour l'offre de services portuaires.

La SAGEMOR, société d'économie mixte locale créée par le DEPARTEMENT DU MORBIHAN, a assuré, dans le cadre de contrats de délégation de service public conclus avec ledit syndicat, la gestion et l'exploitation des 13 ports départementaux susvisés. Le nombre de concessions a été également pour elle un facteur de développement et d'innovation. Pour encourager les croisières et accroître les capacités d'accueil des ports, elle a ainsi mis en réseau les ports départementaux.

### 3/

Le 26 juin 2012, le conseil général du Morbihan s'est prononcé favorablement et à l'unanimité sur la transformation de la SAGEMOR en société publique locale, transformation qui a été effective le 8 novembre 2012.

Lors de son comité syndical du 25 octobre 2012, le syndicat mixte des ports et bases nautiques du Morbihan s'est prononcé favorablement et à l'unanimité sur sa dissolution.

Il a en outre :

- autorisé son président à solliciter l'accord exprès du département du Morbihan en vue du transfert au profit de la SPL Ports du Morbihan des droits et obligations attachés aux dix contrats de concession de ports départementaux dont le syndicat était concessionnaire ;
- décidé de remettre à titre gracieux au département :
  - tous les biens concessifs que ce dernier lui avait confiés ainsi que les biens que le syndicat mixte avait pu édifier sur le domaine concédé ;

Lors de sa réunion du 5 décembre 2012, le conseil général du Morbihan a :

- donné son accord exprès à la cession par le syndicat mixte des ports et bases nautiques du Morbihan au profit de la SPL Ports du Morbihan (SAGEMOR) des droits et obligations attachés aux 10 contrats de concession susvisés ;
- accepté la remise à titre gracieux et en l'état de tous les biens existants ou édifiés par le syndicat mixte sur le domaine public concédé ainsi que de ceux acquis en propre par ce dernier ;
- pris acte, en conséquence, de la dissolution dudit syndicat.

Le transfert desdits contrats de concession a pris effet au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Ainsi, depuis cette date, la SPL Ports du Morbihan (SAGEMOR) est concessionnaire des 13 ports départementaux susvisés. Par décision prise en assemblée générale extraordinaire le 25 avril 2014, cette société a décidé de changer de dénomination sociale pour devenir la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN.

#### 4/

Dans une recherche de gouvernance simplifiée de la gestion desdits ports, le DEPARTEMENT DU MORBIHAN a souhaité que l'exploitation de l'ensemble de ces installations à la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN fasse l'objet d'un seul contrat de concession.

A cet effet, s'agissant de la procédure de conclusion des conventions de délégation de service public, et ce quel que soit le type auquel s'apparente la délégation, l'article L.1411-12 b) du Code général des collectivités territoriales dispose :

*« Les dispositions des articles L. 1411-1 à L. 1411-11 ne s'appliquent pas aux délégations de service public : (...)*

*b) lorsque ce service est confié à un établissement public ou à une société publique locale sur lesquels la personne publique exerce un contrôle comparable à celui qu'elle exerce sur ses propres services et qui réalisent l'essentiel de leurs activités pour elle ou, le cas échéant, les autres personnes publiques qui contrôlent la société, à condition que l'activité déléguée figure expressément dans les statuts de l'établissement ou de la société ; »*

Tel est précisément le cas de la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN.

Dans ces circonstances, la concession est conclue directement par le DEPARTEMENT DU MORBIHAN avec la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN sur laquelle elle exerce un contrôle analogue.

A cet égard, il est précisé que les modalités de contrôle analogue du CONCEDANT sur la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN sont définies dans le règlement intérieur de cette dernière.

En outre, il est souligné que s'agissant d'un contrat de concession de service public, c'est la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN qui supportera le financement et qui aura la charge de réaliser ou faire réaliser l'ensemble des travaux [entretien ; maintenance, gros entretien / renouvellement des installations ; aménagement, extension et amélioration des équipements].

**5/**

Ce contrat de concession vise notamment les objectifs suivants :

- fournir des services portuaires de qualité aux usagers des ports et professionnels du nautisme ;
- valoriser la destination touristique des bassins de navigation maritimes du Morbihan ;
- organiser la gestion du domaine concédé en fonction de périmètres fonctionnels et économiques ;
- aménager et moderniser les ports et leurs abords ;
- accroître les actions de commercialisation pour assurer un niveau d'occupation élevé du domaine ;
- permettre des initiatives de valeur ajoutée des services publics proposés.

**6/**

Le conseil d'administration de la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN, réuni le 5 décembre 2014, a approuvé le projet de convention de concession et a autorisé son président à signer la présente convention.

Le conseil général, réuni le 17 septembre 2014 a approuvé le projet de convention de concession et a autorisé son président à signer la présente convention.

**Ceci exposé, il a été convenu et arrêté ce qui suit.**

## CHAPITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

### ARTICLE 1 : PERIMETRE PHYSIQUE ET OBJET DE LA CONCESSION

#### 1.1 - Objet

La présente convention a pour objet de confier à la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN, qui l'accepte et s'y engage à ses frais, risques et périls, la concession du service public pour l'exploitation et l'entretien des installations portuaires désignées au 1.2.

La COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN devra garantir au mieux la sécurité des usagers et de son personnel, notamment en maintenant et en exploitant les équipements qui lui sont confiés en conformité avec la réglementation applicable.

Le CONCESSIONNAIRE assure l'exploitation des installations portuaires, et notamment :

- la gestion administrative, financière et commerciale des ports ;
- l'accueil des usagers des ports ;
- la gestion des terre-pleins et des immeubles ;
- la fourniture des services portuaires ;
- l'animation et les actions commerciales valorisant les équipements portuaires ;
- la surveillance des équipements portuaires ;
- l'entretien, la réparation et le renouvellement des équipements ;
- les travaux d'extension et d'amélioration.

Dans l'hypothèse où le CONCESSIONNAIRE envisagerait l'évolution des activités qui lui sont confiées ou d'adjoindre quelques activités nouvelles, il devra au préalable se rapprocher du DEPARTEMENT pour en obtenir l'accord. Cet accord fera l'objet d'un avenant à la présente convention. Ces activités ne devront pas remettre en cause la qualité et la continuité du service public.

A cette fin, le DEPARTEMENT met à la disposition du CONCESSIONNAIRE les ouvrages publics et équipements figurant sur l'inventaire visé à l'article 19 ci-après, moyennant versement d'une redevance calculée selon les modalités fixées aux articles 32 et suivants.

La COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN est autorisée à percevoir auprès des usagers des installations portuaires les redevances qui lui sont dues pour un montant déterminé selon un tarif arrêté dans les conditions précisées aux articles 29 et suivants.

Le DEPARTEMENT DU MORBIHAN conserve le contrôle du service public concédé et recevra du CONCESSIONNAIRE tous renseignements et documents nécessaires à l'exercice de ses droits et obligations.

## 1.2 – Périmètre physique

Le périmètre géographique de la concession, pour les installations portuaires suivantes :

- Port de La Trinité sur Mer ;
- Port Haliguen à Quiberon ;
- Port du Crouesty à Arzon ;
- Port d'Arradon ;
- Port de L'Île aux Moines ;
- Port Blanc à Baden ;
- Port d'Arzal-Camoël ;
- Port de Sainte Catherine à Locmiquelic ;
- Port de Pen Mané à Locmiquelic ;
- Port d'Etel et son sémaphore ;
- Port de Port Niscop à Belz ;
- Port de l'Argol à Hoëdic ;
- Port de Lacroix à Hoëdic.

est délimité par les plans visés à l'article 2 ci-après qui figurent en annexe 2.

## 1.3 - Périmètre fonctionnel

Outre l'exécution des missions telles qu'elles ressortent de l'article 1.1 ci-dessus, la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN est autorisée à conclure un contrat de location avec la commune de Locmiquelic pour la location de terrains situés à Pen-Mané, référencés au cadastre sous les sections BA, d'une superficie de 812 m<sup>2</sup>, pour la mise à terre et le stockage de bateaux et de matériels portuaires.

En outre, le CONCESSIONNAIRE est autorisé à demander et gérer des autorisations d'occupation temporaire pour des zones de mouillages et d'équipements légers [ZMEL] situées à proximité des ports départementaux.

Enfin, le CONCESSIONNAIRE est autorisé à conclure des contrats avec des opérateurs économiques et des collectivités actionnaires de la SPL situés en dehors du périmètre géographique de la concession ci-dessus délimité, afin de développer la qualité de services et de créer et/ou utiliser des équipements [ports à sec, ports à terre, stationnements automobiles, ...] permettant d'exploiter et/ou d'augmenter la capacité d'accueil des ports départementaux.

## **ARTICLE 2 : DOCUMENTS CONTRACTUELS**

Les documents contractuels sont constitués du présent contrat, et des annexes suivantes :

1. le règlement particulier de police et d'exploitation de chaque port ;
2. les plans, avec délimitation du périmètre de la concession ;
3. l'inventaire des biens mis à la disposition distinguant les biens de retour et les biens de reprise ;
4. l'état récapitulatif des travaux d'entretien courant, de maintenance, de gros entretien et de renouvellement à entreprendre et leur périodicité d'exécution ;
5. le règlement de service de chaque port ;
6. le compte prévisionnel [global + sous-bilan par port] ;
7. l'organigramme du personnel pour chaque port ;
8. les tarifs de l'année 2015 pour chacun des ports ;
9. le tableau synthétique des documents devant être remis par le CONCESSIONNAIRE.

En cas de contradiction des documents contractuels, l'ordre de priorité est le suivant : le présent contrat, les annexes et tout autre document.

## **ARTICLE 3 : DUREE**

La présente convention est conclue pour une durée de cinquante [50] ans.

Elle prendra effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015 et prendra fin le 31 décembre 2064.

La présente convention ne pourra être prolongée que dans le respect des prescriptions légales et réglementaires qui lui sont ou seront applicables.

## **ARTICLE 4 : CESSION DE LA CONVENTION**

Toute cession partielle ou totale de la présente convention par la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN est interdite.

## CHAPITRE XI : DIFFERENDS ET LITIGES

### ARTICLE 56 : CONCILIATION

Tout différend découlant de la présente convention, et que les parties ne peuvent résoudre par elles-mêmes, est soumis, à l'initiative de la partie la plus diligente, à un conciliateur.

Ce conciliateur est désigné d'un commun accord par la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN et le DEPARTEMENT DU MORBIHAN.

A défaut d'accord de l'une des parties sur cette désignation dans un délai de quinze jours, chacune des parties peut saisir le président du tribunal administratif de Rennes compétent aux fins de désignation du conciliateur.

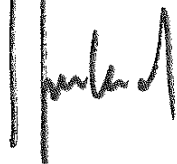
Le conciliateur reçoit communication de l'ensemble des pièces, mémoires et notes échangés entre les parties. Il diligente librement ses opérations. Il peut notamment entendre les parties, ensemble ou séparément. Il émet dans un délai d'un mois à compter de sa désignation une proposition qui n'a pas de valeur obligatoire.

En cas d'échec de la procédure de conciliation, le litige sera porté, à l'initiative de la partie la plus diligente, devant le tribunal administratif de Rennes.

Pour le DEPARTEMENT DU MORBIHAN

Fait à VANNES

le 31 décembre 2014



Le Président du Conseil Général

François GOULARD

Pour la COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN

Fait à VANNES,

le 31 décembre 2014.



COMPAGNIE DES PORTS DU MORBIHAN

18 rue Alain GERBAULT  
CS 62221 - 56006 VANNES CEDEX  
Tél. : 02 97 42 63 44 Fax : 02 97 47 09 47  
RCS VANNES B 317 823 409





# Pièce n°5 : Nature du projet

## 1 - CARACTERISTIQUES DU PROJET

### 1.1 - Description du projet

#### 1.1.1 - Etat actuel du port

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. Ce môle de la Marine a été le premier ouvrage construit sur ce site.
- Une digue principale à l'Ouest, appelée Digue de l'Argol, constituée d'enrochements et d'un cheminement central en béton armé, avec un phare-veilleuse à son extrémité.

Le port est équipé de 125 places d'accueil pour les plaisanciers, dont 100 pour les visiteurs, sur catways, tonne, pontons et pontons à l'échouage, situés au niveau de la Digue de l'Argol. C'est depuis ce port que s'effectuent les liaisons maritimes. Il est l'unique lien avec le continent pour le transport de passagers (hormis le transport en hélicoptère), le transport de marchandises, et les évacuations sanitaires. Il est également utilisé par les pêcheurs professionnels de l'île, ainsi que par les plaisanciers. En période hivernale, seul le ponton flottant abrité derrière la digue Ouest est utilisé, en période estivale les autres points d'accueil sont utilisés.

**FIGURE 2 - PORT DE L'ARGOL (EN HAUT A GAUCHE), DIGUE OUEST ET PONTON FLOTTANT (EN HAUT A DROITE) ET MOLE DE LA MARINE (EN BAS)**



## 1.1.2 - Problématique

Lors des tempêtes, en saisons hivernale notamment :

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

FIGURE 3 : VUE AERIENNE DU PORT DE L'ARGOL ET PROBLEMATIQUE



La Compagnie des Ports du Morbihan et la commune d'Hoedic ont pour objectif de sécuriser et moderniser cet espace portuaire à travers :

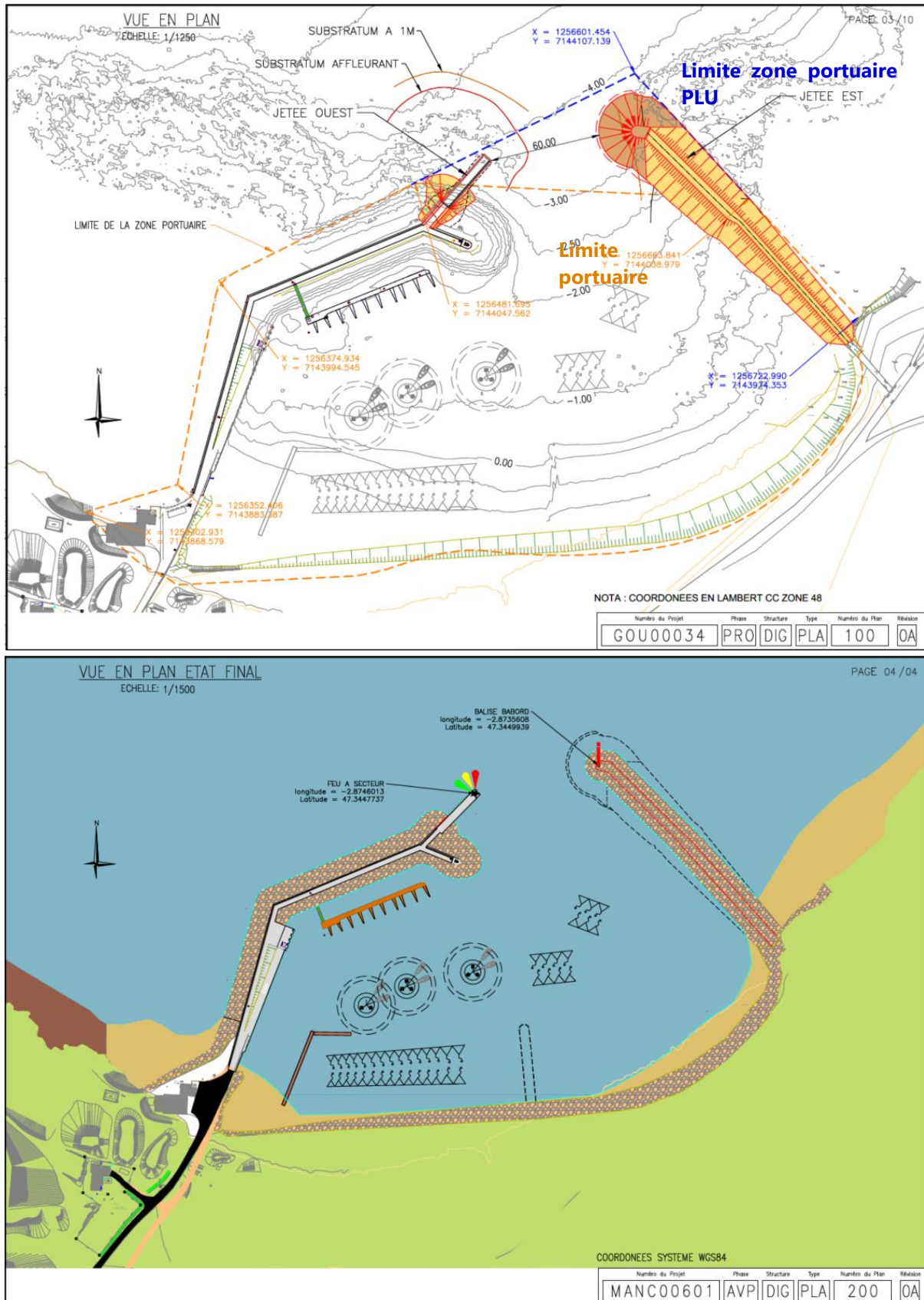
- L'amélioration de l'accessibilité du port et de la sécurité des usagers ;
- La réduction de la sensibilité du port aux conditions marines ;
- La limitation de l'ensablement du port ;

Le programme de travaux envisagés pour atteindre ces objectifs est détaillé ci-après.

### 1.1.3 - Plan des travaux

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

**FIGURE 4 : PLAN DES TRAVAUX DU PORT DE L'ARGOL ET ETAT FINAL APRES TRAVAUX**



### 1.1.4 - Programme de travaux

Les travaux envisagés sont les suivants :

- **Extension de la digue Ouest** : Ouvrage béton reposant sur des enrochements pour réduire la houle rentrante. L'extension de la digue ouest est réalisée par un ouvrage de type « cage de pieux ». L'intérieur de l'ouvrage est rempli d'enrochements. Cet ouvrage sera « ouvert » coté large et « fermé » coté port pour assurer une protection complète contre l'agitation. Les pieux sont ancrés dans le substratum jusqu'à la cote -6.5 m CM.
- **Confortement du Môle de la Marine** : Le Môle de la Marine sera rénové pour assurer sa stabilité et son étanchéité.

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 sera construite à la place du Môle de la Marine.

- **Extension du Môle de la Marine** : Le Môle de la marine est prolongé par une digue en enrochement. Les matériaux constitutifs de l'ouvrage sont les suivants : noyau en 0/200mm, Sous couche 15-300kg, Carapace bicouche de 1-3T en section courante et 3-6T en musoir. La crête d'ouvrage est fixée à +7.80m CM, ce qui est supérieur aux niveaux d'eau en cas de tempête centennale. La carapace est ancrée dans le rocher au moyen d'une bêche de 50cm de profondeur. Le môle de la marine est renforcé symétriquement par des enrochements. Il est recouvert d'une carapace bicouche de 1-3T. Un ancrage de 50cm du pied de la digue est prévu dans le substratum pour assurer la stabilité de la carapace. Cet ancrage sera réalisé au moyen d'un BRH hydraulique.

## 1.2 - Modalités d'exécution des travaux

### 1.2.1 - Extension de la digue Ouest

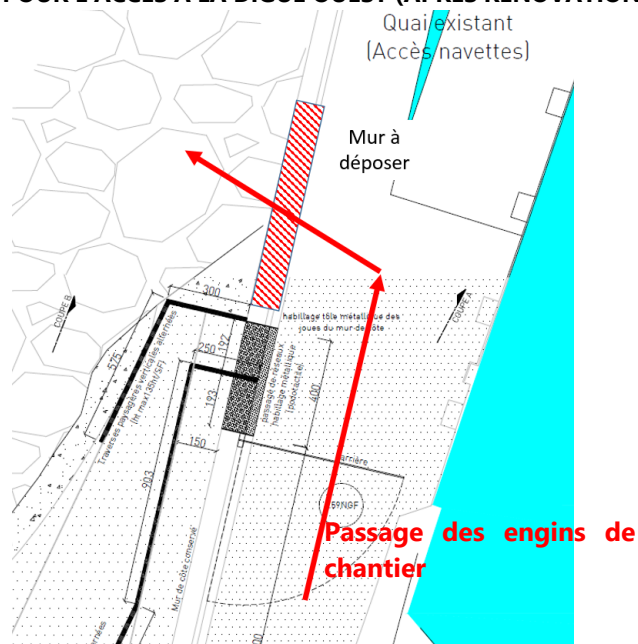
#### 1.2.1.1 - Terrassement

Dans le cadre de travaux par voie terrestre (moins sujet aux aléas météorologiques), l'accès à la zone de travaux sera réalisé au moyen d'une piste de chantier le long du mur chasse mer (côté mer). Les enrochements de carapace et de noyau seront déposés au moyen de pelle hydraulique et seront stockés en fond de port et le long de la digue. La piste sera réalisée avec des matériaux tout venant sans fine pour réduire les risques de turbidité. Un entretien de cette piste sera nécessaire en phase chantier après chaque coup de mer. La dépose de la carapace en bout de quai Ouest interviendra par la suite.

Les travaux d'extension des digues intervenant après la rénovation de la gare maritime (prévue au printemps 2022), il sera nécessaire de s'adapter aux nouvelles contraintes imposées par cet aménagement. Un passage après le futur passage piéton menant à la gare maritime sera créé comme illustré sur la figure ci-dessous. Il sera nécessaire de déconstruire et reconstruire le mur chasse mer sur une largeur minimale de 5m pour le passage des engins.

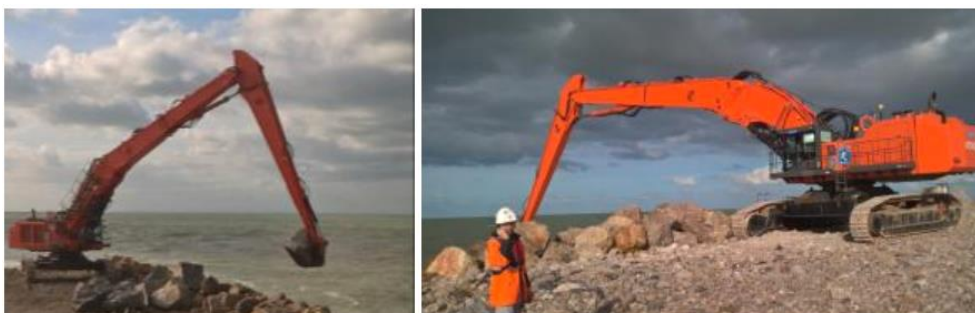
Des dommages sont prévisibles sur la nouvelle voie d'accès à la digue Ouest du fait de la circulation répétée des engins pendant les travaux. Cette piste étant prévue en matériaux granulaires, elle pourra être remise en état à la fin des travaux.

**FIGURE 5 : POINT DE PASSAGE POUR L'ACCES A LA DIGUE OUEST (APRES RENOVATION DE LA GARE MARITIME)**



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

**FIGURE 6 : MATERIEL ENVISAGE**



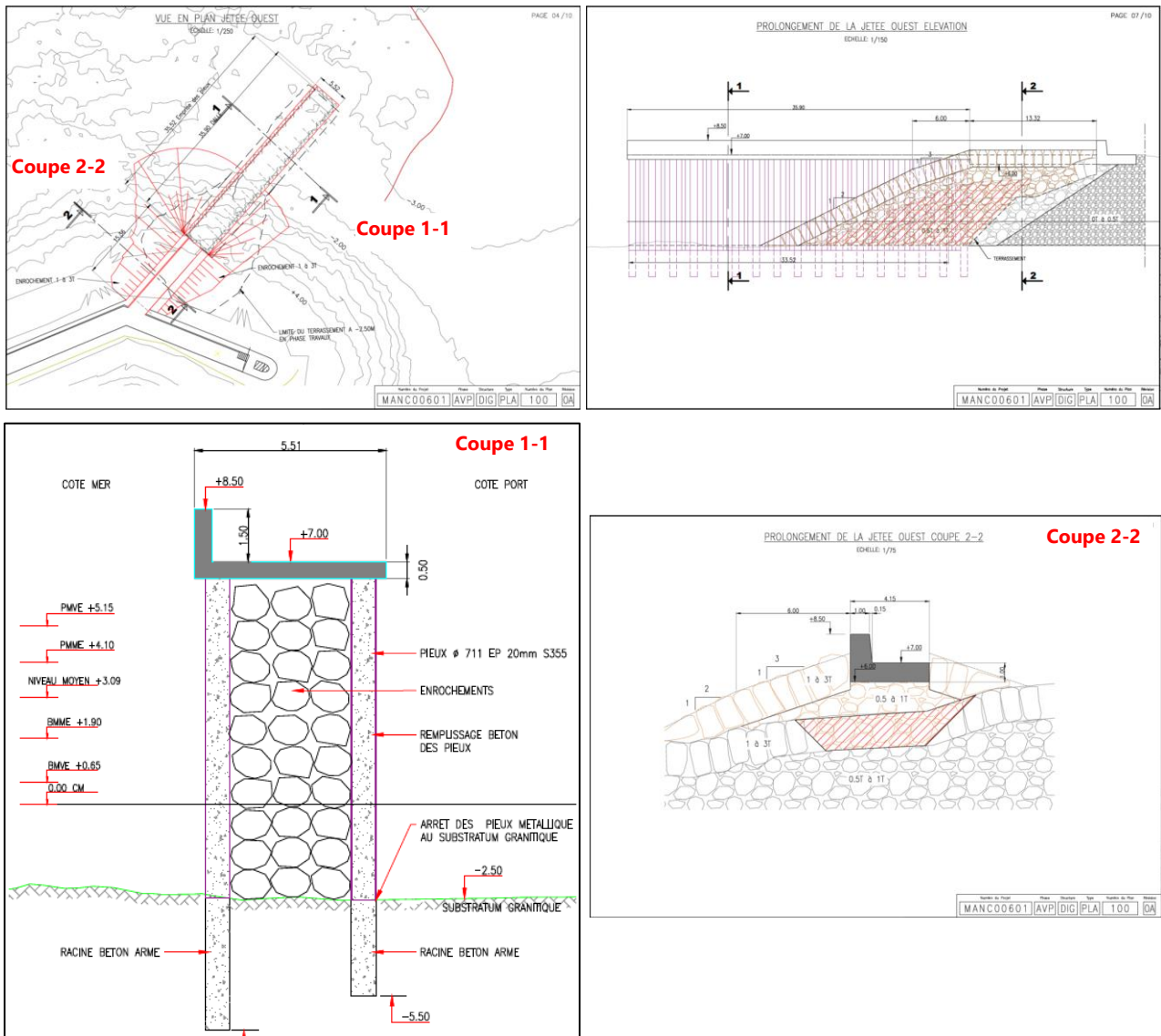
### 1.2.1.2 - Ouvrages

L'extension de la digue Ouest est réalisée avec un ouvrage vertical de type « cage de pieux ». La structure verticale est réalisée avec des pieux phi 700 épaisseur 30cm ancrés jusqu'au niveau -6.50m CM coté large et -5.50m CM coté port. L'ancrage des pieux est réalisé au moyen de racine béton forées dans le substratum, le pieux est fixé mécaniquement sur ces racines. Les pieux sont espacés de 70cm pour garantir le maintien des enrochements à l'intérieur de l'ouvrage. Les pieux sont remplis de béton pour améliorer la rigidité de l'ouvrage.

La fermeture entre pieux sera assurée par des pieux bétons phi 750mm qui seront posés à l'intérieur de la structure contre les pieux métalliques. Le corps de l'ouvrage sera rempli d'enrochements 3-5T. L'ouvrage est refermé par une dalle béton jusqu'à la cote +7.0m CM et par un mur de protection côté mer en prolongement de l'existant jusqu'à la cote +8.50m CM.

Dans le cadre de travaux par voie terrestre (moins sujet aux aléas météorologiques), les pieux seront mis en place avec une grue d'environ 100T équipée d'un marteau de battage. Au niveau de l'enracinement, la digue existante sera partiellement déconstruite pour permettre le battage des premiers pieux. La grue opère ensuite depuis une plateforme reposant sur les pieux. À la fin des travaux, la digue en enrochement sera refermée sur l'ouvrage vertical et la dalle béton et mur chasse mer sera construit pour assurer la continuité de la protection.

**FIGURE 7 : VUE EN PLAN (EN HAUT A GAUCHE.), VUE DE TRAVERS (EN HAUT A DROITE.) ET VUE EN COUPE 2-2 (EN BAS A DROITE) DU PROLONGEMENT ET VUE EN COUPE 1-1 DE L'OUVRAGE VERTICAL (EN BAS A GAUCHE)**



## 1.2.2 - Confortement du Môle de la Marine

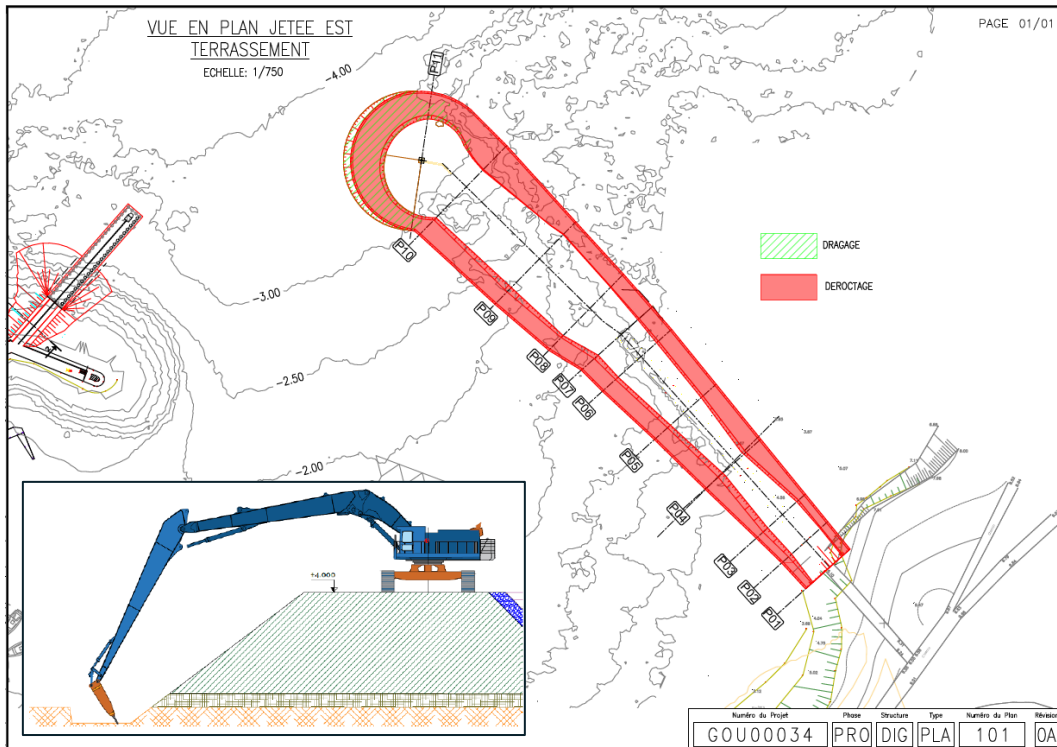
### 1.2.2.1 - Dragage et déroctage

Le dragage et déroctage sous la carapace de la digue Est sont réalisés par une pelle hydraulique à bras long positionnée sur le noyau de digue à une cote minimale de +4.0m CM. Les sables sont dragués au moyen d'un godet classique. Le déroctage s'effectue avec un brise Roche Hydraulique (BRH) positionné en bout du bras de la pelle.

Les matériaux déroctés (environ 1145 m3) sont utilisés en noyau ou sous couche dans la digue d'extension du Mole de la Marine en fonction de la granulométrie obtenue.

Les matériaux issus du dragage sont évacués ou mis à disposition d'autres projets sur l'île en fonction des besoins locaux (rechargement de plage, remblais sur l'île, etc.) en collaboration avec la mairie.

**FIGURE 8 : LOCALISATION DES ZONES DE DRAGAGE / DEROCTAGE ET MOYENS TECHNIQUE DE DEROCTAGE**

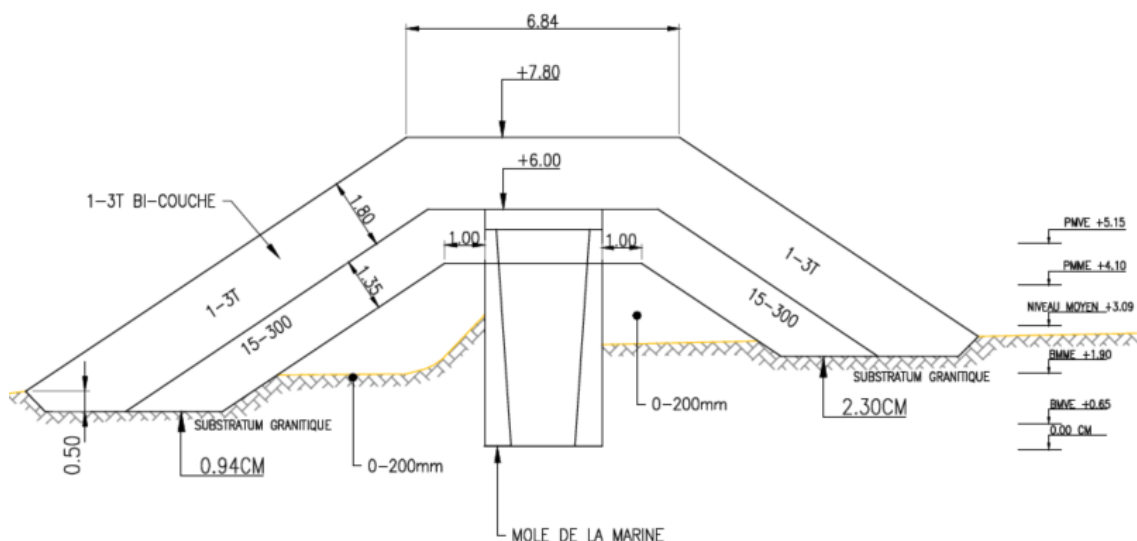


### 1.2.2.2 - Travaux de confortement

La dalle de protection existante sera détruite, les tirants défectueux seront remis à neuf, le mole sera rempli avec un matériau tout venant et la dalle de couverture sera remise à neuf. Par ailleurs, les investigations récentes réalisées par Fondouest montrent que des cavités de taille métriques sont présentes sous la partie finale du mole. Ces cavités seront rebouchées pour assurer l'étanchéité de l'ouvrage en pied et permettre le roulement des engins en phase travaux.

La reconstruction de la dalle pourra être réalisée soit coulage en place, soit par la mise en œuvre d'éléments préfabriqués en provenance du continent.

**FIGURE 9 : COUPE TYPE DU CONFORTEMENT DU MOLE DE LA MARINE (COUPE 3-3)**



### 1.2.2.3 - Solution alternative

Dans le cas où le Môle de la Marine ne peut pas être conforté (fragilité technique notamment), il sera déconstruit et les matériaux seront soit réutilisés soit évacués vers un centre de gestion adapté. Cette solution ne modifie pas de manière significative le déroulement ou les incidences potentielles des travaux.

### 1.2.3 - Extension du Môle de la Marine

Le Môle de la Marine est prolongé par une digue en enrochement. Les matériaux constitutifs de l'ouvrage sont les suivants :

- Noyau en 0/200mm
- Sous couche 15-300kg
- Carapace bicouche de 1-3T en section courante et 3-6T en musoir

La crête d'ouvrage est fixée à +7.80m CM, ce qui est supérieur aux niveaux d'eau en cas de tempête centennale. La carapace est ancrée dans le rocher au moyen d'une bêche de 50cm de profondeur.

Le môle de la marine est renforcé de part et d'autre et symétriquement par des enrochements. Il est recouvert d'une carapace bicouche de 1-3T.

Un ancrage de 50cm du pied de la digue est prévu dans le substratum pour assurer la stabilité de la carapace. Cet ancrage sera réalisé au moyen d'un BRH hydraulique.

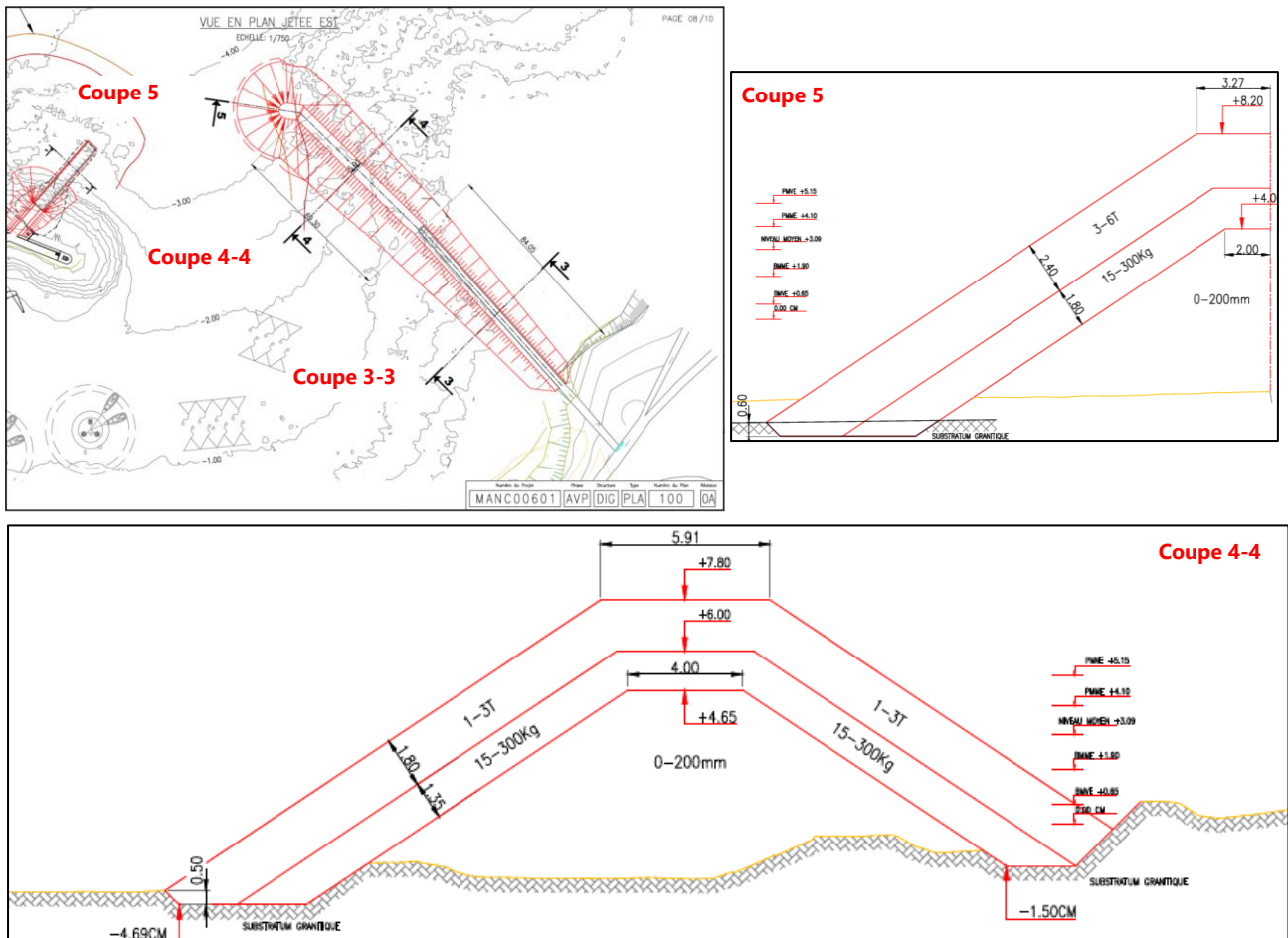
Le prolongement de la digue (épi en enrochements) sera réalisé par voie terrestre avec le même matériel que celui de la digue Ouest (moindre puissance possible). La piste de chantier sera côté Est de la jetée.

Le renforcement de la jetée sera réalisé depuis cette voie provisoire. Le remplissage entre les deux murs sera complété avec les matériaux issus du démontage de la voie provisoire.

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.

Les deux ouvrages seront équipés d'un feu à leur extrémité pour garantir la sécurité des usagers.

FIGURE 10 : COUPE TYPE DE L'EXTENSION DE LA DIGUE EST (COUPE 4-4)





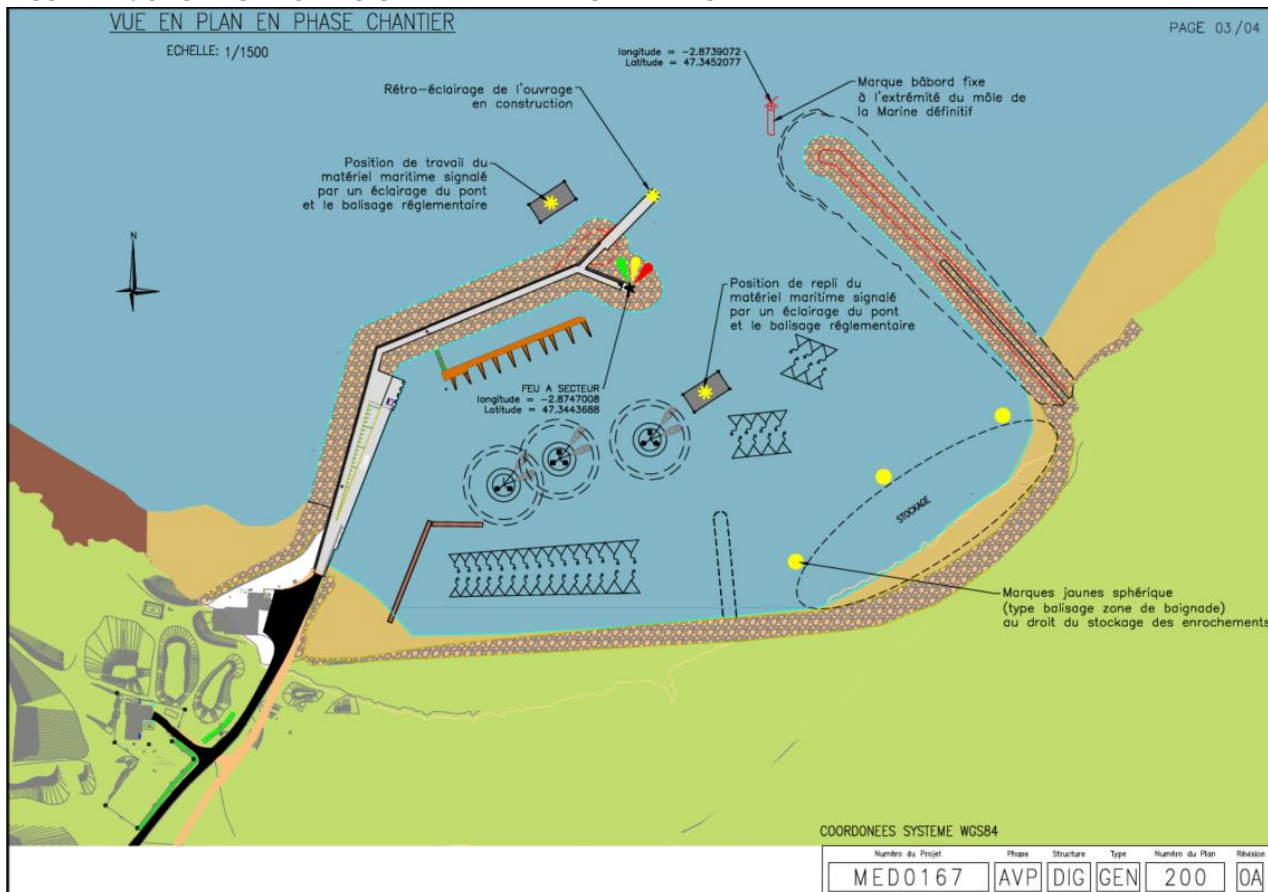
## 1.3 - Organisation du chantier

### 1.3.1 - Coactivité avec le port

De façon à limiter les risques associés à la coactivité entre les travaux et l'activité portuaire une communication permanente sera maintenue entre les engins de chantiers et la capitainerie.

Des éclairages et balisages seront installés pour garantir la sécurité des usagers du ports et du personnel de l'entreprise de travaux.

FIGURE 11 : ORGANISATION DU CHANTIER EN PHASE TRAVAUX



### 1.3.2 - Gestion des matériaux

#### 1.3.2.1 - Généralités

Les matériaux sont de plusieurs natures sur ce projet :

- Matériaux d'apport ;
- Matériaux issus du dragage et déroctage ;
- Déchets MDM ;
- Structure de l'ouvrage vertical (pieux, palplanches) ;

Les matériaux d'apport seront acheminés sur l'île par moyens maritimes. Deux points de déchargement sont identifiés à ce stade :

- En fond de baie entre le Môle de la Marine et l'épi, les matériaux sont clapés/déposés à marée haute et récupérés par moyens terrestres à marée basse
- Au niveau de la descente à bateau, en dehors des périodes d'arrivée / départ du Melvan. Ils seront stockés temporairement sur les zones de stockage identifiées ci-dessous.

Les déchets issus de la rénovation du Môle de la Marine et un faible volume de matériaux issus des pistes d'accès seront évacués en centrale appropriée sur le continent.

### 1.3.2.2 - Volumes

Les volumes des matériaux sont détaillés dans les tableaux ci-dessous. Les matériaux encadrés en rouge sont des matériaux d'apport issues de carrière et acheminées par moyens maritimes jusque sur le projet.

**FIGURE 12 : SYNTHÈSE DES VOLUMES EN MATÉRIAUX**

<b>Digue Est</b>		
Matériaux issus des dragages et déroctage	m3	1,820
Noyau 0-200mm	m3	8,707
Sous couche 15-300kg	m3	6,255
Carapace 1-3T	m3	8,542
Carapace 3-6T	m3	3,460
Longrine béton de remplissage des affouillement et dalle de couverture	m3	75
Évacuation déchet issus de la dalle de couverture du MDM et noyau/sous couche excédentaire des pistes d'accès	m3	1,466
<b>Digue Ouest</b>		
Pieux phi 711mm, épaisseur 20mm	u	54
Pieux phi 750mm béton armé	u	24
Dépose de la digue existante	m3	1,858
Enrochement 3-6T pour remplissage de l'ouvrage vertical	m3	1,460
Enrochements pour l'extension de la digue	m3	3,708
Dalle et mur chasse mer	m3	206

### 1.3.2.3 - Réutilisation des matériaux

Les matériaux déroctés (environ 1145 m3) sont utilisés en noyau ou sous couche dans la digue d'extension du Mole de la Marine en fonction de la granulométrie obtenue. Les matériaux issus du dragage sont évacués ou mis à disposition d'autres projets sur l'île en fonction des besoins locaux (rechargement de plage, remblais sur l'île, etc.) en collaboration avec la mairie.

Les matériaux issus des pistes d'accès provisoires aux deux extensions sont réutilisés en noyau dans la digue d'extension du Mole de la Marine.

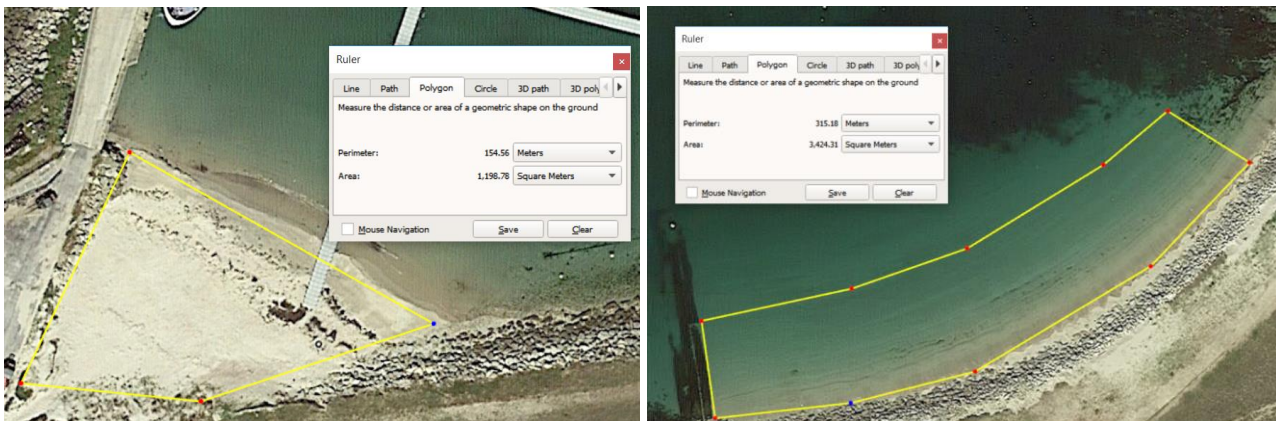
Les enrochements déposés sur la digue Ouest sont intégralement réutilisés dans l'extension en enrochement de la digue Ouest.

### 1.3.2.4 - Stockage des matériaux

Deux zones de stockage des matériaux sont envisagées à ce stade. Leurs localisations et leurs surfaces sont détaillées ci-dessous.

- Zone 1 : Plage à l'enracinement de la digue Ouest (surface 1,200m2) ;
- Zone 2 : Plage à l'Est de l'épi, entre +2m CM et +4.0m CM (surface 3,400m2).

**FIGURE 13 : ZONES DE STOCKAGE ENVISAGEES**



Deux pistes provisoires en remblai (ce qui permettra d'éviter la déstructuration des sols) seront aménagées telles qu'indiquées par les flèches noires ci-dessous. Ainsi, il sera possible de circuler depuis les zones de stockage vers les zones de travaux sans traverser les habitats d'intérêt communautaires.



**FIGURE 14 : LOCALISATION DES RAMPES D'ACCES AUX ZONES DE STOCKAGE DES MATERIAUX**

### 1.3.3 - Zonage de chantier

La figure ci-dessous présente les zones de circulation des engins, la localisation envisagée de la base de vie et de la zone de replis des engins.

Les chemins de circulation des engins terrestres présentent aujourd'hui une largeur de 4m. La largeur nécessaire pour les travaux est de 5m. La piste sera donc élargie pour atteindre 5m de la façon à limiter au maximum les incidences sur les habitats et la flore à proximité : soit d'un seul côté, soit de chaque côté en fonction des enjeux.

L'élargissement sera réalisé à partir de matériaux granulaires type GNT qui ne sont pas de nature à engendrer une dégradation du milieu naturel.

FIGURE 15 : ZONAGE DE CHANTIER



### 1.4 - Modalités d'entretien des ouvrages

Les modalités d'entretien des ouvrages sont les suivantes :

- Ouvrage vertical dans le prolongement de la digue Ouest : diagnostic des anodes tous les 1/2ans et remplacement tous les 15 ans (cout d'installation estimé à 90k€) ;
- Ouvrage en enrochement : auscultation des ouvrages après les tempêtes significatives et travaux de réparation si dommages importants, le cout annuel d'entretien des ouvrages est de 1-2% du cout de construction ;

### 1.5 - Planning des travaux

Les travaux seront réalisés en dehors de la période estivale sur une période comprise **entre septembre et mai**. Idéalement, le démarrage des travaux est envisagé pour septembre 2023 mais pourra être reporté à septembre 2024 si les conditions ne permettent pas le démarrage des travaux en 2023.

Les travaux sont réalisés sur une saison hivernale (moyennant la mise en œuvre de deux ateliers en parallèle) suivant le planning ci-dessous (en rouge la saison estivale, travaux interdits) :

FIGURE 16 : PLANNING ENVISAGE DES TRAVAUX

	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														

## 1.6 - Montant des travaux

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

- Prix généraux (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 €.

La Compagnie des Ports du Morbihan est pleinement consciente des enjeux environnementaux de la zone d'étude. Plusieurs études environnementales ont donc été commanditées pour obtenir un état initial exhaustif du périmètre autour de la zone de travaux.

Des mesures de suivi au cours du chantier sont également prévues de façon à s'assurer de l'absence d'incidence significative et permanente sur ces enjeux.

Le coût des mesures environnementales est principalement inclus dans les prestations du maître d'œuvre (MOE) et de la société qui sera sélectionnée pour réaliser les travaux. Il est possible de quantifier le coût de certaines mesures :

- 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 et qualité des sédiments : 18 120€ HT.

## 1.7 - Projets pouvant générer des effets cumulés avec le présent projet

Deux projets peuvent être pris en compte :

- Modernisation du port de la Trinité-sur-Mer : DDAE en cours d'instruction ;
- Réaménagement de la partie Est du port du Crouesty : Travaux prévus de l'automne 2023 à fin 2024 ;

Ces projets sont situés à respectivement 27 et 21 km de Hoedic. Leurs incidences potentielles ne sont pas de nature à se cumuler, que ce soit vis-à-vis des enjeux physiques (qualité de l'eau notamment), biologique (avifaune et mammifères marins) ou encore humains (pêche, plaisance, tourisme).

**Les incidences potentielles des travaux de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoedic ne se cumuleront avec celles d'aucun autre projet.**

## 2 - RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE LOI SUR L'EAU CONCERNEES PAR LES OUVRAGES ET TRAVAUX ENVISAGES

Les caractéristiques de l'opération connues à ce stade d'avancement du projet permettent de proposer un cadrage réglementaire vis-à-vis de l'environnement. Le document d'autorisation environnemental devra couvrir la totalité du projet de sécurisation et modernisation du port de l'Argol à Hoedic.

- Articles L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement :

L'article L.214-1 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. Les rubriques suivantes seront concernées par le projet :

Rubrique	Intitulé	Régime
Titre IV : Impact sur le milieu marin <b>Rubrique 4.1.2.0</b>	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"><li>■ D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A);</li><li>■ D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).</li></ul>	Montant des travaux en contact avec le milieu marin supérieur à 1.9M€ <b>Autorisation</b>
Titre IV : Impact sur le milieu marin <b>Rubrique 4.1.3.0</b>	Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin : <ul style="list-style-type: none"><li>■ 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"><li>▶ 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).</li></ul></li></ul>	440m3 de dragage et 1145 m3 de déroctage <b>Déclaration</b>

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

## 3 - MOYENS DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE DES TRAVAUX

### 3.1 - Mesures générales

Un tableau de suivi du chantier sera mis en œuvre et mis à jour quotidiennement tout au long des travaux.

Ce tableau comprendra notamment les éléments de suivi de la qualité de l'eau

### 3.2 - Mesures en phase travaux

#### 3.2.1 - Mesures de suivi de la qualité de l'eau

Il convient de rappeler que les sédiments ne présentent aucun dépassement des seuils réglementaires N1. Ils peuvent être considérés comme des sédiments non contaminés. Ces sédiments ne sont pas de nature à présenter un risque pour le milieu aquatique et les enjeux associés. De plus, les sédiments présentent une forte granulométrie représentative de sables grossiers. Ces sédiments présentent les caractéristiques suivantes :

- Faible adsorption d'éléments contaminants ;
- Faible capacité de relargage d'éléments contaminants dans l'eau en cas de remise en suspension ;
- Re-sédimentation rapide, panache turbide potentiel très réduit localisé au droit de la zone de remise en suspension.

Un suivi de la turbidité lors des périodes de dragage et de déroctage (environ 3 semaines au total). Ce suivi consistera en la réalisation de 3 mesures quotidiennes de la turbidité (une série de mesures de référence avant les travaux et 2 séries de mesures pendant les travaux). En fonction des résultats de la veille visuelle et des mesures de turbidité, les travaux pourront être adaptés jusqu'à être arrêtés si nécessaire (dépassement des valeurs limites).

Le suivi sera réalisé par l'entreprise avec un turbidimètre portable. Un seuil d'alerte et un seuil d'arrêt sont déterminés de la façon suivante :

■ Le seuil d'alerte correspond à 1,5 fois les valeurs de références mesurées le matin.

En cas de dépassement du seuil d'alerte, et si l'augmentation de la turbidité est due aux travaux et non à des causes extérieures (modification des conditions météorologiques, hydrographiques, etc.), les mesures suivantes seront appliquées :

- La cadence des opérations en contact avec le milieu marin sera diminuée. Toutes les mesures nécessaires devront être prises pour ne pas augmenter la turbidité.
- Le maître d'ouvrage sera informé ;
- Une mesure de turbidité sera réalisée toutes les heures, afin de contrôler son évolution ;
- L'incident sera noté dans le rapport journalier.

■ Le seuil d'arrêt correspond à 2 fois les valeurs de références mesurées le matin.

En cas d'événement météorologique / hydrographique particulier survenu entre la mesure de référence le matin (avant début des travaux) et la mesure de suivi en journée (pendant les travaux), qui impacterait de manière notable la turbidité sans que le chantier ne puisse être mis en cause d'une quelconque manière, une information sera faite sans délai à la DDTM pour expliquer la situation et la décision éventuelle de ne pas arrêter les travaux.

En cas de dépassement du seuil d'arrêt sur les stations et si l'augmentation de la turbidité est due aux travaux et non à des causes extérieures, les mesures suivantes seront appliquées :

- Les travaux seront immédiatement interrompus ;
- La cause du dépassement sera recherchée et tout sera fait pour y remédier et éviter sa récurrence ;
- Le maître d'ouvrage sera informé ;
- Une mesure de turbidité sera réalisée toutes les heures, afin de contrôler son évolution. Les travaux ne reprendront qu'à la condition exclusive de la fin du phénomène et du retour à des résultats de mesures inférieurs au seuil d'alerte.
- L'incident sera noté dans le rapport journalier.

Rappelons qu'en plus des mesures de turbidité, une surveillance visuelle sera également assurée, afin de permettre d'effectuer à tout moment des mesures de turbidité supplémentaires en cas de suspicion d'un dépassement de seuil.

Notons qu'en cas de changement des conditions météorologiques ou de l'agitation du plan d'eau entraînant une évolution de la turbidité visiblement indépendante des travaux, de nouvelles valeurs de références seront prises en compte.

Le journal de suivi intégrant l'ensemble des rapports journaliers sera mis à disposition de la police de l'eau.

Nota : le plan d'échantillonnage sera défini au moment du choix de l'intervenant (juste avant les travaux) par l'expert en charge du suivi.

### 3.2.2 - Mesures associées à la préservation des enjeux flore

Des inventaires Faune et Flore seront réalisés au préalable des travaux pour identifier et localiser les zones à enjeux pour la faune et la flore.

La localisation GPS des zones à enjeux sera transmise à la société de travaux pour mettre en place des zones d'exclusions que les engins de chantier seront dans l'obligation d'éviter (station florale par exemple).

**Afin d'éviter tout impact sur la flore et les végétations**, il conviendra donc d'utiliser la piste principale localisée au sud de l'aire d'étude et d'éviter toute divagation en dehors de cet axe déjà fréquemment emprunté.

**FIGURE 17 : LOCALISATION DE LA ZONE DE PASSAGE A TERRE DES ENGINES DE CHANTIERS**



Des mesures de mise en défens des stations végétales, l'adaptation de la circulation des engins (utilisation de plaques de roulement par exemple, vitesse limitée à 15 km/h, etc.) et l'intervention d'un coordinateur environnemental sont également prévus.

### 3.3 - Mesures en phase de fonctionnement

En phase de fonctionnement, le suivi des aménagements sera réalisé par la Compagnie des Ports du Morbihan conformément aux suivis actuels des ouvrages.

Ce suivi et les résultats associés seront consignés par la capitainerie du port de l'Argol.

## 4 - MOYENS D'INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENTS EN PHASE TRAVAUX

### 4.1 - Par rapport au risque accidentogène

#### 4.1.1 - Mesures organisationnelles

Un plan de circulation pour la réalisation optimale des phases de chantier sera défini en accord avec le trafic routier et portuaire existant.

Une information quotidienne de la capitainerie et de l'autorité maritime sera mise en place pour informer des mouvements et du planning des opérations (liaison permanente VHF). En parallèle une information journalière est transmise aux usagers.



## 4.2 - Préparation et réponse envisagée à ces situations d'urgence

Des précautions seront adoptées afin de prévenir les risques de pollution accidentelle dans le milieu marin et à terre. Le coût de ces mesures est inclus dans la mise à disposition des navires et des engins de chantier.

### 4.2.1 - Mise en œuvre stricte des consignes HSE sur les navires

La mise en œuvre d'un système de gestion Hygiène, Sécurité et Environnement (HSE) est fondamentale, aussi bien pour les personnels qui seront amenés à participer aux travaux que pour limiter les émissions vers l'environnement. Le système HSE, au travers de consignes et de rapports, encadre chaque activité à bord des navires. Parmi les activités visées, la bonne gestion des déchets est une source de lutte contre les rejets non contrôlés et contre les comportements inappropriés (déchets jetés par-dessus bord).

### 4.2.2 - Entretien régulier sur les navires et les engins de chantier

L'entretien régulier des moteurs, compresseurs, groupes électrogènes, batteries et flexibles est un moyen préventif de lutte contre les accidents et contre les rejets dans le milieu marin qui peuvent en résulter (carburants, fluides hydrauliques, etc.). De plus, une certification de matériel en bon état, à jour des contrôles au démarrage de l'opération. Cette vérification sera renforcée par l'obligation de contrôler régulièrement l'état du matériel pendant les travaux.

### 4.2.3 - Matériel de lutte contre les rejets accidentels et personnels qualifiés et formés

Si, en dépit des règles HSE et de l'entretien, un rejet accidentel survenait, il est très important de disposer de moyens de lutte appropriés et de personnels formés à leur mise en œuvre, de manière à confiner et résorber le rejet. Les consommables utilisés (chiffons, absorbants, etc.) seront ensuite à intégrer dans la filière de tri et de traitement des déchets industriels spéciaux.

Des matériels de lutte anti-pollution seront présents à bord des moyens nautiques et personnel à bord formé à les mettre en œuvre.

En cas de pollution accidentelle avérée, la capitainerie est prévenue tout comme le maître d'œuvre et l'autorité préfectorale. Le rejet est stoppé et l'ensemble des moyens déployés à partir de la drague pour contenir la pollution (barrages anti-MES, coagulants, absorbants, etc.).

Ces mesures de prévention s'appliquent aussi lors des opérations de ravitaillement en carburant de la drague que cela s'effectue en rade par barge citerne ou à quai selon le respect des règlements portuaires.

### 4.2.4 - Arrêt immédiat des travaux et mesures d'urgence

En cas d'accident ou de défaillance, les travaux sont arrêtés instantanément. L'information est relayée au maître d'œuvre et à l'autorité préfectorale. Selon la teneur de l'accident des mesures d'urgence sont prises pour la sauvegarde des personnes puis des biens.

# Pièce n° 6 : Etude d'impact sur l'environnement

---

Cf. Document indépendant.

# Pièce n° 7 : Décision de l'examen au Cas par Cas

---

La décision de l'examen au Cas par Cas est disponible ci-après.

## PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement de Bretagne

### 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

#### La Préfète de la région Bretagne

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 modifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer du 12 janvier 2017, relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu le décret du 30 octobre 2018 portant nomination de Madame Michèle KIRRY, préfète de la région Bretagne, préfète de la zone de défense et de sécurité Ouest, préfète d'Ille-et-Vilaine ;

Vu l'arrêté ministériel du 6 septembre 2013 nommant Monsieur Marc NAVEZ, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne à compter du 1er octobre 2013 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2018/DREAL/DSG du 19 novembre 2018 portant délégation de signature à Monsieur Marc NAVEZ, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 novembre 2018 portant subdélégation de signature à Messieurs Patrick SEAC'H et Thierry ALEXANDRE, directeurs adjoints de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne ;

Vu le dossier de demande d'examen au cas par cas n° G-2020-007982 relatif au projet de sécurisation et modernisation du port de l'Argol, à Hoëdic (56), déposé par la Compagnie des Ports du Morbihan, reçu et considéré complet le 4 mars 2020 ;

**Considérant que** ce projet relève des catégories n° « 9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales » et « 11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement ;

**Considérant la nature du projet**, qui vise à protéger le port et les navires y mouillant des événements de forte houle :

- prolongement du môle de la Marine, pour une longueur de digue de 90 m, et aménagement d'une cale d'une longueur de 50 m et d'une largeur de 4 m, agencés sur des enrochements d'une emprise au sol de 2 800 m<sup>2</sup> ;

- réalisation d'un déflecteur d'une longueur de 30 m sur la digue ouest, sur des enrochements d'une emprise au sol de 1 100 m<sup>2</sup> ;

**Considérant la localisation de ce projet :**

- au niveau du port de plaisance, au nord de l'île ;
- pour partie, dans le site Natura 2000 n° FR5300033 « Ile de Houat – Hoëdic », zone spéciale de conservation (ZSC) au titre de la directive « Habitats, faune, flore » (92/43/CEE) et dans le site n° FR5312011 « Ile de Houat – Hoëdic », zone de protection spéciale (ZPS) au titre de la directive « Oiseaux » (2009/147/CE) ;

**Considérant que :**

- le projet implique des travaux lourds en milieu marin sensible et que le projet est susceptible de modifier les systèmes hydrauliques du secteur (recharge et érosion des plages et cordons dunaires, processus sédimentaire, etc.), une étude écologique et courantologique approfondie visant à déterminer précisément les atteintes négatives potentielles portées par le projet sur les milieux naturels environnants doit être menée, afin de d'établir les mesures devant être appliquées pour les éviter, voire les réduire, le cas échéant les compenser, ce qu'une étude d'impact permettra d'établir clairement ;
- 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 ;

**Considérant que** le projet, au vu des éléments fournis, est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de la directive européenne susvisée et justifie la réalisation d'une évaluation environnementale ;

**Arrête :**

**Article 1<sup>er</sup>**

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.

**Article 2**

L'évaluation environnementale aura pour objectifs spécifiques de répondre aux éléments d'analyse ci-dessus motivant la présente décision. Au-delà de ces objectifs spécifiques, l'étude d'impact, qui constitue le rapport d'évaluation des incidences du projet sur l'environnement, devra démontrer la maîtrise de l'ensemble de ces incidences, de manière proportionnée, conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

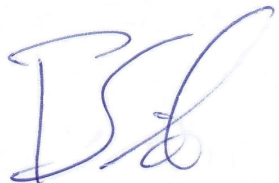
**Article 3**

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autres procédures et autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

#### Article 4

Le présent arrêté sera transmis au pétitionnaire, avec copie au préfet du département concerné. Par ailleurs, il sera publié sur le site internet de la DREAL Bretagne.

La Préfète,  
Pour la Préfète et par délégation,



Patrick Séac'h

## Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle conclut à la nécessité d'une évaluation environnementale, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire, conformément aux dispositions du VI de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du recours administratif préalable.

### **Recours gracieux ou administratif (hors hiérarchique) :**

DREAL Bretagne  
Service CoPrEv  
Bâtiment l'Armorique  
10, rue Maurice Fabre  
CS 96515  
35065 Rennes cedex

### **Recours hiérarchique :**

Mme la ministre de la transition écologique et solidaire

### **Recours contentieux :**

Monsieur le Président du tribunal administratif de Rennes  
Hôtel de Bizien  
3, Contour de la Motte  
CS 44416  
35044 Rennes cedex

# Pièce n° 8 : Demande de dérogation de destruction d'espèces protégées

---

**Un dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces protégées a été réalisé en 2021-2022 par la société DERVENN. Il est joint au dossier d'autorisation environnementale unique conformément à l'article D.181-15-5 sous la forme d'un document indépendant.**

Les principales conclusions de ce rapport sont les suivantes :

Le diagnostic a permis la mise en œuvre de la séquence éviter/réduire de manière efficiente au travers de modifications du projet et d'engagements en faveur de la réduction d'impact en phase chantier, au travers notamment des mesures suivantes :

## ■ Evitement :

- Evitement et préservation de 100m<sup>2</sup> 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.
- La pose du balisage permettra de 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.

## ■ Réduction :

- La limitation de la vitesse de circulation à 15km/h sur les pistes, qui seront sur fréquentées en période de travaux, permettra de réduire de risque de collision avec la faune protégée peu mobile, en particulier les lézards.
- Le démarrage progressif (soft-start) 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 travaux en dehors des périodes de reproduction de la faune permet d'éviter le risque de destruction d'individus et le dérangement de individus de faune protégée

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.

**A la suite de la mise en place de ces mesures, il est conclu 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.**



# Pièce n° 9 : Compatibilité du projet avec les documents de gestion de la ressource en eau

## 1 - SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) LOIRE-BRETAGNE

Le projet est concerné par le SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 mais aussi par le SDAGE Loire Bretagne 2022-2027. Le projet de SDAGE 2022-2027 a été adopté le 22 octobre 2020, ce dernier est dans la continuité du SDAGE 2016-2021 mais intègre une meilleure prise en compte du changement climatique.

Le littoral du bassin Loire-Bretagne est le siège d'une importante activité : tourisme, baignade, pêche, conchyliculture, activités portuaires... Il abrite également des zones de grand intérêt écologique. Situé par définition à l'aval de tous les bassins versants, le littoral concentre toutes les difficultés de conciliation des différents usages économiques avec les objectifs de bon état des milieux.

L'attraction qu'il exerce conduit à prévoir une croissance de la population supérieure à la moyenne du bassin, ce qui ne peut qu'accroître les conflits d'usages déjà existants.

Les orientations du SDAGE 2016-2021 et du SDAGE 2022-2027 s'orientent selon 14 chapitres. Les orientations concernées par le projet sont les suivantes :

Orientations des SDAGE	Situation du projet et conformité
■ Chapitre 3 : Réduire la pollution organique et bactériologique.	Les sédiments déplacés dans le cadre de l'aménagement des digues ne sont pas de nature à engendrer une dégradation significative de la qualité de l'eau.
■ Chapitre 4 : Maîtriser et réduire les pollutions dues aux micropolluants	
■ Chapitre 5 : Maîtriser et réduire les pollutions dues aux substances dangereuses.	Les travaux seront réalisés de façon à ne pas engendrer de pollution (mesures de précautions sur la base de vie, dans les modes de gestion du chantier, dans le matériel utilisé, etc.).
■ Chapitre 9 : Préserver la biodiversité aquatique.	Les travaux ne sont pas de nature à impacter la biodiversité aquatique : pas de perturbation des circuits de migration, pas d'espèce patrimoniale présente sur site, pas d'intérêt halieutique et pas de problématique espèces envahissantes (dispositions du SDAGE). Les zones d'extension des digues ne représentent pas des habitats favorables, les diagnostics réalisés permettent de s'en assurer.
■ Chapitre 10 : Préserver le littoral.	Les travaux seront organisés de façon à ne pas impacter de manière significative le littoral (période, moyen technique, etc.), l'environnement et les écosystèmes associés.

**Le projet ne remet pas en cause les orientations et dispositions des SDAGE Loire Bretagne 2016 – 2021 et 2022 – 2027.**

## 2 - STRATEGIE NATIONALE POUR LA MER ET LE LITTORAL (SNML) ET LE DOCUMENT STRATEGIQUE DE FAÇADE (DSF)

Pour fixer son ambition maritime sur le long terme, la France s'est dotée, en février 2017, d'une Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral. SNML et sa déclinaison au niveau de la façade, le document stratégique de façade (DSF), constituent la réponse nationale aux objectifs européens fixés par deux directives cadre :

- La directive cadre « stratégie pour le milieu marin » (DCSMM) a pour objectif l'atteinte et le maintien du bon état écologique des eaux d'ici 2020, grâce au Plan d'action pour le milieu marin (PAMM). Adopté en 2016, le deuxième cycle du PAMM est intégré au DSF.
- La directive cadre européenne « planification de l'espace maritime » (DCPEM) fait de la planification de l'espace maritime un préalable à la croissance des économies maritimes, au développement durable des espaces maritimes et à l'utilisation durable des ressources maritimes. Elle concerne potentiellement toute activité et usage en mer, à l'exception des activités dont l'unique objet est la défense ou la sécurité nationale.

La SNML fixe quatre grands objectifs de long terme, complémentaires et indissociables :

- La transition écologique pour la mer et le littoral ;
- Le développement de l'économie bleue durable ;
- Le bon état écologique du milieu marin et la préservation d'un littoral attractif ;
- Le rayonnement de la France.

Le SNML est décliné en Document Stratégique de Façade. Les préfets coordonnateurs de la façade NAMO ont adopté, le 24 septembre 2019, la stratégie de façade maritime Nord Atlantique - Manche Ouest.

Conformément au décret n° 2017-724 du 3 mai 2017, les plans d'action pour le milieu marin (PAMM) ont été intégrés dans les documents stratégiques de façade (DSF), dont ils constituent le volet environnemental.

### 2.1 - Objectifs environnementaux du DFS Mer Nord Atlantique-Manche Ouest (NAMO)

Les objectifs environnementaux du DFS sont les suivants :

Objectifs environnementaux	Situation du projet
Limiter ou éviter les perturbations physiques d'origine anthropique impactant le bon état écologique des habitats benthiques	Les travaux ne sont pas de nature à impacter significativement les habitats benthiques
Réduire ou éviter les pressions générant des mortalités directes et du dérangement des mammifères marins et des tortues	Le projet engendrera des nuisances sonores et des remises en suspension de sédiments localisées et temporaires au cours des travaux, engendrant un impact pouvant être considéré comme négligeable à faible sur les mammifères marins et les tortues. En phase exploitation, le projet n'aura aucune incidence sur ces enjeux.
Réduire ou éviter les pressions générant des mortalités directes, du dérangement et la perte d'habitats fonctionnels importants pour le cycle de vie des oiseaux marins et de l'estran, en particulier pour les espèces vulnérables et en danger	Le projet n'est pas de nature à avoir une incidence significative sur les oiseaux.
Limiter les pressions sur les espèces de poissons vulnérables ou en danger voire favoriser leur restauration et limiter le niveau de pression sur les zones fonctionnelles halieutiques d'importance	Le projet n'est pas de nature à avoir une incidence significative sur les oiseaux.
Favoriser le maintien dans le milieu des ressources trophiques nécessaires aux grands prédateurs	Le projet n'est pas de nature à avoir une incidence significative sur les grands prédateurs.

Limiter les risques d'introduction et de dissémination d'espèces non indigènes par le biais des activités humaines	Le projet n'est pas de nature à engendrer une dissémination d'espèces non indigènes.
Favoriser une exploitation des stocks de poissons, mollusques et crustacés au niveau du rendement maximum durable	Sans objet
Réduire les apports excessifs en nutriments et leur transfert dans le milieu marin	Sans objet
Eviter les pertes et les perturbations physiques des habitats marins liés aux activités maritimes et littorales	Les travaux engendreront une perturbation physique temporaire et localisée qui peut être considérée comme négligeable à faible. En phase exploitation, le projet n'aura aucune incidence sur ces enjeux.
Limiter les modifications des conditions hydrographiques par les activités humaines qui soient défavorables au bon fonctionnement de l'écosystème	Le projet a notamment pour objectif d'améliorer la sécurité des usagers du port en réduisant l'agitation en cas de fortes mers. Le projet n'aura aucune incidence sur le fonctionnement des écosystèmes locaux.
Réduire ou supprimer les apports en contaminants chimiques dans le milieu marin, d'origine terrestre ou maritime, chroniques ou accidentels	Un risque de pollution accidentelle sera présent en phase travaux. Cependant, la sécurisation du plan d'eau permettra de réduire le risque de pollution accidentelle en phase exploitation.
Réduire les contaminations microbiologiques, chimiques et phycotoxiques dégradant la qualité sanitaire des produits de la mer, des zones de production aquacole et halieutique et des zones de baignade	Le projet n'est pas de nature à engendrer une dégradation significative de la qualité de l'eau (pollution accidentelle, remise en suspension localisée et temporaire de sédiments ne présentant pas de contamination particulière).
Réduire les apports et la présence de déchets en mer et sur le littoral d'origine terrestre ou maritime	Aucun déchet ne sera rejeté au milieu maritime ou sur le littoral.
Limiter les émissions sonores dans le milieu marin à des niveaux non impactant pour les mammifères marins	Les travaux engendreront des incidences sonores. Si le projet n'est pas directement concerné par la présence de mammifères marins, des mesures de limitation des incidences seront mises en œuvre : choix des périodes de travaux, engins aux normes, « ramp up » favorisant la fuite au démarrage des travaux...). Le projet n'aura aucune incidence en phase de fonctionnement.

## 2.2 - Objectifs socio-économiques du DFS NAMO

Les objectifs concernés par le projet sont les suivants :

Objectifs socio-économiques	Situation du projet
Soutenir et promouvoir la recherche et l'innovation dans tous les domaines de l'économie maritime NAMO	Sans objet
Développer un vivier de main d'œuvre qualifiée et compétente au service de l'économie bleue NAMO	
Promouvoir et accompagner le développement de l'économie circulaire maritime	Le projet permettra de sécuriser l'accès au port de l'Argol.
Développer les énergies marines renouvelables	Sans objet
Accélérer la transition énergétique et écologique des ports de la façade	
Accompagner et valoriser les industries navales et nautiques durables	
Encourager un nautisme et tourisme durables et accessibles à tous	Le projet permettra de sécuriser l'accès au port de l'Argol.
Encourager des pêches et des aquacultures durables et résilientes	Sans objet
Stabiliser l'approvisionnement en granulats marins	
Accélérer le développement des biotechnologies marines	
Connaître, prévenir et gérer de façon intégrée les risques maritimes et littoraux	Le projet permettra de sécuriser l'accès au port de l'Argol.
Promouvoir des territoires maritimes, insulaires et littoraux résilients et équilibrés	
Faire comprendre et aimer la mer	Sans objet
Explorer la mer	
Exporter nos savoir-faire maritimes	

Les travaux envisagés dans le cadre du projet prennent en compte les objectifs environnementaux et socio-économiques du DSF. Les mesures d'évitement / réduction des incidences du projet (chantier exemplaire, période de travaux, engins, méthode d'intervention, études amont (modélisation, étude faune flore, diagnostic sédimentaire et benthique, etc.) permettront de s'assurer de l'absence d'incidence significatives.

**Le projet 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.**

### **3 - CONTRIBUTION A LA REALISATION DES OBJECTIFS MENTIONNES A L'ARTICLE L.211-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

#### **3.1 - Présentation des objectifs**

Les objectifs mentionnés à l'article L.211-1 du code de l'environnement sont « *une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ; cette gestion prend en compte les adaptations nécessaires au changement climatique et vise à assurer :*

1. **La prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ;** on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ;
2. **La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature** et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales ;
3. **La restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération ;**
4. **Le développement, la mobilisation, la création et la protection de la ressource en eau ;**
5. **La valorisation de l'eau comme ressource économique** et, en particulier, pour le développement de la production d'électricité d'origine renouvelable ainsi que la répartition de cette ressource ;
6. **La promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau ;**
7. **Le rétablissement de la continuité écologique** au sein des bassins hydrographiques. »

### 3.2 - Compatibilité du projet avec les objectifs mentionnés à l'article L.211-1 du code de l'environnement

Objectifs mentionnés à l'art. L211-1 du CE	Situation du projet et conformité
■ 1-La prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides	Sans objet
■ 2-La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature	Le projet n'est pas de nature à engendrer des incidences sur la qualité de l'eau. Des mesures d'intervention sont prévues en cas de pollution accidentelle notamment pendant les travaux.
■ 3-La restauration de la qualité de ces eaux et leur régénération	Sans objet
■ 4-Le développement, la mobilisation, la création et la protection de la ressource en eau	Sans objet
■ 5-La valorisation de l'eau comme ressource économique	Sans objet
■ 6-La promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau	Sans objet

**Le projet est compatible avec les objectifs mentionnés à l'article L.211-1 du code de l'environnement.**

# Pièce N°10 : Déclaration d'Intérêt Général

## 1 - MOTIF DE L'INTERET GENERAL DE L'OPERATION

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

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

FIGURE 18 : VUE AERIENNE DU PORT DE L'ARGOL ET PROBLEMATIQUE



La Compagnie des Ports du Morbihan a pour objectif de sécuriser et moderniser cet espace portuaire à travers :

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

De nombreux échanges ont eu lieu entre la Compagnie des Ports du Morbihan et les parties prenantes locales pour trouver des solutions à ces enjeux sécuritaires. Ces échanges ont abouti au constat qu'il était nécessaire de réaliser des travaux de modernisation du port. Ces échanges ont également mis en évidence la nécessité de réaliser un chantier limitant au maximum les incidences sur l'environnement remarquable de l'île d'Hoedic mais aussi sur les activités humaines du port.

## 2 - AUTRES ELEMENTS ATTENDUS DANS LE CADRE DE LA DECLARATION D'INTERET GENERAL

Conformément à l'article R214-99 du Code de l'Environnement, sont disponibles dans la Pièce 5 « Nature du projet » du présent document :

- La présentation des travaux et ouvrages ;
- Les investissements ;
- Les modalités d'entretien des ouvrages et les coûts estimatifs associés ;
- Le calendrier prévisionnel de travaux.

## 3 - RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU PARMIS LES ALTERNATIVES

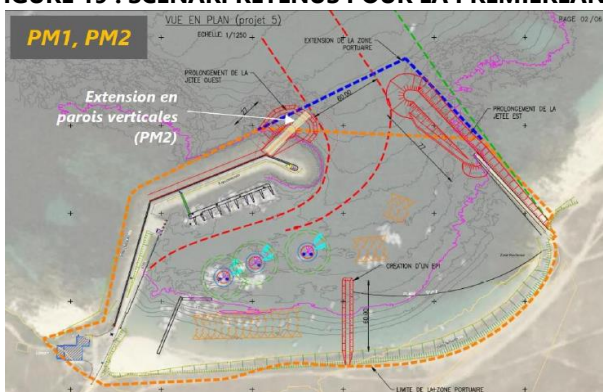
### 3.1 - Présentation des solutions

Plusieurs projets ont été dessinés pour l'aménagement du port de l'Argol. 4 projets ont été présentés en Grande Commission Nautique.

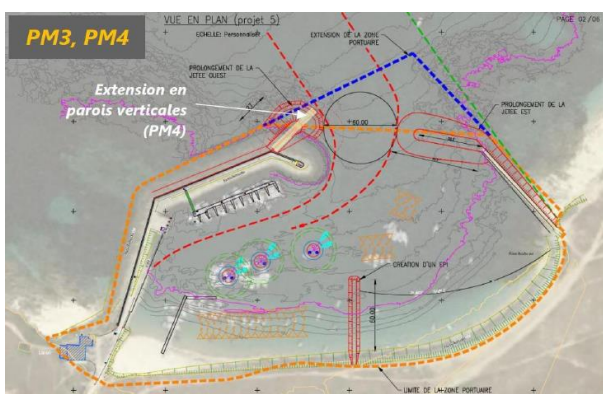
Les principales caractéristiques communes de ces projets sont les suivantes :

- Extension de la digue Est ;
- Prolongement de la digue Ouest.

**FIGURE 19 : SCENARI RETENUS POUR LA PREMIERE ANALYSE MULTICRITERES**



- Prolongement de la digue Est d'environ 80m ;
- Forme droite de l'extrémité de la digue Est ;
- Prolongement de la digue Ouest de 30m vers le Nord-Est en enrochement (PM1) ou en parois verticales (PM2) ;
- Extension de la zone portuaire nécessaire.



- Prolongement de la digue Est d'environ 50m vers le Nord-Ouest ;
- Forme droite de l'extrémité de la digue Est
- Prolongement de la digue Ouest de 30m vers le Nord-Est ;
- Prolongement de la digue Ouest de 30m vers le Nord-Est en enrochement (PM3) ou en parois verticales (PM4) ;
- Extension de la zone portuaire nécessaire.

### 3.2 - Analyse multicritère des solutions

Les 4 scénarios sont comparés entre eux à l'aide d'une analyse multicritères, répartis selon les 12 critères. Les modalités de notation sont les suivantes :

- Chaque solution est notée de 1 à 5 en fonction des différents critères. La note 5 est attribuée lorsque la solution répond parfaitement au critère.
- Une pondération de 1 à 3 est appliquée pour mettre en avant certains critères par rapport à d'autres.

**TABLEAU 1 : ANALYSE MULTICRITERES DES TROIS SOLUTIONS RETENUS APRES PASSAGE EN GRANDE COMMISSION NAUTIQUE**

Critères	Pondération 1 à 3	PM1		PM2		PM3		PM4		JUSTIFICATION
		Note sur 5	Note pondérée	Note sur 5	Note pondérée	Note sur 5	Note pondérée	Note sur 5	Note pondérée	
<b>Coût</b>	3	4	12	3	9	5	15	4	12	Digue Ouest : Paroi verticale plus couteuse Digue Est : la digue plus longue sera plus couteuse
<b>Délai de réalisation</b>	3	4	12	4	12	4	12	4	12	Travaux en saison hivernale, pas de différence
<b>Sécurisation de l'abri du port Houle NO</b>	3	2	6	4	12	3	9	5	15	Issue des modélisations hydrodynamiques
<b>Sécurisation de l'abri du port Mer de vent de NE</b>	3	4	12	5	15	2	6	3	9	Issue des modélisations hydrodynamiques
<b>Sécurité de navigation</b>	3	5	15	5	15	1	3	1	3	PM1 et PM2 donnent plus de marge de manœuvre pour l'entrée dans le port. PM3 et PM4 risque plus important pour la sécurité si le Melvan est limité dans sa manoeuvrabilité (avarie) et risque d'être poussé vers le musoir.
<b>Fonctionnement hydrosédimentaire</b>	2	4	8	4	8	4	8	4	8	Pas de différence majeure entre les 4 aménagements d'après l'étude d'agitation
<b>Durée de vie</b>	2	5	10	4	8	5	10	4	8	Enrochement plus durable
<b>Exploitation du port /Accueil plaisanciers</b>	2	4	8	4	8	5	10	5	10	L'aménagement éventuel d'un ponton flottant en arrière de l'extension du mole de de la marine sera mieux protégé des houles de NO avec les PM3 et PM4.
<b>Intégration</b>	1	5	5	3	3	5	5	3	3	Ouvrage vertical sera visible à l'entrée du port, pas de continuité avec digue en enrochement.
<b>Impact sur l'environnement</b>	1	5	5	4	4	5	5	4	4	Pas de différence majeure entre les tracés. Sauf bruit des travaux avec parois verticales doute plus important (battage pieux, palplanches).
<b>Entretien de l'ouvrage</b>	1	3	3	4	4	5	5	4	4	1-2%/an pour un ouvrage en enrochement. Peu d'entretien sur l'ouvrage vertical
<b>Total</b>		<b>96</b>		<b>98</b>		<b>88</b>		<b>88</b>		
<b>CLASSEMENT PROPOSE</b>		<b>2</b>		<b>1</b>		<b>3</b>		<b>3</b>		



### 3.3 - Synthèse de l'analyse multicritère

Au regard des différents critères étudiés, le scénario PM2 apparaît comme le plus performant pour atteindre les objectifs de protection du plan d'eau vis-à-vis de l'agitation ainsi que de réduction des fréquences et volumes de dragages.

On retiendra que le classement est assez robuste, même en faisant varier les pondérations. Le prolongement des ouvrages au-delà des limites du PLU n'apporte pas de réels bénéfices.

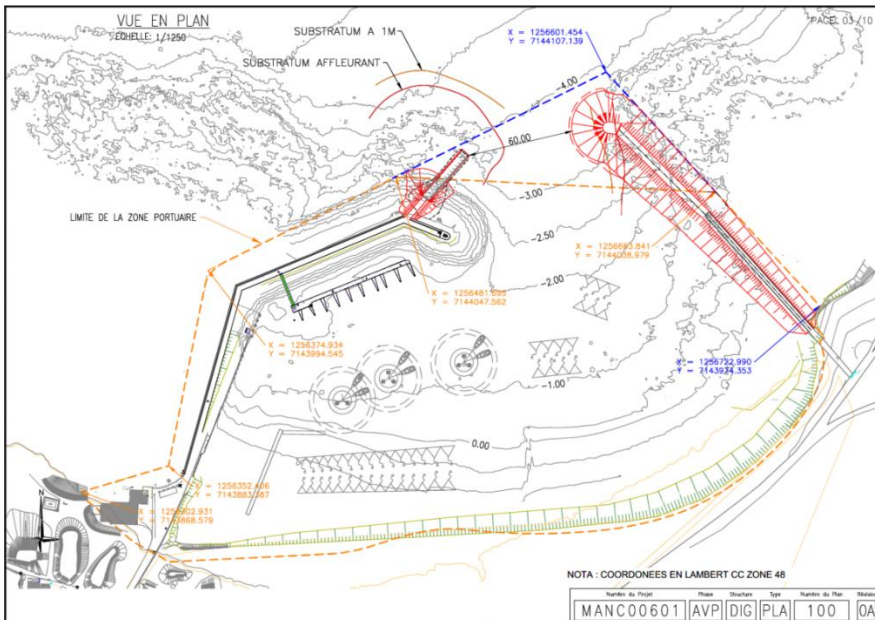
### 3.4 - Adaptation du scénario PM2

#### 3.4.1 - Maintien du projet dans les limites portuaires

De façon à rester dans l'emprise portuaire, une adaptation du scénario PM2 a été réalisée en conservant toutes les caractéristiques, avantages hydrauliques et conditions d'entretien associés à ce scénario.

Cette adaptation consiste à modifier le prolongement de la digue Ouest par une jetée plutôt que par une digue.

FIGURE 20 : ADAPTATION DU SCENARIO PM5



**Du fait des contraintes locales, les travaux ne peuvent être réalisés que par voie terrestre** avec l'intervention éventuelle d'un ponton auto-élévateur.

#### 3.4.2 - Optimisation de l'intégration paysagère de la digue Ouest

La prolongation de la digue Ouest a tout d'abord été envisagée à l'aide de la technique du « combiwall ». Cette technique consiste à créer un prolongement à l'aide de pieux et de palplanches avant remblaiement.

De façon à améliorer l'intégration paysagère de l'extension et de conserver au mieux le paysage portuaire local, la Compagnie des Ports du Morbihan a décidé de réaliser la prolongation de la digue Ouest à l'aide de la technique dite de la « cage de pieux » décrite en Pièce 2.

## 4 - AVIS SUR LE PROJET

La délibération positive de la mairie de Hoedic et l'avis positif de la Grande Commission Nautique sont disponibles dans le livrable « Avis sur le projet ».

# Pièce N°11 : Dossier de transfert de gestion du Domaine Public Maritime et artificialisation

---

## 1 - LA PROCEDURE DE TRANSFERT DE GESTION DU DPM

Les espaces du domaine public maritime concernés par la demande de transfert de gestion relèvent actuellement du domaine public maritime de l'Etat. Afin de pouvoir inclure ces espaces dans le domaine portuaire, la Compagnie des Ports du Morbihan doit solliciter le préfet de département pour un transfert de gestion du DPM.

Le Transfert de gestion lié à un changement d'affectation du domaine public est régi par l'article L2123-3 du CGPPP qui stipule que « Les personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 du CGPPP (Etat ou collectivités) peuvent opérer, entre elles, un transfert de gestion des immeubles dépendant de leur domaine public pour permettre à la personne publique bénéficiaire de gérer ces immeubles en fonction de leur affectation.

En l'espèce, le changement substantiel d'utilisation du domaine public maritime concerné doit au préalable faire l'objet d'une enquête publique conformément à l'article L2124-1 du CGPPP qui stipule que : « Sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime, tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement ».

C'est donc à l'issue de l'enquête publique et de ses conclusions que le Département sollicitera le préfet pour le transfert de gestion des espaces définis au chapitre 1. Cette demande donnera lieu à une convention Etat-Région et à un arrêté préfectoral qui interviendra simultanément aux autorisations environnementales liées aux travaux de sécurisation du port de l'Argol.

C'est postérieurement à ces arrêtés que la Compagnie des Ports du Morbihan pourra alors redéfinir le périmètre portuaire en application de l'article R5311-1 du code des transports.

## 2 - JUSTIFICATION DE LA DEMANDE DE TRANSFERT DE DPM

Les prolongements de digues envisagés s'étendent en dehors du périmètre portuaire actuel. Il sera donc nécessaire d'étendre le périmètre administratif du port pour les inclure.

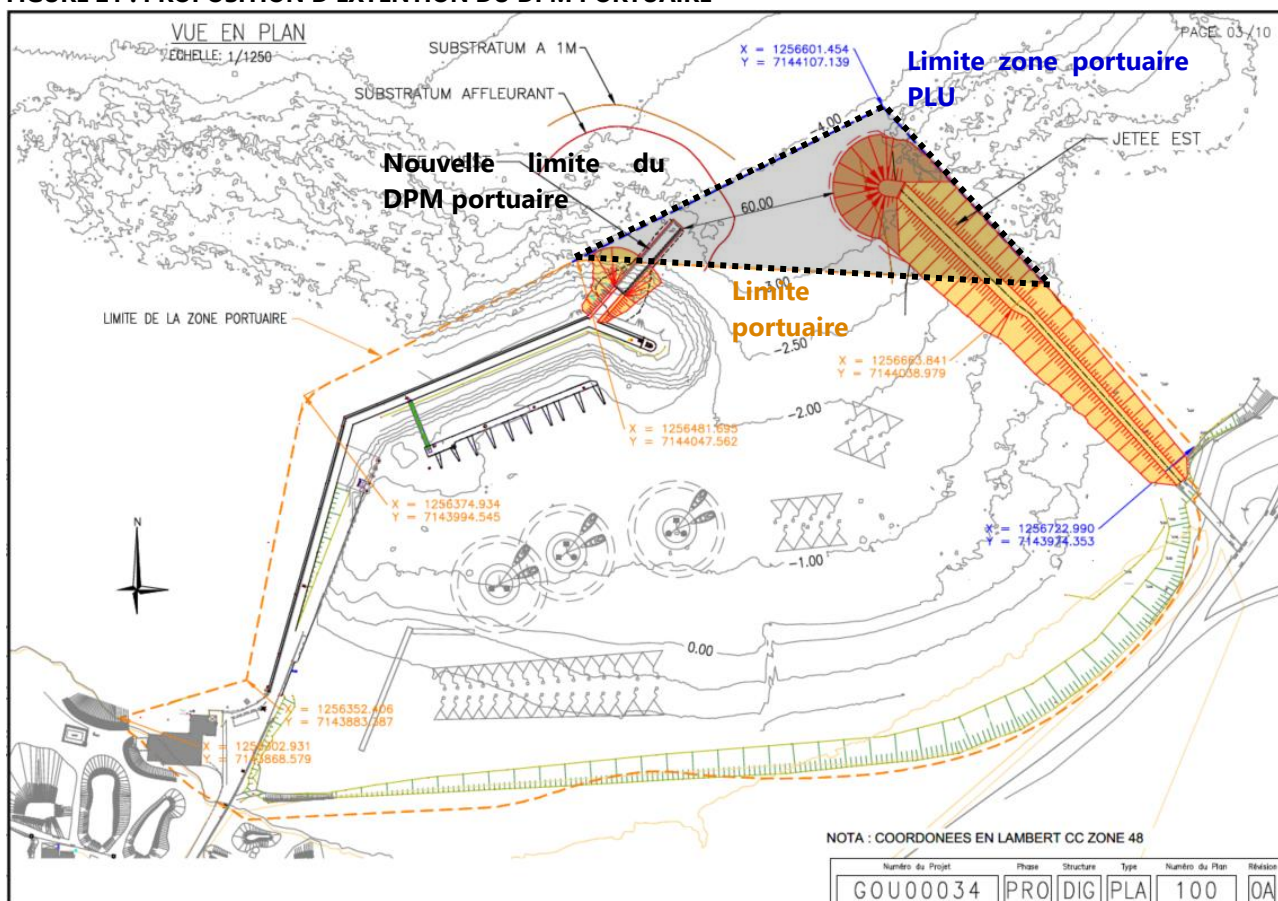
### 3 - LA DEMANDE DE TRANSFERT DE GESTION

La demande de transfert de gestion concerne le périmètre immédiat de l'actuelle limite portuaire de façon à intégrer les pieds de digues dans le nouveau domaine portuaire.

La Compagnie des Ports du Morbihan sollicitera le préfet du département à l'issue de l'enquête publique pour inclure dans son domaine portuaire public portuaire une zone d'environ 5850 m<sup>2</sup> au Nord du port (voir figure ci-dessous).

Ces ouvrages seront créés dans le Domaine Public Maritime naturel qui deviendra Domaine Public Portuaire du fait de l'extension portuaire (article L.2111-6 du CG3P). Une partie de ce DPP naturel va être artificialisé du fait de l'extension des ouvrages de protection.

**FIGURE 21 : PROPOSITION D'EXTENSION DU DPM PORTUAIRE**



**Le dossier de transfert de gestion et artificialisation du Domaine Public Maritime sera joint au dossier d'enquête publique.**

# Pièce n° 12 : Note non technique

---

Cf. Document indépendant.

## Département Environnement

[communication.egis@egis.fr](mailto:communication.egis@egis.fr)

[www.egis-group.com](http://www.egis-group.com)

