

Département du Morbihan

Commune d'HOEDIC

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



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

Déroulement de l'enquête publique du 10 novembre 2023 au 29 décembre 2023
(Après la prolongation de 15 jours)

Partie 2.A

**AVIS ET CONCLUSIONS
DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR**

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
I. PRESENTATION GENERALE	3
QUELQUES RAPPELS PRELIMINAIRES SUR LA COMMUNE D'HOEDIC :	3
I.1. LES RECHERCHES SUR LE MILIEU	4
I.2. RAPPEL SUR L'ANTERIORITE DU PROJET	5
I.3. RAPPEL ET OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE	5
1.3.1. - <i>la demande d'autorisation environnementale</i>	5
1.3.2. - <i>La demande de déclaration d'intérêt général du projet</i>	7
I.4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE	9
I.5. DEROULEMENT DES PERMANENCES	9
II. AVIS SUR LA DEMANDE D'AUTOISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE L'ARTICLE L.181-1-1° DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT EMPORTANT DEROGATION ESPECES ET HABITATS PROTEGES	11
II.1. APPRECIATION SUR LA CONSTITUTION DU DOSSIER	11
II.2. APPRECIATION SUR LA PROCEDURE	11
II.3. APPRECIATION SUR L'ETUDE D'IMPACT	11
II.4. APPRECIATION SUR L'ARTICULATION AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PROGRAMMATION	12
II.5. APPRECIATION SUR L'AVIS DE MME LA PREFETE DE REGION	12
II.6. APPRECIATION SUR L'AVIS TACITE DE LA MRAE	13
II.7. APPRECIATION SUR LES AUTRES AVIS EMIS	13
II.8. APPRECIATION SUR LE MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC	14
II.9. APPRECIATION SUR LE MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	
III. APPRECIATIONS ET CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE L'ARTICLE L.181-1-1° DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT EMPORANT DEROGATION ESPECES ET HABITATS	26
III.1. APPRECIATIONS	26
III.2. CONCLUSIONS	26
J'EMETS UN AVIS FAVORABLE A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE L'ARTICLE L.181-1-1° DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT EMPORTANT DEROGATION ESPECES ET HABITATS.	27
IV. APPRECIATIONS ET CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE DE DECLARATION D'INTERET GENERAL DU PROJET	28
IV.1. APPRECIATIONS	28
IV.2. CONCLUSIONS	31

I. PRESENTATION GENERALE

Quelques rappels préliminaires sur la commune d'Hoëdic :

La commune de l'île d'Hoëdic fait partie du territoire « Auray Quiberon Terre Atlantique ».

Pour la rejoindre par le bateau à passagers qui assure la liaison maritime depuis Quiberon, il faut compter 1h1/4 environ via l'île voisine d'Houat.

La commune d'Hoëdic couvre un modeste territoire de 2,1 km² (2,5 km de longueur sur 1 km de largeur) et compte 97 habitants depuis le dernier recensement de la population datant de 2020.

Elle subissait une baisse démographique constante entre 2012 qui comptait alors 121 habitants et 2019 avec 94 habitants depuis 2020 on observe un léger redressement avec 97 habitants permanents.

Une école primaire accueille les élèves du primaire qui doivent, pour poursuivre leurs études en secondaire, rejoindre quotidiennement le collège situé sur l'île voisine de Houat.

Au centre de l'île se situe un fort emblématique propriété du Conservatoire du littoral.

Sur l'île, on compte 8,5 kms de sentiers côtiers.

La commune dispose de deux ports, gérés par la Cie des Ports du Morbihan (CPM), dont celui de l'Argol par lequel transite l'ensemble du trafic passagers et la totalité du fret nécessaire aux activités de l'île et à satisfaire les besoins de ses résidents permanents, occasionnels et aux très nombreux estivants.

Pendant la période estivale, l'île enregistre des pointes quotidiennes de 1 500 personnes au débarcadère du port.

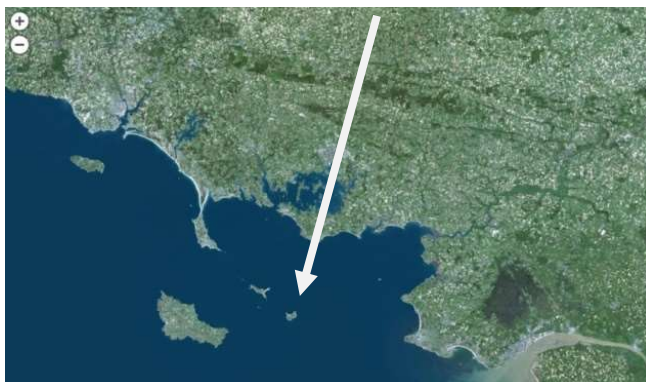
Annuellement, la Compagnie des Ports du Morbihan –CPM- comptabilise 3 500 bateaux de plaisance en escale.

Le tourisme constitue l'unique économie de l'île ; la commune ne compte plus désormais aucun agriculteur. L'île subit la désaffectation de l'activité de la pêche artisanale qui ne compte plus désormais qu'un ultime professionnel.

Tous les produits de consommation courante, à l'exception du pain, proviennent du continent.

Un PLU planifie l'urbanisme sur l'île.

HOEDIC



Le port de l'Argol



I.1. Les recherches sur le milieu

Dans le cadre de mon intervention, j'ai consulté de nombreuses publications concernant Hoedic dont les remarquables revues annuelles « les deux îles » publiées par Melvan et qui représentent un véritable ouvrage encyclopédique sur toute la connaissance de l'île. Parmi les articles exceptionnels, je retiens un extrait de l'un d'eux qui synthétise l'extrême richesse du patrimoine environnemental de l'île :

: « Les îles de Houat et d'Hoedic sont d'une grande richesse naturaliste. Peu d'endroits subsistent sur le littoral continental offrant cette qualité de paysage, ce vaste espace de quiétude et de liberté au contact de la nature. Beaucoup d'espèces s'y trouvent pour de si petits territoires, parmi lesquelles certaines écologiquement exigeantes. Certaines sont protégées ou menacées de disparition. Ce patrimoine naturel des deux îles est un atout majeur pour leur développement mais il demeure fragile. Sa préservation est un défi pour les collectivités et pour tous ceux qui les fréquentent. La flore des îles d'Hoedic et de Houat est riche de nombreuses espèces. On en dénombre en effet plus de 500 spontanées, ce qui représente à peu près le tiers de la flore de tout le Morbihan. C'est considérable en regard de l'exiguïté du territoire de ces deux îles. Leur position, au large de la côte sud de la Bretagne, la nature de leur substrat géologique (les dunes y sont étendues), confèrent un caractère méridional à cette flore, ce qui explique son attrait pour les naturalistes. Plusieurs espèces ne se trouvent que sur le littoral sud de la Bretagne et certaines même uniquement à Houat et Hoedic, tel le fameux « lys » maritime. »

Par ailleurs, j'ai découvert qu'à travers leurs ouvrages, de nombreux botanistes et archéologues restituent leurs observations et découvertes effectués sur l'île et j'observe que ces travaux se poursuivent toujours.

A cet égard, je relève plus récemment dans le quotidien « Le Télégramme » du 10 novembre 2023, « Jusqu'à début octobre, Hoëdic abritait une quinzaine d'espèces de coccinelles et 203 espèces d'araignées. Grâce à des étudiants de l'UBS, l'île s'est découvert sept espèces de plus ». Il apparaît donc que l'enrichissement de l'inventaire faunistique de l'île n'est pas encore refermé.

Il apparaît que l'habitat mésolithique est l'un des plus anciens de Bretagne, il témoigne du peuplement de l'île environ 8 000 ans avant Jésus Christ.

Je cite encore un brillant mémoire fort intéressant, intitulé « l'évaluation du potentiel pastoral de l'île d'Hoedic dans le respect d'une biodiversité riche mais fragile » qui a été soutenu en 2017 par Mme Marion Bernard.

La sensibilisation aux valeurs écologique et patrimoniale de ces deux îles, n'est pas une vaine intention pour les passagers qui se rendent par la navette maritime sur les îles d'Houat et de Hoedic car un panneau illustré les informe des éléments fragiles qu'ils vont parcourir et découvrir.



Pour rappel le site est concerné par:

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

I.2. Rappel sur l'antériorité du projet

Le port de l'Argol est un ouvrage artificiel réalisé par la main de l'homme ; il se situe sur la côte nord de l'île d'Hoëdic et comprend 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, en 1939, sur ce site.
- Une digue principale à l'Ouest, réalisée en 1973, appelée Digue de l'Argol, constituée d'enrochement et d'un cheminement central en béton armé, avec un feu à secteurs à son extrémité.

Les objectifs du projet soumis à l'enquête publique visent la sécurisation du port en cas d'évènements tempétueux et la réduction de son ensablement.

La réalisation de ces travaux permettra également, de réaliser une remise à niveau des ouvrages, en particulier le môle de la Marine et de réduire l'agitation du plan d'eau qui facilitera la manœuvrabilité dans le port.

Une première Grande Commission Nautique (GCN) le 24 avril 2018 avait été réunie pour examiner une version du projet de sécurisation du port dont les caractéristiques principales étaient :

- Un prolongement de 30 m du môle de la Marine,
- Une extension implantée sur la digue ouest,
- La largeur de la passe fixée à 70 m.

La GCN émettait alors les recommandations suivantes:

- Prolongement supérieur du môle de la Marine,
- Largeur de la passe à 60 m au lieu de 70 m,
- Réalisation d'une partie accostable au niveau du môle de la Marine.

I.3. Rappel et objet de l'enquête publique

L'enquête publique unique porte concomitamment sur :

- la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats protégés
- la déclaration d'intérêt général du projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol qui concerne la réalisation de travaux maritimes devant limiter l'agitation à l'intérieur du plan d'eau du port en réalisant :
 - un déflecteur sur la digue ouest constitué d'une paroi verticale d'une longueur de 50 m et de largeur 7 m, qui dépassera les enrochements de la digue ouest de 20 m environ. le déflecteur supportera le feu à secteurs actuellement en service au bout de la digue ouest.
 - une extension du môle de la Marine constituée d'enrochement de 80 m de longueur, portant à 150 m la longueur du nouveau môle.

Les travaux seront conduits par voie terrestre excepté l'acheminement des matériaux de construction qui seront délivrés par barge. Les matériaux seront déposés en fond de port, à proximité du môle de la Marine. Les travaux sont évalués entre 6 et 7 M€.

I.3.1. - la demande d'autorisation environnementale

La très volumineuse étude d'impact sur l'environnement réalisée par le bureau d'études EGIS est accompagnée du dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement lui-même préparé par les bureaux d'études EGIS et DERVENN.

Ce dossier comprend 4 parties réunies sous 98 pages:

- partie A, contexte de la demande et présentation du projet
- partie B, Etat initial et diagnostic faune, flore et milieux naturels
- partie C, Evaluation des impacts et définition des mesures d'atténuation et de compensation
- Partie D, Annexes.

Le dossier de demande de dérogation présente les méthodologies détaillées des différents inventaires concernant l'état initial et établit ainsi un diagnostic faune, flore et milieux naturels.

L'étude dresse un inventaire exhaustif des espèces végétales protégées et menacées, de la faune : oiseaux, mammifères terrestres, marins, reptiles, amphibiens, odonates, papillons de jour et orthoptères.

Cette étude présente et analyse les différents enjeux environnementaux et les incidences liés aux contextes physique, chimique, biologique, socio-économique et cadre de vie lors des phases chantier et exploitation.

Le dossier évalue les interdépendances du site du projet avec les zonages localisés à proximité à savoir au titre :

- de la directive « habitats » le site d'intérêt communautaire des îles de Houat et d'Hoëdic
- de la directive « oiseaux » la zone de protection spéciale des îles de Houat et d'Hoëdic
- ZNIEFF de type 1, qui couvre toute l'île.

L'impact sur le milieu marin se limite à la dégradation localisée des habitats dans la zone de travaux et sans dégradation de la qualité chimique de la masse d'eau. La mise en route du chantier devra démarrer progressivement afin de permettre la fuite des espèces fréquentant les abords du chantier.

La construction des deux ouvrages maritimes nécessitera l'occupation temporaire de deux zones de dépôts sur la plage située au fond du port pour stocker provisoirement les matériaux de carrière destinés à la construction des deux nouveaux ouvrages de défense.

Il sera fait obligation aux engins de chantier de circuler sur une piste existante bien localisée située en dehors des lieux d'habitat, de repos et de reproduction d'espèces d'oiseaux protégés afin de garantir leur préservation et celle de la flore qui compte huit espèces protégées et une quasi menacée.

Les engins de chantier approvisionneront les enrochements notamment par avancement selon l'itinéraire ci-dessous (tracé jaune) afin de réduire autant que possible les impacts sur le gazon dunaire et la faune.



L'étude conclue qu'à la suite des mesures d'évitement et de réduction proposées, 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. Il est écrit : « les incidences des travaux sur les espèces d'intérêt communautaire peuvent donc être considérées comme négative, faible, directe et temporaire. En phase d'opération le projet n'est pas de nature à engendrer des incidences négatives sur les mammifères marins ».

Il est indiqué que le projet n'aura pas d'incidence négative significative et durable sur les pelouses dunaires proches de la zone d'étude et que les travaux de la digue Ouest sont sans incidences sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire.

Au dossier, figure le planning de mise en œuvre des mesures d'évitement et d'accompagnement qui présente les différentes mesures prévues :

Période d'impact

	Août 2023	Début travaux : Sep. 2023 à Fév. 2024 ; travaux jusqu'en Mai 2024 maximum			Mai-Juin 2024
Mesures d'évitement					
ME1 : Évitement des populations connues d'espèces protégées ou à fort enjeux et/ou de leurs habitats (E1.1a)					
ME2 : Ballisage préventif divers ou mise en défens ou dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables (E2.1a)					
Mesures de réduction					
MR1 : Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier (R2.1a)					
MR2 : Dispositif de limitation des nuisances envers la faune (R2.1k)					
MR3 : Préservation de nouvelle(s) station(s) découverte(s) au cours des travaux (R2.1t)					
MR4 : Respect des périodes de reproduction et de nidification des espèces pour la réalisation des travaux (R3.1a)					
MR5 : Limitation des impacts sur la végétation par utilisation de plaque de roulage ou d'espace de roulage temporaires (R2.1g)					
Mesures d'accompagnement					
MA1 : Accompagnement du projet par un écologue (A6.1a)					

Il convient de relever la présence d'un écologue au cours du déroulement des travaux car la Compagnie des Ports du Morbihan soucieuse des enjeux environnementaux de la zone d'étude prévoit des mesures de suivi au cours du chantier de façon à s'assurer de l'absence d'incidence significative et permanente sur ces enjeux. Ainsi, un suivi de la turbidité de l'eau sera notamment mis en œuvre lors des phases de dragage et de déroctage pour s'assurer de l'absence d'incidence significative des opérations sur la qualité de l'eau.

Dans son avis favorable, n° 2023-40 le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel écrit « **Le dossier est assez remarquable, mettant bien en évidence les enjeux et les choix d'évitement et de réduction des impacts** ». Cet avis est assorti de trois demandes de mesures complémentaires déjà prises en compte dans le dossier soumis à l'enquête publique

1.3.2. La demande de déclaration d'intérêt général du projet

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 approvisionnant l'île.

Il est également utilisé par le désormais unique pêcheur professionnel de l'île et surtout par les plaisanciers qui le fréquentent de plus en plus nombreux.

Lors des tempêtes, en saisons hivernales notamment, il apparaît que :

- 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.

Par ailleurs, 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.

Le projet de modernisation et de sécurisation du port prévoit ainsi la construction d'un déflecteur prolongeant la digue Ouest et l'extension du môle de la marine côté Est de la passe d'accès.

Pour mémoire, de précédentes réalisations qui portaient sur la construction de la gare maritime, de la capitainerie et de la réalisation d'une plateforme de stockage à sec de bateaux s'inscrivaient dans ce projet de modernisation convenu par la CPM.

Par définition, la nature même des aménagements prévus conduit essentiellement à la sécurisation du port en l'absence de nouveaux équipements susceptibles de contribuer à sa modernisation.

Les travaux d'aménagement prévus sur la digue Ouest et le môle de la marine doivent améliorer l'exploitation du port de l'Argol en cas de tempête et aux conditions de vent de :

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

Pour s'assurer de l'intérêt de réaliser ces ouvrages, le maître d'ouvrage a confié les études à des bureaux spécialisés qui aboutissent aux conclusions suivantes :

- **Sur la courantologie**, les simulations présentées dans le dossier « Etude d'impact sur l'environnement » font apparaître que:

- après la réalisation des aménagements prévus, les courants restent plus intenses sur la partie Est de la plage car ***l'extension du Môle de la marine n'empêche pas la pénétration des courants de déferlement et de la houle dans le port***

- l'intensité des courants est fortement réduite, notamment autour de BM (allant jusqu'à moins 80cm/s).

- la présence du déflecteur vertical sur le Môle Ouest ainsi que l'extension en encochements du Môle Est empêchent désormais l'entrée du courant littoral d'Ouest

- l'extension du Môle Est détourne le courant littoral d'Est, obérant fortement sa pénétration dans le port.

A l'issue des simulations de la courantologie réalisées dans l'enceinte du port de l'Argol, le bureau d'études SOGREAH conclue ainsi son étude « *Quelle que soit la houle incidente (d'Ouest à Nord-est), les courants devant la plage sont toujours orientés d'Est en Ouest, ce qui implique l'érosion à l'Est et l'engraissement de l'Ouest du port, d'autant plus qu'à l'Ouest les courants sont quasi nuls* ».

- **sur l'agitation à l'intérieur du plan portuaire**, selon les prévisions, les zones d'intérêt étudiées correspondent aux états initial et après aménagement sur les 3 zones de mouillage/appontage existantes et identifiées en zone 1, zone 2 et zone 3 (cf plan ci-dessous).



A partir de statistiques présentées dans le dossier, l'étude explique que les zones Z1 et Z2, en partie Ouest du port, sont déjà très sécurisées à l'état actuel.

La protection apportée par les aménagements n'est donc pas significative sur ces zones.

En revanche, les deux ouvrages prévus apporteront un confort supplémentaire pour les usagers selon :

- des conditions de vent de Nord-est et de mer gênantes pour la plaisance, et pour les manœuvres des bateaux passagers au niveau du musoir Ouest

- des conditions de vent Noroît et de mer du vent gênantes pour la plaisance et l'accostage/manœuvre des bateaux passagers du fait d'un fort ressac

- des conditions de houle de Nord-Ouest gênante pour les bateaux passagers car elle peut déferler dans l'axe de la passe.

Il apparaît par ailleurs que les manœuvres des bateaux passagers sont complexifiées lors de la saison estivale par les mouillages des nombreux bateaux de plaisance. Le renforcement de la protection du plan d'eau par les aménagements prévus doit conduire à un gain de confort et de sécurité.

Les simulations jointes à l'étude présentent les situations comparatives de houle avec différents états de mer mensuels et annuels. Il en résulte que la réduction, par rapport à l'état actuel, de l'agitation lors des épisodes entraînant le plus d'agitation (houle de NO et mer de vent de NE) se situe entre 65 et 85% sur les Zones 1 et 2, et de l'ordre de 40% sur la Zone 3.

A l'intérieur du port, il apparaît que les coefficients d'agitation augmentent en général avec le niveau d'eau du fait d'une meilleure propagation. Pour le secteur NO, l'agitation résiduelle augmente avec la période de pic et pour le secteur NE, la direction 45°N induit les agitations les plus élevées.

Concrètement, les simulations indiquent que le bénéfice concernant l'indisponibilité ⁽¹⁾ actuellement pénalisante économiquement pour la CPM est:

- nulle sur la zone 1
- divisée par 10 sur la Zone 2.
- La Zone 3, demeure exposée à la houle incidente mais bénéficie néanmoins, de la protection du projet d'extension du Môle de la marine (Est) qui atténue partiellement l'énergie de la houle en amont par effets combinés de réfraction, réflexion et diffraction et de l'extension verticale du Môle Ouest qui augmente l'effet d'ombrage sur l'entrée du port.

(1) indisponibilité : Le taux d'indisponibilité est calculé sur chaque zone comme le nombre d'occurrences où l'agitation est supérieure au critère 0.30m divisé par le nombre total d'occurrences d'états de mer du jeu de données.

L'étude indique qu'aucun gain ne résulterait du prolongement du déflecteur au delà de ce qui est prévu dans le projet.

- **Sur le volet hydro-sédimentaire**, la présence du déflecteur vertical sur le Môle Ouest ainsi que l'extension en enrochements du Môle Est de la marine doivent empêcher l'entrée du courant littoral d'Ouest. L'extension de ce dernier doit détourner le courant littoral d'Est, obérant fortement sa pénétration dans le port, générant ainsi une réduction de 40 à 80% des transports potentiels de sédiments à l'intérieur du port par rapport à l'état actuel, soit environ 200m³/an). La situation future doit connaître un ré-engraissement progressif de la plage Est ; des dragages seront encore nécessaires mais avec une fréquence et des volumes d'extraction bien plus faibles qu'actuellement.

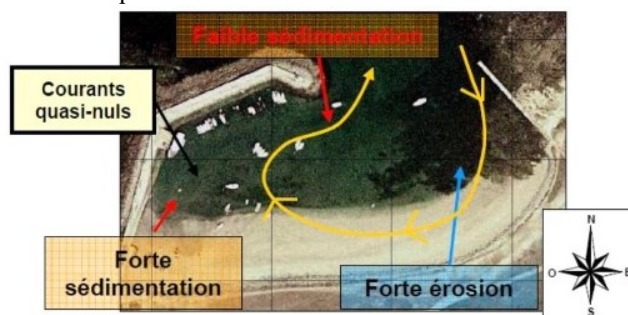


FIGURE 6 - SCHEMA DU FONCTIONNEMENT HYDRO-SEDIMENTAIRE GENERAL DU PORT (EXTRAIT DE L'ETUDE SOGREAH [2])

Dispositions concernant la phase travaux : afin d'éviter les fortes contraintes estivales et surtout préserver la faune présente, ils devront se dérouler simultanément avec deux ateliers entre les mois de septembre et d'avril à l'année N+1.

-**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 €.

Au titre des dispositions sur le suivi environnemental sont annoncés :

- 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.

I.4. Déroulement de l'enquête

Je constate que la publicité et l'affichage mis en œuvre durant l'enquête pour informer le public n'appellent aucune remarque ; des constats d'huissier attestent de leur présence à des endroits stratégiques : la mairie, sur le bateau et dans les gares maritimes de Quiberon et de Hoedic.

Je devais tenir initialement quatre permanences mais j'ai demandé une prolongation d'enquête de 15 jours pour le motif précédemment exposé. L'avis d'information a été publié dans la presse du 19 décembre 2023, et l'enquête s'est ainsi poursuivie jusqu'au 29 décembre 2023.

Les 5 permanences se sont tenues dans le bureau du maire qui sert également de salle de réunion du conseil municipal.

Durant l'enquête peu d'Hoedicais ont consulté le dossier en mairie, seulement 17 personnes se sont déplacées en mairie pour obtenir des informations sur le projet et une seulement a déposé sur le registre. Cette très faible présence aux 5 permanences s'explique également par le faible nombre d'habitants permanents ou de résidents temporaires.

Cependant la participation a été particulièrement soutenue sur le registre dématérialisé qui totalise un grand nombre de visiteurs et de téléchargement de documents.

I.5. Déroulement des permanences

A titre de rappel, le bilan des dépositions enregistrées :

DATES	DEPOSITION REGISTRE MAIRIE	DEPOSITION REGISTRE DEMATERIALISE	COURRIELS	COURRIERS	PERSONNES RECUES
17 NOVEMBRE	0	0	0	0	0
24 NOVEMBRE	0	1	0	0	2
01 DECEMBRE	1	41	0	0	1
15 DECEMBRE	0	47	0	0	2
29 DECEMBRE	1	33	1	0	12
TOTAL	1	122	1	0	17

Commentaires :

Ne disposant pas, sur le dossier dématérialisé, de l'avis favorable du CSRPN, les Association Bretagne Vivante et LPO avaient dans un premier temps rédigé un avis particulièrement défavorable au projet en développant dans un long mémoire leurs très nombreuses réserves concernant l'atteinte des travaux au milieu faunistique et floristique de l'île.

Or, cet avis a bien été obtenu et inséré dans le dossier consultable en mairie mais suite à une erreur matérielle ne figure pas dans le dossier consultable par internet. Dès la découverte de cette situation, j'ai d'ailleurs immédiatement demandé une prolongation d'enquête de 15 jours afin de rétablir la situation.

Lors de ma 4^{ème} permanence du vendredi 15 décembre 2023, j'ai accueilli et renseigné M. Arnaud LE NEVE de l'ABV- SEPNB, avec qui nous avons longuement échangé sur les dispositions prévues pour préserver la faune et la

flore, sujet hautement sensible sur l'île. A cette occasion, je lui ai présenté l'avis du CSRPN figurant dans le dossier de consultation. En examinant ensemble le planning prévisionnel des travaux, il apparaît qu'en avançant de 1 mois les travaux sur le môle de la marine, ils s'achèveront en conséquence plus tôt et dès lors la réserve émise concernant la préservation des crapauds calamite et des gravelots à collier interrompu disparaît.

Source des deux photographies : revue des deux îles n° 12

Le crapaud calamite



Le gravelot à collier interrompu



Pour information, un ancien marin professionnel, résident permanent sur l'île, m'informe au cours d'un échange verbal, de la présence abondante de cette famille de crapauds qui, en certaines périodes de l'année, pullulent la nuit sur la route bordant l'étang.

Malgré une probable relecture attentive du dossier entre autre par le maître d'ouvrage, il subsiste deux « coquilles » qui suscitent des réactions tant de l'ABV-SEPNB que d'une partie du public, il s'agit de :

- l'évocation d'un projet de réalisation d'une cale de débarquement sur le môle de la marine dont le concept a été abandonné mais sans avoir pour autant disparu du dossier
- Le texte cite *les plages du Prado* ; il s'agit à l'évidence d'un problème de traitement de texte lors de la mise en page.

Il va de soi que lors des entretiens avec le public, je me suis attaché à rétablir la réalité sur ces deux points.

A la suite de nos échanges, le dimanche 17 décembre, monsieur LE NEVE dans son courrier électronique m'écrit : *Je me permets de revenir vers vous concernant ce que vous m'avez expliqué à propos de la jetée qui remplacera le môle de la marine actuel. Vous m'avez indiqué que le môle actuel sera entièrement démonté, car en trop mauvais état, et qu'il sera remplacée par une jetée entièrement recouverte en surface de blocs de pierres. En conséquence, elle ne permettra pas les débarquements.*

Pourtant dans le dossier, de nombreuses informations indiquent "l'adjonction d'une cale de débarquement" (cf. synthèse des mentions dans le document joint).

Donc comment être sûr que cette cale de débarquement ne sera pas construite lors du chantier ?

Pourriez-vous me dire s'il est écrit quelque part dans le dossier que ce projet de cale de débarquement est abandonné au profit de l'aménagement totalement empierré dont vous m'avez parlé ?

J'ai besoin d'avoir votre retour sur cette question pour que l'association Bretagne Vivante finalise son avis complémentaire.

J'ai immédiatement répondu à ce pétitionnaire, par la messagerie électronique, qu'il s'agissait de l'une des coquilles qui a échappé à la vigilance de la CPM lors de la relecture du dossier et que dans mon procès verbal de synthèse j'en ferai état.

Lors de notre entretien, j'avais porté à la connaissance du pétitionnaire le retrait de cet ouvrage car en effet après avoir découvert cette « coquille » en prenant connaissance du dossier j'avais alerté M. Fabrice LE HENANFF de la CPM et ce dernier, navré, me confirmait l'abandon de ce projet de cale.

Lors de la dernière permanence du 29 décembre, madame Aurore de Fleurieu a déposé sur le registre dématérialisé un mémoire de 35 pages intitulé « Les Iles du Ponant » que j'ai mentionné sur registre papier ouvert en mairie sous l'indice RM3. A cette occasion avec les deux autres personnes qui l'accompagnaient, elles m'ont solidairement exprimé leur hostilité au projet en mettant notamment en cause son inutilité à réduire le clapot par des vents de Nord-est et l'inadéquation coût/avantage retiré.

II. AVIS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE L'ARTICLE L.181-1-1° DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT EMPORTANT DEROGATION ESPECES ET HABITATS PROTEGES

II.1. Appréciation sur la constitution du dossier

Ce dossier réunit toutes les pièces et documents réglementaires indispensables à la bonne compréhension du projet. L'avis du CSRPN figure dans le dossier consultable en mairie mais absent dans le registre dématérialisé.

Ainsi, à ma demande, l'enquête a fait l'objet d'une prolongation de 15 jours afin de rendre cette pièce consultable sur le site.

Compte tenu de l'objet de l'enquête publique unique, il s'agit d'un dossier nécessairement volumineux mais remarquablement illustré.

Tout au long de l'enquête le public disposait d'un dossier clairement bien présenté, et suffisamment détaillé pour qu'il puisse se faire une opinion sur le projet. Par ses nombreuses illustrations concernant les simulations d'agitation et de mouvements des sédiments dans le port, cette délicate partie technique se révèle accessible au plus grand nombre.

Le dossier contient deux « coquilles » que le maître d'ouvrage s'engage à corriger :

- L'une concerne à tort « le prolongement du môle de la marine par l'adjonction d'une cale de débarquement.... » page 13/51 par exemple. Ce dispositif fait l'objet d'un bon nombre de commentaires hostiles à sa réalisation. La CPM me confirme bien que cette cale initialement prévue est définitivement abandonnée et qu'il s'agit d'une erreur regrettable.
- L'autre cite « une opération de rechargement de la plage sur les plages du parc balnéaire du Prado » page 36/51. Il s'agit d'un malheureux « copier-coller ».

Lors de la prise de connaissance du dossier, peu avant le début de l'enquête publique, je les avais immédiatement signalées au porteur du projet mais matériellement les corrections ne pouvaient plus être apportées au dossier.

II.2. Appréciation sur la procédure

Mise en œuvre par les services de l'Etat, toutes les procédures réglementaires ont été respectées pour la préparation de l'enquête, sa mise en œuvre, son déroulement et les conditions d'information du public. L'insertion de l'avis du CSRPN dans le registre dématérialisé est intervenue au cours de l'enquête et une prolongation de délai de 15 jours de l'enquête publique éliminait tout risque de procédure contentieuse ultérieure.

La durée fixée pour l'enquête permettait de recueillir la totale libre expression du public sur le projet.

La procédure d'enquête publique unique retenue satisfait aux exigences d'une consultation du public pour la réalisation de travaux conduits par une Société Publique Locale, la Compagnie des Ports du Morbihan qui gère notamment 17 ports de plaisance départementaux.

Cette opération conduit parallèlement le département du Morbihan à solliciter de la part du Préfet du Morbihan une convention de transfert de gestion d'une dépendance du DPM et un arrêté préfectoral approuvant la convention de transfert de gestion et portant travaux et extension du périmètre portuaire du port de l'Argol à Hoedic.

Une déposition dénonce la période choisie pour la consultation et l'absence de concertation en amont de l'enquête publique.

Appréciations du commissaire-enquêteur:

Je n'exprime aucune observation sur la procédure mise en œuvre.

Concernant l'observation d'un pétitionnaire sur un manque de communication, je considère que ce projet en gestation de longue date, ne peut être ignoré de la population locale car de très nombreux articles de presse relatent sa gestation ; je cite parmi ceux-ci notamment l'article paru dans le quotidien LE TELEGRAMME du 01 août 2017 qui dans son article relatant l'inauguration de la nouvelle capitainerie écrivait déjà : « La Compagnie des ports du Morbihan compte renforcer la sécurité d'accès et d'amarrage des navires du port d'Argol. Ceci implique la prolongation du môle de la marine au nord. L'ouvrage associé à un dispositif de stabilisation des mouvements de sable permettrait de mieux contrôler l'envasement du port. Une étude de faisabilité a été lancée ».

L'absence temporaire de l'avis du CSRPN dans le dossier dématérialisé ne porte lieu à aucune réserve car la prolongation d'enquête a permis de le rendre consultable sur le site.

II.3. Appréciation sur l'étude d'impact

L'étude d'impact constitue une partie essentielle du dossier qui traduit toute la démarche d'évaluation environnementale mise en place par le maître d'ouvrage, dans un objectif de prendre en compte toutes les composantes faunistiques et floristiques qui s'imposent pour la conception de son projet sur un site fragile et sensible.

Le dossier expose, notamment à l'intention du Préfet qui délivre l'autorisation et à celle du public, la façon dont le maître d'ouvrage a pris en compte l'environnement tout au long de la conception de son projet et les dispositions sur lesquelles il s'engage pour en atténuer les impacts et les suivis qu'il prévoit de mettre en place pour suivre ces effets.

Il s'agit d'un document particulièrement volumineux accompagné de très nombreux schémas et illustrations étayant le développement des informations, constats et propositions énoncées. Des annexes illustrées permettent d'appréhender les contraintes, les effets et les conséquences des interventions prévues.

Le dossier présenté à l'enquête répond aux exigences administratives et se révèle ainsi complet et suffisamment explicite car bien détaillé. Le volet environnemental décrit abondamment la prise en compte des domaines faunistique et floristique sensibles et décline les dispositions ERC.

Les recommandations contenues dans l'avis favorable du CSRPN sont bien prises en compte dans le dossier.

Appréciations du commissaire-enquêteur:

Il s'agit d'un secteur hautement sensible et contraint par son environnement très restreint.

La sensibilité et la fragilité du milieu ont exigé une étude minutieuse qui répond aux légitimes préoccupations environnementales. J'apprécie la transparence des différents développements présentés.

Je relève dans le dossier la présence d'une pièce dénommée « complétude de la demande d'autorisation environnementale : réponse au courrier de la DDTM du 23 janvier 2023 ». Ce document traduit l'extrême vigilance avec laquelle les services instructeurs concernés ont émis des observations très pertinentes conduisant à l'enrichissement et à la mise au point finale de l'étude d'impact.

Celle-ci se révèle complète et particulièrement documentée. Elle répond parfaitement aux prescriptions de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement. Elle aborde successivement et chronologiquement chacun des 11 points évoqués dans cet article.

L'étude d'impact répond ainsi de manière exhaustive aux prescriptions réglementaires, le contenu étant proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

J'observe que tous les éléments constitutifs d'une étude d'impact environnemental sont présents et je considère également quelle permet au public d'accéder aisément à une information claire de tous les impacts sur le patrimoine faunistique et floristique du projet.

Compte tenu de la forte sensibilité du milieu, j'observe que le porteur de projet s'entoure d'un maximum de garanties pour lui porter le moins d'atteinte possible et veiller au mieux à sa protection et sa préservation lors de la réalisation des travaux.

Je relève avec intérêt la désignation d'un écologue qui s'assurera de la bonne conduite des opérations.

Je prends bonne note également de l'avis du CSRPN qui relève que le dossier est assez remarquable, mettant bien évidence les enjeux et les choix d'évitement et de réduction des impacts.

Le représentant de l'ABV-SEPNB demande que soient décalés de 1 mois les travaux du môle Est auquel cas les restrictions concernant le crapaud calamite et le gravelot à collier interrompu deviendraient obsolètes.

II.4. Appréciation sur l'articulation avec les autres documents de programmation

Le Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements précise que l'étude d'impact doit présenter « Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17».

L'étude d'impact analyse la compatibilité du projet avec la réglementation au titre des dispositions d'aménagement et de gestion du territoire.

Il s'agit ainsi notamment :

- du SDAGE Loire-Bretagne
- de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML)
- du document stratégique de façade (DSF)
- du SCoT du Pays d'Auray
- du PLU

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

L'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec l'ensemble des plans et schémas énumérés. L'étude présente une analyse comparative des effets induits par rapport aux objectifs et mesures visés par chacun des plans ou schémas considérés. La démarche ERC appliquée et les effets résiduels permettent d'assurer la compatibilité du projet avec les différents plans, schémas et programmes.

II.5. Appréciation sur l'avis de Mme la préfète de Région

Dans son arrêté daté 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, Mme la préfète de la région Bretagne indique que le projet de sécurisation et de modernisation du port de l'Argol à Hoedic doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Il est précisé que l'évaluation environnementale aura pour objectifs spécifiques de répondre aux éléments concernant le fait 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.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le porteur de projet satisfait à l'ensemble des préoccupations mentionnées. Je relève la présence d'une présentation très détaillée sur l'atténuation de l'agitation du plan d'eau selon différents scénarios de direction de vent et de marée notamment. Il en est de même pour l'étude hydro-sédimentaire et la courantologie. Toutefois, j'observe que le dernier point évoqué dans la demande de Mme la préfète de région est infondé car le dossier indique clairement que le projet ne conduira pas à une augmentation de la fréquentation du port. Je constate que les installations d'accueil ne subissent d'ailleurs aucune transformation donc la capacité d'accueil demeure inchangée. Toutefois la CPM espère que les travaux envisagés permettront de réduire le facteur indisponibilité et d'étaler ainsi la fréquentation du port par les plaisanciers sur une période plus longue à des fins strictement économiques. Je relève que l'étude d'impact indique page 10/129 que « le projet ne prévoyant pas l'augmentation du nombre de plaisanciers ou de touristes, il n'y aura pas d'incidence sur le piétinement des pelouses dunaires ».

J'observe qu'il n'est prévu nulle part dans le dossier des dispositions permettant d'augmenter l'accueil du nombre de bateaux de plaisances dans le port. Au contraire dans le PADD du PLU je lis : »Les élus d'Hoedic, bien conscients de la qualité environnementale de leur île.../..affichent clairement leur volonté de limiter les apports de population notamment en été. ».

Je retiens que le dossier répond de façon satisfaisante à l'ensemble des points évoqués.

II.6. Appréciation sur l'avis tacite de la MRAe

Dans son courrier du 17 mai 2023, elle écrit :

La MRAe de Bretagne n'a pas pu étudier, dans le délai de deux mois imparti, le dossier mentionné ci-dessus et reçu le 16 mars 2023. En conséquence et conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, elle n'a formulé aucune observation concernant ce dossier.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Je prends acte, mais dans l'étude au cas par cas mené par la DREAL pour le compte de la préfète de région(cf ci-dessus), le projet a cependant fait l'objet d'un examen très minutieux.

II.7. Appréciation sur les autres avis émis

Les instances réglementairement consultées ont fait connaître leur avis :

- Préfet maritime
- DIRMNANO : Service des phares et balises de Lorient-Concarneau
- Commandant de la zone maritime atlantique
- Direction des finances publiques
- Chambre de commerce
- Le conseil scientifique régional du patrimoine naturel de Bretagne, avis favorable sous condition, le 23 juin 2023
- DDTM /SMEL

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Je relève que toutes ces instances consultées expriment un avis ne mettant pas en cause le projet. Il paraît judicieux que le service des phares et balises soit à nouveau saisi lors de l'achèvement des travaux du môle de la marine pour qu'il se prononce sur sa décision de maintenir ou pas d'installer un feu à son extrémité. Une telle absence me fait craindre un risque d'accident de mer compte tenu de la réduction de la largeur de la passe et de la surélévation de 1,00m du môle en enrochements.

II.8. Appréciation sur le mémoire en réponse aux observations du public

A titre de rappel, le tableau ci-dessous reprend les thèmes évoqués et les références des dépositions s'opposant au projet :

THEMES	DEPOSITIONS
Projet conduisant à une augmentation démesurée de la fréquentation touristique et qui porte atteinte à la préservation de l'environnement déjà fragile de l'île	55, 59,63, 69, 70, 71, 79, 80,81, 82,83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91,92, 94, 95, 111, 118, 120, 122
Projet sans aucune amélioration pour des vents de Nord- est mais rendra par ailleurs plus délicate le passage de la passe avec des vents d'Ouest compte tenu de la restriction de sa largeur. Aucun effet sur le ressac présent au fond du port selon certaines directions de vent	66, 84, 117,
Projet coûteux, inutile pas justifié à Hoedic Dénaturation et modification de l'état naturel et sauvage du site emblématique. Soupçon de vouloir étendre sournoisement la capacité d'accueil du port	55, 58, 64, 71, 72, 73, 74, 75, 77,79, 84,87, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 113, 114, 116, 121, 59, 62, 63,69, 70,71, 91,72, 74, 77,81, 82,92 94, 97, 98, 105, 112, 115, 119,100, 105,
Le recensement ornithologique et l'étude environnementale sont incomplets ; il manque quelques espèces protégées	52, 63,67, 84, 95,
Le faible nombre d'accidents dus à la météo ne justifient pas la réalisation de ce projet	56, 57, 59,60, 61, 66, 92, 96,
L'agrandissement du port ne bénéficiera qu'aux intérêts de la compagnie des ports du Morbihan et aux commerçants de l'île. Refus de transformer le port en « marina »	62, 66, 90,91, 59, 62, 63,69, 70,71, 91,72, 74, 77,81, 82,92 94, 97, 98, 105, 112, 115, 119,
Présence d'énrochements à l'Est de la base du môle marine (côté plage) est-ce réellement prévu dans le projet ?	67,84
Absence de concertation amont, période de l'enquête mal choisie	122,

➤ Incidences du projet sur l'environnement et le paysage

Ce point englobe l'ensemble des avis négatifs déposés sur le registre dématérialisé et qui évoquent, sans plus de détails, cette préoccupation.

Réponse de la CPM

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

Le projet est donc bien d'utilité publique.

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

Une analyse multicritère a été réalisée pour déterminer la solution la plus efficace techniquement, environnementalement et financièrement. La synthèse de cette analyse est présentée dans la Pièce n°8 – « Solutions de substitution raisonnables examinées et principales raisons du choix effectué ». De plus, l'objectif du projet est de sécuriser l'accès au port sans augmentation de la capacité portuaire ou de la fréquentation touristique. Concernant l'approche paysagère, les choix techniques se sont orientés vers des aménagements

similaires à ceux déjà présents dans le port. Ainsi, si le paysage portuaire est modifié par les travaux, il ne sera pas dénaturé et conservera ses caractéristiques actuelles.

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

Appréciation du commissaire-enquêteur

Les dépositions concernant ce sujet évoquent sans les nommer les incidences redoutées sur le milieu. Sollicitée par les associations environnementales, la CPM s'attache à apporter des réponses concrètes à l'ensemble des préoccupations environnementales qu'elles évoquent.

Je considère que la nature des travaux prévus s'inscrit dans un milieu déjà artificialisé par la main de l'homme. La position des ouvrages maritimes dans le port et les moyens mis en œuvre pour les réaliser sont de nature à faciliter leur intégration dans le site qui a bénéficié par ailleurs de travaux de modernisation très bien acceptés. Je ne perçois pas un impact fort et significatif susceptible de porter une atteinte préjudiciable à la qualité du milieu environnant.

Je retiens que le porteur du projet accepte de réaliser une image de synthèse présentant les futurs aménagements et qui permettra au public de visualiser l'impact des ouvrages. Il conviendra que ce document soit rapidement réalisé et diffusé le plus largement possible par les voies d'information locales.

➤ **Fréquentation portuaire et enjeux benthiques**

Déposition

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

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

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

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

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

Réponse de la CPM

Fréquence :

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

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

Incidence sur les habitats et peuplements benthiques

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

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

Appréciation du commissaire-enquêteur

Les ouvrages maritimes prévus serviront à la sécurisation du port. Leurs caractéristiques ne les destinent pas à permettre d'augmenter la capacité d'accueil de ce port de taille limitée. Le projet ne m'apparaît pas comme étant un élément déterminant pour le développement de l'attractivité touristique de l'île auprès d'un public attiré par la publicité.

Je n'ai pas d'observation à exprimer concernant les habitats et peuplement benthiques

➤ Protection du port et sécurisation de la passe d'entrée

Déposition

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

Je l'entend bien mais dans quel but ?

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

La construction de cet enrochement est un lourd projet

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

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

Pêcheurs et locaux ne verront pas d'améliorations

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

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

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

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

Réponse de la CPM

La protection du port contre les vents de Nord Est permettra :

- de sécuriser l'accès au port lors des vents et houles de Nordet pour les usagers, la SNSM, les pompiers et les
- limiter le nombre de liaisons annulées du fait des conditions météorologiques et océanographiques
- limiter les risques d'accident au sein du port en limitant l'entrée de la houle
- de limiter l'ensablement du port et espacer les opérations d'entretien

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

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

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

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

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

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

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

Appréciation du commissaire-enquêteur

Le projet ne pourra éradiquer totalement tous les effets liés aux conditions de vent les plus défavorables et donc de la houle propagée dans le port ; la présentation des différentes simulations ne le dissimule pas.

Obtenir un plan d'eau plat sans clapot nécessiterait la fermeture de l'enceinte portuaire à grands coups de travaux onéreux et au final pour quelle plus value sécuritaire ?

Je conviens de la réponse de la CPM concernant les gains attendus sur la réduction du clapot sur certaines parties exposées du port situation accompagnée d'une évidente amélioration de la sécurité tant pour les usagers que pour le personnel portuaire intervenant pour le compte de la CPM.

Les ouvrages souffriront certes moins et donc nécessiteront moins de coûteuses remises en état. Il y a lieu également de retenir les conséquences liées à l'élévation du niveau de la mer qui affaiblira notablement l'action des ouvrages actuellement présents contre la houle. Les choix techniques retenus pour la réalisation des deux ouvrages me paraissent pertinents pour, leur efficacité déjà prouvée par ailleurs, et leur intégration paysagère dans un milieu environnemental qui s'y prête. Je considère qu'après travaux, la perception générale qui se dégagera de ce port à taille modeste, demeurera satisfaisante.

➤ **Prise en compte des enjeux écologiques**

Déposition

Quelques manquements dans l'étude d'impact écologique :

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

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

Réponse de la CPM

- **Concernant les orthoptères :**

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

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

- **Concernant les amphibiens**

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

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

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

- **Concernant l'avifaune**

Méthodologie d'inventaire

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

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

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

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

- **Prise en compte des enjeux avifaunistiques**

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

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

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

Des mesures organisationnelles permettent de prendre en compte l'incidence sur l'avifaune :

- Travailler selon des techniques maritimes autant que possible (E1.1C) ;
- Baliser strictement les zones de passage des engins (E2.1A) ;
- Choix de la période de travaux la moins impactantes (hors période de reproduction de l'avifaune notamment entre avril et juillet) (E4.1A).

Appréciation du commissaire-enquêteur

Pour exprimer mon appréciation, je fais référence au n° 12 de 2015 de la revue des deux îles dans lequel j'ai découvert un très remarquable article illustré –encyclopédique- qui traite de l'évolution des paysages et du patrimoine naturel des îles de Houat et d'Hoedic. Cet article, parlant des deux îles « Elles abritent beaucoup d'espèces pour un petit territoire, parmi lesquelles certaines écologiquement exigeantes, protégées ou menacées de disparition. Cette diversité est propre à des milieux naturels qui ont évolué rapidement au cours des quarante dernières années, avec disparition et apparition d'espèces. Le patrimoine naturel des deux îles est un atout majeur pour leur développement mais il demeure fragile. Sa préservation est un défi pour les collectivités et pour chacun d'entre nous »

Dans la conclusion, je retiens : « La variété paysagère et biologique des deux îles est leur principale richesse, un atout important pour une économie aujourd'hui essentiellement liée au tourisme. Cependant, ce patrimoine est fragile. Toute dégradation ne pourra que nuire à la qualité de vie de leurs habitants et à l'attrait des deux îles. Il faut souligner le défi, pour les municipalités, de concilier l'affluence touristique et la préservation de l'environnement. Il n'y a cependant pas de fatalité : ces menaces dépendent aussi dans une large mesure du comportement de chacun pour préserver cette richesse. »

La portée de cet article me permet de comprendre la préoccupation légitime du pétitionnaire certainement averti sur les questions de biodiversité. Je retiens les réponses apportées par la CPM et notamment la prise en compte de la préservation des espèces hébergées à proximité du site des travaux.

➤ **Incidences du projet**

Remarque

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

- Réponse de la CPM

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

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

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

Appréciation du commissaire-enquêteur

Je n'ai pas d'observation à formuler.

➤ **Incidences du projet sur l'environnement et le paysage**

Déposition

59

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

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

Par ailleurs l'usage de ces nouvelles infrastructures est déjà très limité étant donné que nous ne comptons déjà plus qu'un pêcheur sur l'île. Bien que de nouveaux professionnels pourraient à l'avenir s'installer, les infrastructures sont déjà suffisantes à un bon exercice de leur profession. Pour continuer, l'activiste de tourisme sur l'île se concentre essentiellement sur la saison estivale, à savoir trois mois dans l'année. Une écrasante majorité des touristes viennent à la journée via les navettes ou en bateau, mouillant au large de l'île. Seule une infime fraction d'entre eux a usage du port. Je parle au nom de tous les habitants de la commune en disant que nous ne souhaitons pas voir notre port s'agrandir. Cela pour les raisons citées auparavant mais également car notre territoire souffre de plus en plus du tourisme trop important pour la taille de l'île.

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

Réponse de la CPM

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

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

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

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

Appréciation du commissaire-enquêteur

En comparant les photographies, j'observe que les paysages sur l'île ont bien évolué depuis une cinquantaine d'années avec la disparition de l'agriculture et donc des conséquences induites sur le milieu naturel.

Je constate que le port de l'Argol est un ouvrage portuaire totalement artificiel et qui fait partie désormais du paysage.

La prise en charge de l'exploitation des ports conduit à mettre à la disposition des usagers des lieux de repos et d'abri. Tel est le cas du port de l'Argol dont l'exposition aux vents tempétueux de Nord-est ne le rend pas éligible à cette vocation. Je considère que la nature des travaux prévus reste compatible avec cet environnement maritime.

Les ouvrages ne sont pas démesurés mais adaptés aux élévations annoncées du niveau de la mer.

Je retiens que cette situation, conduit à la perte d'efficacité de la protection du môle de la marine d'où la nécessité de le conforter et de le rehausser de 1,00m.

➤ *Dépositions des associations de protection de l'environnement*

L'ABV-SEPNEB a produit un nouveau mémoire modificatif après avoir pris connaissance de l'avis du CSRPN.

Sont repris ci-dessous quelques points d'interrogation, à gauche, et les réponses apportées par la CPM à droite.

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

La LPO avait produit un mémoire qui présente beaucoup de similitudes avec celui de l'ABV-SEPNB auxquelles la CPM répond dans son mémoire en réponses et dont le contenu figure dans les réponses reprises précédemment à l'exception, toutefois, de l'observation suivante :

Remarque Bretagne Vivante	Réponse de la CPM
<p>Nous nous interrogeons sur le bien fondé du projet et des solutions retenues. Le dossier justifie ces importants travaux par la nécessité d'améliorer la sécurité des navigateurs entrant dans le port en période de forte mer, mais le dossier est illustré par des images de forte houle d'ouest, situation plutôt rare sur la côte nord de l'île, naturellement protégée des vents d'ouest par Houat. De plus, aucun élément statistique justifiant la récurrence des épisodes météo n'est joint au projet. Par ailleurs, la solution d'extension de la digue et du môle vers le nord va réduire l'entrée de moitié. 60m. obligeant les navigateurs à entrer dans un passage étroit. poussés par</p>	<p>L'illustration utilisée n'a pas pour vocation à représenter l'ensemble des situations dangereuses engendrées par les conditions météorologiques ou climatiques. Elle ne sert qu'à illustrer une situation dangereuse qui ne devrait plus se reproduire après les travaux.</p> <p>La GCN a évoqué ce problème et à conclut à l'effet positif de la solution retenue : bien que l'entrée soit plus réduite l'efficacité des ouvrages améliorera la sécurité globale de l'accès portuaire.</p>
<p>une houle de tribord lors de gros temps d'ouest. Rien ne montre que le projet retenu va améliorer la sécurité. En outre, le dossier AEU (en p. 1, tableau 54) laisse apparaître la possibilité d'installer de nouveaux pontons flottants en arrière de l'extension du môle de la marine (ce qui augmentera ces capacités d'accueil), alors que le dossier de demande de dérogation « espèces protégées » mentionne en p. 17 qu'« aucune augmentation de la fréquentation de l'île ou du port n'est prévue dans le cadre de ce projet ». Ces éléments nous amènent à être prudent quant aux réelles motivations de ce projet et des solutions retenues. Il semble que d'autres possibilités, moins impactantes, doivent être envisagées.</p>	<p>Le projet n'a effectivement pas vocation à augmenter la capacité d'accueil ni la fréquentation du port.</p>

Appréciation du commissaire-enquêteur

Je retiens que la CPM s'attachera à prendre en compte les recommandations, très pertinentes, exprimées par les associations de protection environnementale.

La présence d'un écologue sur le site constitue un gage de sérieux de la part de la CPM qui dispose par ailleurs du personnel portuaire pouvant être un observateur utile.

Questions et observations du Commissaire Enquêteur

Question du C.E.

Dans le dossier il est mentionné à tort la réalisation d'une cale adossée au môle de la marine et les plages du Prado.

Réponse de la CPM

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

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

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

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Je prends bonne note.

Question du C.E.

Réduction du clapot : les représentations suivantes font apparaître un gain très modeste sur l'agitation du port avec des vents de Nord-est aux abords des pontons notamment ; comment justifiez-vous la sécurisation du port dans ces conditions ?

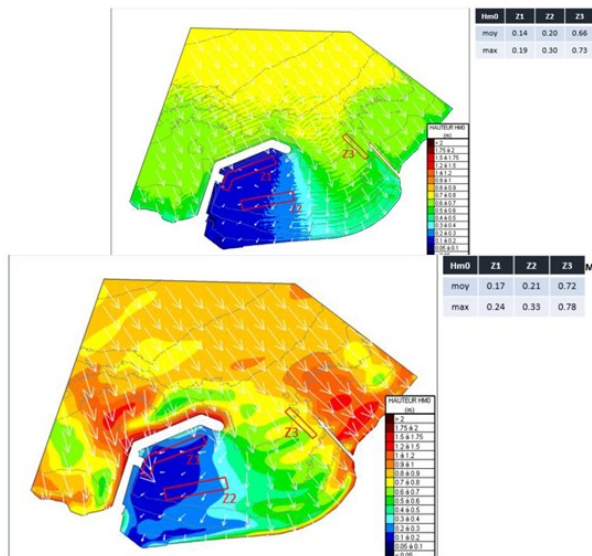


FIGURE 73 RESULTATS DE SIMULATION D'AGITATION ETAT ACTUEL HS 1.00M - TP 155 - D 305°N - ZW 5.35M CM (PMVE+20CM)

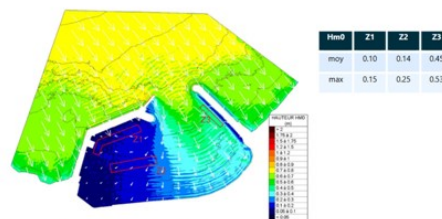


FIGURE 84 RESULTATS DE SIMULATION D'AGITATION PM-AVP HS 1.00M - TP 35 - D 290°N - ZW 5.35M CM (PMVE-20CM)

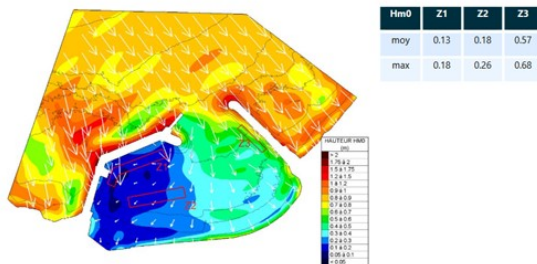


FIGURE 106 RESULTATS DE SIMULATION D'AGITATION PM-AVP HS 1.00M - TP 155 - D 305°N - ZW 5.35M CM (PMVE-20CM)

Réponse de la CPM

Les statistiques d'agitation – basées sur les matrices d'agitation obtenues pour un ensemble d'état de mer unitaires au large – ont montré que le secteur O du port était déjà relativement sécurisé à l'état actuel. L'effet des aménagements ne semble donc pas significatif sur ce secteur à première vue (**clapot exclus**).

Les aménagements envisagés apportent néanmoins un confort supplémentaire pour les usagers, régulièrement gênés en conditions de Nordet (conditions de mer du vent gênantes pour la plaisance, et pour les manœuvres des bateaux passagers au niveau du musoir Ouest), Noroit (conditions de mer du vent gênantes pour la plaisance et l'accostage/manœuvre des bateaux passagers ; fort ressac), et houle de NO (gênant pour les bateaux passagers, cette houle pouvant déferler dans l'axe de la passe).

Sur le secteur E, le taux d'indisponibilité est fortement réduit dans le cas des aménagements prévus au projet.

Ainsi si le gain sur le clapot dans le port par vent de nord-est peut sembler plus modeste, il représente pour le port une amélioration très significative de la situation. Ce gain permettra de limiter de manière importante les risques pour les navires présents dans le port (en navigation ou amarrés) et lors des manœuvres.

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

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Je retiens que les ouvrages apporteront un confort supplémentaire aux usagers du port et que leur efficacité s'affirmera avec la hausse des niveaux de a mer.

Question du C.E.

Le prolongement du môle marine ne va-t-il pas rendre plus délicate la manœuvre de dégagement en marche arrière des bateaux à passagers et notamment en présence de ressac présent avec les vents de Nordet ? N'y a-t-il pas de risque de collision avec d'autres navires lors du mouvement, en marche arrière, du bateau à passagers masqué derrière la haute digue Ouest et le déflecteur en période de basse mer ?

Réponse de la CPM

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

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Je prends acte de la réponse.

Question du C.E.

Comment sera assurée la surveillance des travaux pour veiller à la bonne prise en compte des recommandations exprimées ? Il est prévu la présence 2j/mois d'un coordinateur environnemental : est-ce suffisant pour contrôler le respect des dispositions prévues au titre de la préservation environnementale ? Avez-vous un relai sur place pour vous informer de toute dérive des entreprises ?

Réponse de la CPM

La mission du coordinateur environnementale sera primordiale au démarrage du projet pour garantir la mise en défend des enjeux flore de la zone d'étude et la mise en œuvre des mesures de limitation des incidences sur le milieu naturel. Ainsi au démarrage des travaux le coordinateur devrait être plus présent que deux jours par mois. Au cours du projet, deux jours par mois en moyenne ont été estimés suffisants au regard de la part importante de travaux maritime et de la présence renforcée du coordinateur environnemental en début de chantier. Cette mobilisation permettra de s'assurer régulièrement de l'absence d'incidence significative sur l'environnement et de la bonne mise en œuvre des mesures présentées dans le dossier (et le futur arrêté préfectoral).

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Je prends acte de la réponse mais j'avais retenu lors d'un échange oral que le personnel, sur place, de la CPM seraient des « observateurs » permanents.

Question du C.E.

Où seront positionnées la base de vie et les installations de chantier dont les engins ? Quel cheminement emprunteront les engins de TP qui réaliseront le déflecteur de la digue Ouest ? La piste pour réaliser le déflecteur se situe côté mer de la digue Ouest. N'y a-t-il pas d'autre alternative car cet ouvrage provisoire sera fortement malmené par la houle d'Ouest et qui nécessitera des reprises intempestives avec l'apport de nouveaux apports matériaux.

Réponse de la CPM

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



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

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Je prends acte de la réponse mais je confirme que la figure 15, chapitre 3.3.3 n'est pas explicite car le cheminement indiqué se situe sur la digue et non pas du côté Ouest.

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



Appréciation du commissaire-enquêteur :
Cette demande avait été évoquée lors de mon entretien avec le représentant de l'ABV.

Question du C.E

Les travaux de nuit sont-ils interdits comme le demande l'ABV-SEPNB ?

Réponse de la CPM

Les travaux de nuit ne seront pas autorisés.

Question du C.E.

Une balise est prévue durant les travaux à l'extrémité du môle de la marine. Lors de l'achèvement des travaux qu'est-il prévu pour matérialiser l'entrée de la passe ?

Réponse de la CPM

Conformément au retour de la Grande Commission Nautique un balisage sera mis en place à l'issue des travaux :

- à l'extrémité du môle de la marine ;
- au droit de l'épi existant dans le port.
- Le signallement de l'extrémité du musoir ouest qui ne supportera plus de feu à secteur

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Pas d'observation à ces réponses.

Question du C.E.

Une image de synthèse ne pourrait-elle pas être réalisée afin de mieux visualiser l'impact des futurs ouvrages depuis la mer et le haut du port ?

Réponse de la CPM

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

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

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Je me réjouis de cette décision et il conviendra d'en faire une large diffusion localement.

Question du C.E.

L'absence de concertation amont est évoquée par des pétitionnaires. Qu'en est-il ?

Réponse de la CPM

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

- | | |
|------------------------------|----------------------------|
| ■ En mairie : | ■ Compagnie Océane /Région |
| ■ 15/12/2021 | ■ 01/12/2020 |
| ■ 22/07/2022 | ■ 17/06/2021 |
| ■ 11/10/2023 | ■ 29/10/2021 |
| | ■ 22/06/2023 |
| ■ Grande Commission Nautique | |
| ■ 24/04/2018 | |
| ■ 07/01/2022 | |

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Il y a lieu de regretter l'absence, même à minima, d'information de la population sur le projet.

Je conviens que la presse locale en a largement fait écho sans que toutefois, personne ne se soit curieusement informé de sa teneur.

Question du C.E.

Modernisation : en quoi le port est-il modernisé avec le projet ? Le remplacement des tonnes par des pontons. Compte tenu de la réduction de l'ensablement dans le port, une 4^{ème} tonne d'amarrage ou autre équipement destiné aux mêmes fonctions seront-ils installés ?

Réponse de la CPM

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

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

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

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Cette désignation me semble en effet mieux adaptée car le terme « modernisation » peut porter à confusion.

III. APPRECIATIONS et CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE L'ARTICLE L.181-1-1° DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT EMPORTANT DEROGATION ESPECES ET HABITATS

III.1. Appréciations

L'ensemble de l'île apparaît comme réservoir régional de biodiversité dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

Les espaces naturels forment une vaste zone quasi sans discontinuité autour du bourg.

Les travaux de sécurisation prévus dans le port de l'Argol consomment infiniment peu d'espace au sein des milieux naturels. Ils ne constituent donc pas un obstacle écologique susceptible de remettre en cause la qualité de réservoir biologique que constitue Hoedic.

Je conviens que la préservation de ce patrimoine biologique est un impératif majeur des politiques environnementales qui soutient des objectifs de restauration et de maintien de l'état de conservation des espèces les plus menacées.

Je retiens la transparence des études qui n'occulte aucun sujet sensible.

Je relève que le projet répond à une exigence sécuritaire sans augmentation de la capacité d'accueil du port actuel et que l'impact sur le milieu marin restera limité à la dégradation très localisée des habitats sur la zone des travaux et sans dégradation de la qualité chimique de la masse d'eau et qu'enfin la période des travaux sera limitée à la période hivernale.

Je constate que l'étude de ce projet analyse objectivement toutes les incidences qu'il pourrait générer et je souscris aux dispositions drastiques retenues par la CPM pour la période et la conduite optimale des travaux afin de perturber à minima les composantes du milieu et notamment les amphibiens et le gravelot à collier interrompu.

Compte tenu des mesures conservatoires prévues, je suis intimement convaincu que le projet ne portera pas d'atteinte préjudiciable à la protection des espèces protégées faunistiques et floristiques dès lors que les recommandations du CSRPN, qui relève au demeurant la qualité du dossier présenté, et des associations Bretagne Vivante, SEPNB et LPO sont d'ores et déjà validées par la CPM.

A l'issue de mes échanges, je relève de la part du pétitionnaire une ardente volonté de mener l'opération avec le plus grand soin et la présence d'un écologue lors des travaux confirme cette intention.

J'ajoute que lors d'un entretien avec M. le maire d'Hoedic ce dernier m'a appris le recrutement de deux chargés de mission, résidant sur place, et susceptibles de participer à l'observation du déroulement du chantier :

- L'un dans le cadre de Natura 2000
- L'autre pour la réalisation d'actions ciblées pour une meilleure gestion de la fréquentation des deux îles de Houat et d'Hoedic.

Le représentant de la CPM, m'indiquait par ailleurs, dans un souci de transparence, que seraient bienvenues les associations de l'ABV-SEPNB et de la LPO au sein d'un éventuel comité de suivi qui pourrait être désigné.

Des opposants au projet dénoncent les désordres que subit le milieu naturel du fait de l'envahissant afflux touristique. A cet égard, je relève que pour accompagner cette évolution de l'île vers un tourisme important, une étude paysagère a été lancée en 2019 par la municipalité, le conservatoire du littoral et l'association Melvan. Cette analyse paysagère apporte une réponse globale aux questions d'aménagement posées par les usages actuels sur le territoire. Sans m'étendre, je retiens la présentation d'un document précis qui propose et identifie, les cheminements à entretenir, à entretenir et baliser, le sentier littoral unifié et les sites à valoriser pour dévier le flux des promeneurs. Le parti retenu consiste à ne pas mettre Hoedic « sous cloche » mais bien de lui donner les moyens d'accompagner cette mutation irréversible.

Je considère que les trois conditions suivantes, incontournables à l'octroi d'une dérogation sont satisfaites :

- La demande s'inscrit dans un projet fondé sur une raison impérative d'intérêt public majeur,
- Il n'existe pas d'autre solution plus satisfaisante,
- La dérogation ne nuit pas au maintien de l'état de conservation favorable de l'espèce dans son aire de répartition naturelle.

III.2. Conclusions

Je relève qu'au titre des mesures d'évitement et de réduction, l'application rigoureuse de l'ensemble des dispositions consignées dans le dossier présenté, permet la réalisation du projet sans qu'il nuise au maintien des populations d'espèces protégées dans un état de conservation favorable à quelque échelle que ce soit.

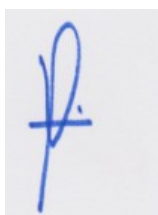
Je relève que le maître d'ouvrage convient de prendre en compte toutes les dispositions dictées par le CSRPN et les recommandations pertinentes exprimées par l'ABV-SEPNB.

Je prends acte de présence d'un écologue et de deux chargés de mission permanents sur l'île qui veilleront à la bonne application des dispositions prévues pour protéger les milieux faunistique et floristique de l'île.
Compte tenu de tout ce qui précède, je n'ai aucun doute sur la responsabilité engagée par le maître d'ouvrage pour la réalisation de ce projet concernant la sécurisation du port abri de l'Argol à Hoedic.

En toute neutralité, et sans aucune pression, j'émets un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1-1° du code de l'environnement emportant dérogation espèces et habitats.

Au titre des recommandations et ainsi qu'il en a convenu, j'invite le maître d'ouvrage, la CPM, à proposer aux associations l'ABV-SEPNB et LPO d'intégrer un comité de suivi qui associerait également la municipalité, le conseil départemental et la CPM.

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

A blue ink signature, appearing to be 'J.P. BOLEAT', written in a cursive style on a light background.

Jean-Paul BOLEAT

IV. APPRECIATIONS et CONCLUSIONS SUR LA DEMANDE DE DECLARATION D'INTERET GENERAL DU PROJET

IV.1. Appréciations

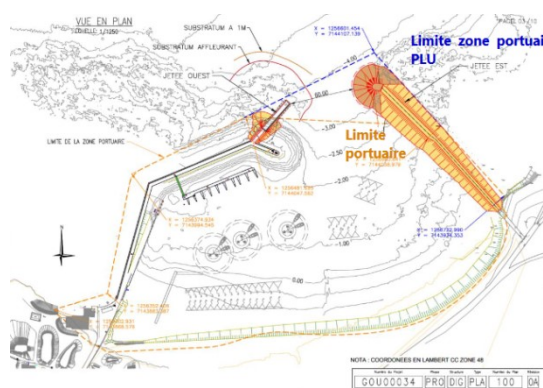
Remarque préliminaire : dans l'appellation de ce dossier le terme « modernisation » me semble inadapté au contexte car aucune des opérations d'aménagement décrite ne correspond à une notion de modernisation d'où probablement certaines dépositions enflammées qui s'insurgent contre un projet dissimulé de marina ! Cette désignation de « modernisation » véhicule dans l'esprit du public une notion de transformation du port et sous-entendu de l'installation à terme d'équipements permettant d'augmenter la capacité du port. Interrogée à ce sujet dans le PVS, la CPM convient que cette appellation n'est pas appropriée.

En consultant les différents avis de la Grande Commission Nautique dont celle du 24 avril 1986, je constate qu'il s'agit d'un déjà très ancien projet qui a fait l'objet de plusieurs études qui n'ont jamais abouties, 1969, 1975 et 1979. Je relève que les propositions d'amélioration concernaient la protection du port vis-à-vis des vents de Nord-est en allongeant le môle de la Marine, en enrochements, pour arrêter la houle et protéger efficacement les usagers du port, notamment les plaisanciers amarrés aux tonnes au fond du port pendant la haute saison.

Il était alors convenu que la largeur de la passe soit réduite à 70 m, permettant toujours la manœuvre d'entrée par mer formée de Nord-Ouest selon les demandes des commandants des navettes à passagers. L'extension prévue de la digue Ouest devait permettre la diffraction de la houle au niveau du musoir de la digue actuelle.

Je constate que finalement les projets présentés successivement s'apparentent et il ne peut naturellement en être différemment dès lors qu'ils recherchent les mêmes objectifs en termes d'atténuation du clapot dans le port par des conditions de vents de Nord-est.

Par rapport aux conclusions de l'étude, un gain plus important aurait pu être obtenu sur la réduction du clapot dans le port par des vents de Nord-est en prolongeant le môle marine de quelques dizaines de mètres car cela conduirait à atténuer l'entrée de la houle dans le port. Je comprends très bien que cette disposition entraînerait un surcoût des travaux mais surtout au plan administratif et préalablement à cette réalisation il conviendrait de régler le délicat problème de la domanialité car cet ouvrage en épi sortirait de la limite de la zone portuaire, situation relevée en 1986 par le représentant de la DDE de l'époque



Je retiens que les aménagements portuaires prévus permettront de limiter significativement les flux d'érosion sur les parties Est et centrale de la plage et réduiront aussi la fréquence des onéreux dragages avec des volumes d'extraction bien plus réduits. Ils permettront parallèlement de générer à l'extérieur du port, côté Est, un engraissement progressif de la plage.

Comme toute entité commerciale, la CPM recherche l'équilibre de son budget en contenant notamment les dépenses liées aux remises en état très onéreuses des équipements portuaires régulièrement détériorés lors d'évènement tempétueux.

A cet effet, à titre de vérification, j'ai consulté la presse qui relate ainsi quelques incidents relevés dans le port de l'Argol :

- *Publié le 06/08/2022 : Une tonne sur laquelle s'étaient amarrés sept voiliers dans le port de l'Argol d'Hoëdic (Morbihan) a cédé jeudi soir sous les assauts d'un fort vent de Nord-Nord-est, emportant à*

-
- la côte deux des sept bateaux, un Rush et un Neptune 99. Ces accidents n'ont fait aucun blessé. N'ayant pu être remorqué à temps, le Neptune 99 a fini par couler.../... .*
- *Juin 2022 : Port très ouvert offrant peu d'abri. Nuits blanches assurées par vent de Nord-est. Les bateaux se cognant entre eux autour des tonnes. Prévoir de gros et nombreux pare-battages! Dérangements pour gérer les amarres et protections au gré des départs et des arrivées autour des tonnes. Promiscuité entre les bateaux pouvant se révéler gênante (bruit, musique..).*
 - *Juin 2022 : Superbe endroit et accueil très agréable éviter les vents N NE car ça peut taper entre bateaux étant donné qu'on est à couple sur les coffres*
 - *Etc...*

Prises lors d'épisodes tempétueux, ces deux photos, probablement très exceptionnelles, témoignent de la forte agitation sur le plan d'eau portuaire par vent de Nord-ouest



Au cours de quelques échanges avec des résidents permanents je retiens que la sécurité de l'accès au port de l'Argol et les conditions d'amarrage sur les trois tonnes se révèlent très dangereuses dès que les vents de Nord-est s'activent. Ce type d'évènement se produit essentiellement l'hiver mais également plus épisodiquement en saison estivale avec des conséquences d'inconfort significatif pour les plaisanciers qui doivent se démener pour protéger les bateaux amarrés à couple sur les tonnes dans le port. Les agents de la CPM amenés à intervenir pour les sauvegarder se retrouvent également exposés à des risques d'accidents dans l'enceinte plus ou moins agitée du port.

Ainsi, il se trouve que, même en été, le port de l'Argol soit totalement déserté par les plaisanciers à la recherche d'un endroit mieux abrité lorsque les conditions de vent menacent

Je reprends la déposition d'un marin pêcheur professionnel retraité résidant sur l'île qui connaît bien les problèmes d'insécurité dans le port de l'Argol:

« Projet capital pour sécuriser les amarrages et les mouvements des équipages et donc de personnes vulnérables sans compter les activités de servitudes propres à l'activité d'un Port insulaire ».

La dangerosité de l'accès au port par fort vent de Nord-est peut conduire à l'interruption inopinée des liaisons maritimes qui constituent l'unique mode d'approvisionnement de l'île. Même si cette situation est « moquée » dans l'une des 122 dépositions, j'atteste que lors de la première permanence prévue le 10 novembre, je n'ai pu rejoindre l'île pour cette raison et la situation s'est reproduite moins d'une semaine plus tard le 16 novembre.

Les deux principaux motifs évoqués par les opposants au projet concernent :

- l'inefficacité des coûteuses dispositions prévues pour sécuriser le port avec des vents de Nord-est notamment
- son impact négatif sur l'accroissement non maîtrisé du tourisme de masse qui porte atteinte au milieu naturel sensible de l'île et qui ne profite pas aux insulaires.

Pour le premier point, j'ai présenté notamment les différentes simulations comparatives du clapot avant et après travaux à quelques pétitionnaires farouchement opposés au projet lors de la dernière permanence.

Ils soutiennent l'idée que les travaux prévus au port de l'Argol ne se justifient pas et ils vont en outre dénaturer le site qui doit conserver son authenticité.

Le coût des aménagements leur paraît disproportionné par rapport au gain de confort attendu car selon eux les bateaux continueront à fuir le port avec des conditions de vent de Nord-est qui se lève de nuit en période estivale. Ils affirment que ce projet n'apportera rien aux insulaires.

Dans son mémoire en réponse la CPM justifie les aménagements maritimes retenus qui participeront activement à l'atténuation du clapot dans certaines parties du port et qui permettront également de faire face aux aléas liés à l'élévation du niveau de la mer qui fragilisera l'efficacité des ouvrages existants. Il s'agit notamment du môle de la marine qu'il faut conforter et rehausser de 1,00m.

L'autre sujet d'opposition au projet concerne le fait qu'il contribuera au développement anarchique du tourisme qui dénature l'île et qui ne profite qu'à quelques commerçants locaux et à la CPM.

J'observe que le projet ne prévoit strictement aucune nouvelle infrastructure conduisant à permettre l'augmentation de la capacité d'accueil du port. La CPM le confirme dans son mémoire en réponse.

Je constate que ce sont les nombreuses navettes de transports de passagers qui déversent quotidiennement un flot de vacanciers qui viennent passer la journée sur l'île. Le succès croissant de l'affluence touristique d'Hoedic, comme les autres îles du Ponant, résulte de toute l'abondante publicité qui est faite dans différents revues sur ces lieux d'évasion. A cela s'ajoute depuis quelque temps, sur le continent, le commerce florissant des entreprises de location de semi-rigides aux touristes qui conduisent à des arrivées massives et incontrôlables par la mer.

Je constate qu'en l'absence d'autres activités, le tourisme constitue bien l'unique ressource de l'île depuis la quasi disparition de la pêche professionnelle qui ne compte plus qu'un seul pêcheur.

Comme le déclarait le maire : *Il faut être pragmatique. Le tourisme est vital pour que les îles vivent à l'année.../...On est passé d'une économie maritime à une économie touristique.*

Dans le numéro 18 de la revue des deux îles un article aborde « *le paysage çà Hoedic, pour une approche globale des projets d'aménagement* ». Son rédacteur écrit que le tourisme est aujourd'hui le pivot économique de l'île et nie pas le fait que la sur fréquentation difficilement contrôlable en saison de vient une source de dégradation principalement du fait de l'érosion anthropique due au piétinement. L'auteur conclue par « en donnant du sens aux itinéraires et en répartissant les flux on peut contribuer à concilier cette grande fréquentation touristique avec la fragilité du milieu. *La photographie ci-dessous représente les dispositions à mettra en œuvre.*

Je relève l'explosion de la mutation de la propriété immobilière sur l'île qui, sur un parc de 250 logements recense plus de 80% de résidences secondaires, appartenant une catégorie sociale nécessairement aisée et pour la plupart sans attache familiale historique sur l'île. Cette nouvelle population, privilégiée, fait front à un tourisme populaire de masse.

Je relève dans les dépositions favorables au projet:

- les usagers du port attendent impatiemment la réalisation des travaux eu égard aux risques d'accidents les menaçant ainsi que les salariés de la CPM appelés à intervenir par mauvais temps dans le port par vents de Nord-est notamment.
- La sécurisation du port est un atout pour l'île
- La plaisance et les visiteurs hors saison sont des facteurs de vie à l'année sur l'île, le tourisme bien compris et maîtrisé est le seul moteur économique de l'île
- Ne pas transformer l'île en réserve naturelle, cohabitation entre l'homme et la nature pas d'exclusion.

Je relève que :

- le conseil municipal d'Hoedic, représentant légitime de toute la population, a émis souverainement un avis favorable sans aucune réserve au projet
- aucun des services et administrations consultés ne s'y oppose
- les associations de protection de la nature émettent des recommandations, toutes retenues sans exception par la CPM
- la commune dispose de deux agents qui contribueront à l'observation du suivi des travaux dans le respect des prescriptions émises par l'ABV- SEPNEB et la LPO
- la CPM répond favorablement à toutes les sollicitations exprimées par les associations de l'environnement pour veiller le mieux possible à la préservation du milieu naturel
- la CPM s'engage à produire une image de synthèse afin de faciliter la compréhension du projet par le public.

Porte d'entrée de l'île, le port de l'Argol représente un site stratégique pour l'activité économique d'Hoedic ; des plaisanciers chevronnés y faisant régulièrement escale soutiennent le projet en exprimant leurs attentes de le voir se réaliser pour leur apporter une légitime sécurisation.

Je cite l'une des dépositions du registre dématérialisé qui résume les autres : « *les vents de secteur nord et nord-est rendent en effet impraticable l'amarrage dans le port sur l'embossage et sur les tonnes. Il est très important de pouvoir se sentir en sécurité dans un abri quelque soit le secteur de vents. Le projet semble très bien s'intégrer dans l'ensemble, avec une emprise limitée sur le domaine maritime* ».

Je retiens que les travaux d'aménagement n'éradiqueront pas totalement le clapot lorsque les vents souffleront du Nord-est notamment mais qu'ils en atténueront les effets sur le plan d'eau portuaire. Par ricochet les plaisanciers et le personnel de la CPM bénéficieront d'un gain notable de confort et de sécurité lors de leurs manœuvres et interventions respectives.

La population permanente de l'île doit bénéficier d'un service régulier et quotidien du transport maritime. Ainsi et même si la Grande Commission Nautique indique que la probabilité de réduire le nombre d'annulation de rotation

maritime par la navette n'est pas avérée, je retiens que les aménagements prévus ne pourront que contribuer à l'atteindre.

Je relève que la réalisation du projet prend en compte la haute sensibilité environnementale du site concerné.

Enfin, la CPM gestionnaire du port, se doit d'accueillir les usagers dans un port abri pour les usagers qui fréquentent le bassin de navigation de la baie de Quiberon.

IV.2. Conclusions

Je retiens que sur un lieu naturel, le port de l'Argol a été créé puis aménagé successivement par la main de l'homme pour accompagner les besoins domestiques évolutifs et nécessaires à la population locale.

Ce port emblématique représente la porte d'entrée sur l'île d'Hoëdic tournée irrémédiablement vers le tourisme.

La population traditionnelle de marins pêcheurs n'est désormais plus qu'un lointain souvenir.

J'observe que l'explosion du coût de l'immobilier exclue radicalement la transmission successorale du patrimoine familial. Dorénavant de nouveaux résidents, plus ou moins occasionnels, mais nécessairement aisés prennent possession des quelques rares anciennes habitations entraînant la disparition du mode de vie traditionnel.

Je constate que le port de l'Argol, par les abondantes rotations de navires à passagers en période estivale, et l'essor de la plaisance bénéficie d'une fréquentation soutenue.

Compte tenu des précédents développements, l'intérêt général de modernisation et de sécurisation du port de l'Argol à Hoëdic trouve toute sa justification dans la somme des aspects positifs que ce projet engendre et par les bénéfices qu'en tireront tous les usagers qu'ils soient occasionnels ou permanents par :

- L'amélioration de l'accessibilité nautique du port
- La sécurisation des usagers du port
- La sécurisation des approvisionnements domestiques
- la réduction du nombre et du coût des sinistres subis par les infrastructures et les bateaux
- la réduction de la sensibilité du port aux conditions marines
- La limitation de l'ensablement et donc des interventions coûteuses de dragages
- L'amélioration de la régularité du transport public avec le continent.

Je constate qu'il s'agit d'un ancien projet désiré et attendu par les élus départementaux et locaux et que de nombreux usagers fréquentant régulièrement le port espèrent sa réalisation. J'observe qu'après une longue gestation il reçoit désormais la validation des différentes autorités compétentes dont la Grande Commission Nautique.

Concernant l'hostilité manifestée contre le projet, j'estime infondés les motifs évoqués car :

- Les travaux prévus sur le môle de la marine et la construction d'un déflecteur sur la digue Ouest ne permettent de craindre une augmentation de la capacité limitée d'accueil du port
- Dire que le projet transformera le port en « marina » est insensé car, d'une part aucune extension du port n'est prévue et que d'autre part les règles strictes d'urbanisme ne l'autoriseraient pas.

Je suis convaincu que la sécurisation du port répond aux attentes de ses nombreux usagers.

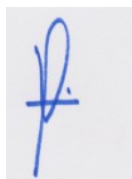
Mettre cette île « sous cloche », la « privatiser » en quelque sorte comme le souhaiteraient certains, n'est pas audible car Hoëdic, consciente de ses atouts, s'engage résolument dans l'accompagnement du développement touristique qui constitue son unique source de revenus.

La sécurisation du port de l'Argol répond clairement à des exigences attendues d'un port abri.

Je rappelle enfin que la définition de projet d'Intérêt Général du projet se limite à sa qualification juridique.

Compte tenu de ce qui précède, et en conscience, J'EMETS UN AVIS FAVORABLE, SANS RESERVE, à la DEMANDE DE DECLARATION D'INTERET GENERAL DU PROJET DE MODERNISATION ET DE SECURISATION DU PORT DE L'ARGOL A HOEDIC.

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



Jean-Paul BOLEAT