



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur la demande de cadrage préalable du
« Projet d'amélioration des conditions
d'embarquement sur les ports du Conquet, de
Molène et du Stiff à Ouessant » (29)**

n°Ae : 2015-23

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 10 juin 2015 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, la demande de cadrage préalable relatif au projet d'amélioration des conditions d'embarquement sur les ports du Conquet, de Molène et du Stiff à Ouessant (29).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Fonquernie, Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Galibert, Ledenvic, Letourneux, Orizet, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : MM. Chevassus-au-Louis, Lefebvre.

*

* *

L'Ae a été saisie pour une demande de cadrage préalable par le président du conseil départemental du Finistère, le dossier ayant été reçu complet le 18 mars 2015.

Cette saisine étant conforme aux articles L.122-1-2 et R. 122-4, et R.122-6 du code de l'environnement relatifs respectivement aux cadrages préalables et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévus à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

L'Ae a consulté par courriers du 31 mars 2015 :

- la ministre chargée de la santé,
- le préfet du département du Finistère, et a pris en compte sa réponse du 11 mai 2015,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Bretagne.

Sur le rapport de Christian Barthod et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

Avant la réalisation de son étude d'impact, le pétitionnaire peut solliciter auprès de l'autorité chargée d'approuver le projet un cadrage préalable. Cette autorité consulte l'autorité environnementale. Le présent document expose l'avis de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Avis détaillé

Le cadrage préalable de l'évaluation environnementale des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement et la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

L'Ae rappelle qu'au-delà de sa contribution au cadrage préalable, sa fonction de garant de la qualité de l'évaluation environnementale du projet, qu'elle exprimera le moment venu par l'avis qu'elle émettra sur l'étude d'impact, lui interdit toute position de co-construction de ce document avec le pétitionnaire.

Par ailleurs, l'avis de l'Ae exprimé ici résulte de son analyse du projet tel qu'il lui a été présenté. Les analyses figurant dans la présente contribution au cadrage préalable ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour respecter l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en matière d'étude d'impact.

Le projet concerné porte sur la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et sur l'amélioration des conditions de déplacement des voyageurs et du fret sur les trois ports bretons du Conquet, de Molène et du Stiff à Ouessant (Finistère), opérations placées sous la maîtrise d'ouvrage du conseil départemental du Finistère. Le court document² accompagnant la saisine de l'Ae ne fait mention d'aucune question particulière ou de principe portant sur le contenu de l'étude d'impact, autre que le degré de précision à fournir dans l'étude d'impact, ce qui a été confirmé par le maître d'ouvrage devant les rapporteurs les 20 et 21 mai 2015.

Dès lors, l'avis de l'Ae n'est pas structuré autour de la réponse à des questions précises, comme cela a été le cas dans un certain nombre de ses avis précédents portant sur des cadrages préalables. Le présent avis reprend l'essentiel des rubriques d'une étude d'impact telles que définies par l'article R. 122-5 II du code de l'environnement. Il précise les attentes de l'Ae dès lors que, sur certains points, les documents consultés et les échanges entre le maître d'ouvrage et les rapporteurs ont permis d'identifier le besoin d'une meilleure compréhension partagée des exigences du code de l'environnement quant au contenu de l'étude d'impact et au degré de précision à fournir. Cette option explique que l'Ae ne s'exprime pas dans le présent avis sous la forme de recommandations, mais décrit avec un certain détail la manière dont l'Ae envisage, dans le présent cas de figure, le traitement pertinent par l'étude d'impact de l'ensemble de ces exigences.

Par ailleurs, l'Ae conseille de se référer notamment au guide de cadrage portant sur les ports de plaisance et la qualité de l'eau (également pertinent pour les ports de pêche), élaboré par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne³.

Cet avis n'aborde pas de manière exhaustive chacun des points que la réglementation impose d'inclure dans une étude d'impact, ce qui n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter une étude d'impact complète, mais proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis.

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

L'essentiel de la desserte (passagers et fret⁴) des îles de Molène et d'Ouessant s'effectue à partir du port du Conquet, port de pêche et de plaisance, établi dans un aber⁵ long d'environ 1 km, ouvert à l'ouest – sud-ouest entre la pointe Sainte-Barbe et la presqu'île de Kermorvan. Il existe un lien fonctionnel fort entre les aménagements des trois ports du Conquet, de Molène et du Stiff à Ouessant, aussi bien dans une logique de

² 24 pages + annexes.

³ http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fiche_ports_plaisance_eau_04_2012_cle0fe37d.pdf.

⁴ Surtout sous forme de conteneurs à bagages.

⁵ Un aber (mot celtique signifiant « estuaire ») ou une ria (mot galicien-portugais) est une baie formée par la partie inférieure de la vallée d'un fleuve côtier envahie, en partie ou en totalité, par la mer. La géographie internationale utilise le mot ria ; mais le mot breton aber est aussi utilisé (source wikipedia).

service public pour les îliens toute l'année et par tous temps, que pour la desserte touristique estivale. En effet, ces trois ports se caractérisent notamment par l'absence de dispositif adapté aux personnes à mobilité réduite (PMR), conduisant ces dernières à devoir être portées par les marins, au moins à Molène et au Conquet, lors de l'embarquement ou du débarquement des navires.

1.1 Les installations actuelles des trois ports : fonctionnement et difficultés

1.1.1 La situation au Conquet

Si la partie amont du port du Conquet (pêche et plaisance) est concédée à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Brest, la partie aval où se situent la gare maritime et le point de départ de la desserte des îles est gérée directement par le conseil départemental du Finistère. Cette zone aval du quai Vauquois est constituée d'un terre-plein prolongé d'une partie en enrochement qui fait la jonction avec la digue Sainte-Barbe qui protège le port jusqu'au chenal d'entrée.

Pour la compagnie Penn-Ar-Bed (filiale de Kéolis) qui assure la desserte toute l'année (depuis 2009 : contrat de service public exclusif), l'embarquement et le débarquement s'effectuent par un escalier inséré dans le quai Vauquois, en passant par un espace marqué par une certaine perméabilité entre les cheminements de passagers et les mouvements de fret, comme constaté par les rapporteurs. Cette situation est source d'insécurité. Une autre compagnie (Finist'mer) dessert Ouessant seulement durant la période estivale et pour les passagers. Son embarquement s'accomplit sur la digue Sainte-Barbe, dans des conditions qui ne semblent pas nécessiter de travaux supplémentaires de sécurisation, selon ce qui a été indiqué aux rapporteurs.



Figure 1 : Le port du Conquet (source : Géoportail 2015)

1.1.2 La situation à Molène

À Molène, lorsque les conditions de houles et de marées le permettent (73 % des cas⁶), l'embarquement et le débarquement s'opèrent également par un escalier situé dans la digue du Bon Retour, dans des conditions ne permettant pas une bonne séparation des cheminements des passagers et des mouvements de fret.

⁶ Dans le reste des cas, c'est-à-dire majoritairement dans des conditions de mer agitée, il y a transbordement des

Par ailleurs, le franchissement ponctuel de la digue par des « paquets de mer » rend parfois dangereuses ces opérations pour les passagers.

Dans les conditions actuelles, il n'est pas possible d'envisager le stationnement à quai d'un navire durant quelques heures, ce qui représente une contrainte forte en cas d'avarie.

Le conseil départemental est responsable du port, mais n'y dispose pas de personnel permanent.

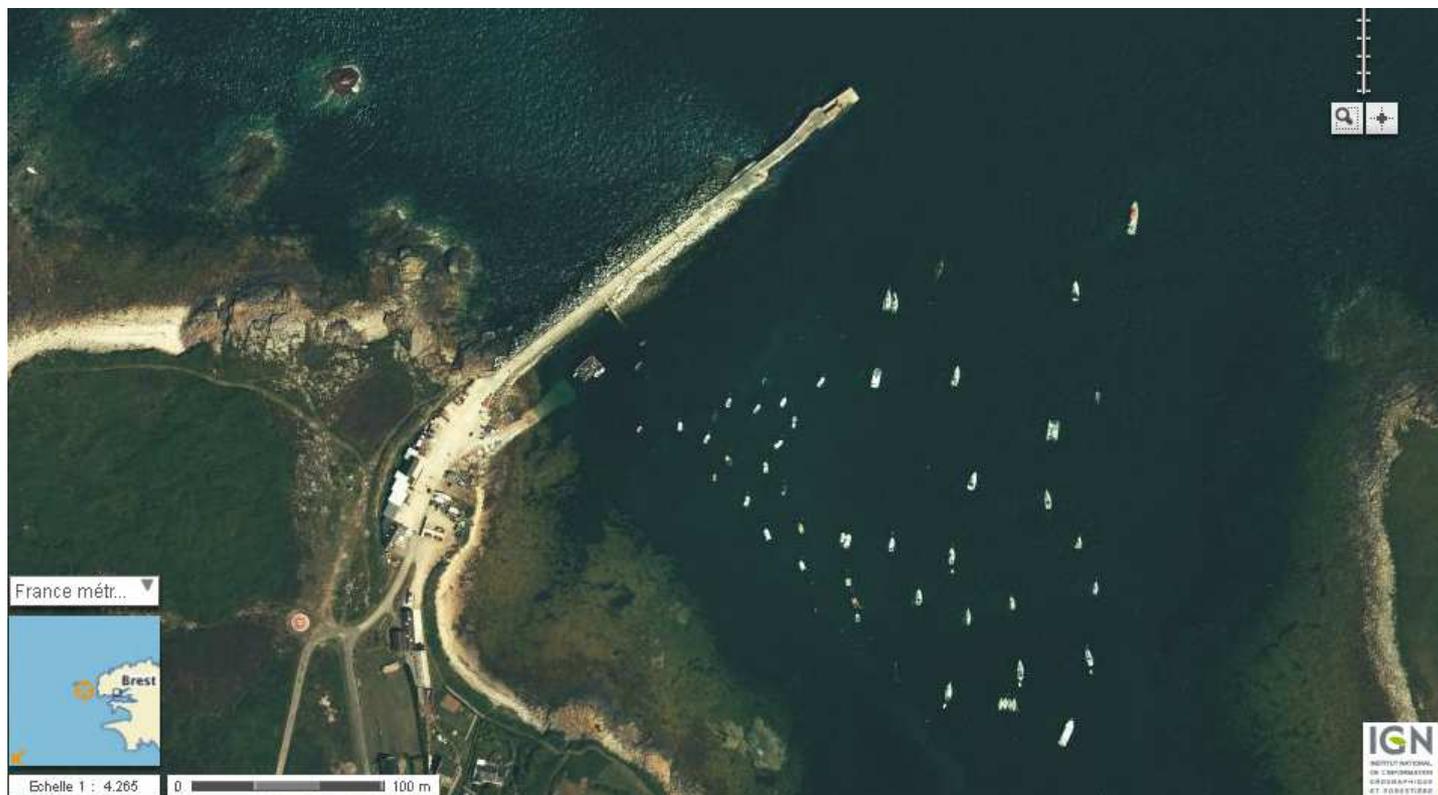


Figure 2 : Le port de Molène (source : Géoportail 2015)

1.1.3 La situation à Ouessant

À Ouessant, la compagnie Penn-Ar-Bed accoste sur la digue Jarlan, l'embarquement et le débarquement se réalisant, selon les navires et conditions, soit par un escalier situé dans la digue, soit par une passerelle posée sur le quai. Les flux de passagers et de fret se croisent sur la digue et sur le terre-plein adjacent où se situent la gare maritime et le hangar de stockage de fret. Tous les navires peuvent rester à quai pendant une période longue (une nuit ou un week-end).

La compagnie Finist'mer accoste sur le vieux môle (à proximité immédiate du passage des bateaux de pêche), tout comme les navires transportant des véhicules automobiles (voitures, cars, engins...) qui empruntent alors un accès très étroit ; ses passagers embarquent et débarquent par un escalier dangereux (pente, état dégradé et étroitesse) situé dans le vieux môle.

Le terre-plein pose des problèmes de cohabitation entre le stockage du fret, le stationnement temporaire des cars et des taxis à l'arrivée des navires, les loueurs de vélos et le stationnement organisé ou sauvage de véhicules, parfois de longue durée, sur la digue Jarlan, le terre-plein et la route qui remonte sur le plateau. Le conseil départemental emploie une personne à Ouessant pour le suivi du port.

À Molène comme à Ouessant, l'étroitesse des quais situés sur les digues rend difficile une bonne séparation des flux passagers et fret.

passagers et du fret dans un plus petit bateau qui va accoster au vieux port, davantage protégé.



Figure 3 : Le port du Stiff à Ouessant (source : Géoportail 2015)

1.2 Les objectifs et le programme de rattachement du projet

1.2.1 Les objectifs poursuivis

Les trois objectifs que le conseil départemental du Finistère se fixe pour définir les aménagements à réaliser sont les suivants (sans hiérarchisation, selon ce qui a été précisé aux rapporteurs) :

- sécuriser les cheminements respectifs des passagers et du fret ;
- sécuriser les phases d'embarquement et de débarquement ;
- améliorer l'accessibilité des PMR.

1.2.2 Les autres projets envisagés

Même si durant l'été, il existe d'autres ports d'embarquement et de débarquement pour Ouessant et parfois Molène, comme Camaret et Brest⁷, les rapporteurs ont été informés que l'enjeu de sécurisation des conditions d'embarquement et de débarquement dans le cadre de la mission de service public pour les îliens concerne essentiellement le port du Conquet (pour ce qui concerne le continent), ce dernier assurant également l'essentiel du trafic passagers en été, dont celui des personnes à mobilité réduite.

Les rapporteurs ont par ailleurs été informés des réflexions en cours, notamment demandées par des pêcheurs et des plaisanciers du Conquet, sur la protection de ce port contre la houle et les tempêtes, et sur l'éventuelle option d'une digue appuyée sur la presqu'île de Kermorvan située en site classé. Cette protection accrue du port du Conquet n'étant pas indispensable pour sécuriser la desserte des îles, ce projet (qui ne semble pas, par ailleurs, avoir atteint un stade de maturité technique et administratif suffisant) ne peut être considéré

⁷ Port régional et non départemental, ne relevant donc pas de la compétence du département du Finistère.

comme faisant partie du même programme que le présent projet au sens de l'article L. 122-1 II du code de l'environnement.

Il n'est pas prévu d'approfondissement des chenaux d'accès aux ports.

1.3 Le contexte environnemental

La presqu'île de Kermorvan qui délimite la partie nord du port du Conquet, en face du site des travaux envisagés, est un site classé⁸ (« Dunes des Blancs Sablons, étang de Kerjean, ria du Conquet & presqu'île de Kermorvan »). Les travaux prévus dans ce port se situent également à proximité d'un site Natura 2000 désigné au titre de la directive « habitats, faune, flore » (FR5300045 – Pointe de Corsen, Le Conquet)⁹.

Les travaux envisagés à Molène et à Ouessant sont situés à l'intérieur d'un site Natura 2000 désigné à la fois au titre de la directive « habitats, faune, flore » (FR5300018 – Ouessant et Molène) et au titre de la directive « Oiseaux » (FR5310072 – Ouessant et Molène). À Molène, la digue et le domaine public maritime (DPM) qui l'entoure sont situés en site classé. À Ouessant, le site classé concerne l'ensemble formé par le littoral de l'île et le DPM.

Les installations et chantiers des trois ports sont susceptibles d'altérer de façon notable le milieu marin du parc naturel marin d'Iroise, et les travaux prévus devront donc faire l'objet d'un avis conforme du conseil de gestion du parc, après vérification de leur compatibilité avec son plan de gestion.

La commune d'Ouessant est une commune du parc naturel régional (PNR) d'Armorique, et la compatibilité des travaux de réaménagement de la plate-forme avec la charte du PNR¹⁰ devra être vérifiée.

1.4 La consistance actuelle du projet et des aménagements projetés

1.4.1 Infrastructures et superstructures projetées

Pour les trois ports, la même solution technique a été retenue : celle du quai à paliers (structure rigide creuse, amenée par flottaison), constitué d'un ensemble de neuf paliers (chaque palier étant subdivisé en deux sous-paliers avec un replat de 30 cm) reliés entre eux par une rampe de 4,60 m de long, 1,20 m de large, avec une pente de 9 % utilisable par les poussettes et les fauteuils des PMR¹¹ à condition d'être poussés.

Par ailleurs, un escalier en fond de quai à paliers permet aux personnes de rejoindre rapidement le sommet du quai sans cheminer sur les rampes. L'ensemble de la structure a une largeur de 10 mètres pour une longueur d'environ 21 mètres, et sera encadrée par deux parties de quai-poids (caissons blocs préfabriqués en béton armé, empilés les uns sur les autres par le biais d'assises imbriquées, et emplies ensuite de matériaux (*a priori* ceux provenant du dragage et du déroctage prévus).

⁸ Articles L. 341-1 à L. 341-22 du code de l'environnement. Les sites classés sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés... L'inscription est une reconnaissance de la qualité d'un site justifiant une surveillance de son évolution, sous forme d'une consultation de l'architecte des Bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris. (source : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie).

⁹ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend environ 1 750 sites couvrant 12,5 % du territoire métropolitain.

¹⁰ Le conseil départemental du Finistère siège au comité syndical du PNR, et est engagé par la charte pour les actions qu'il mène (cf. article L. 333-1 V du code de l'environnement : « L'État et les collectivités territoriales adhérant à la charte appliquent les orientations et les mesures de la charte dans l'exercice de leurs compétences sur le territoire du parc. Ils assurent, en conséquence, la cohérence de leurs actions et des moyens qu'ils y consacrent. »)

¹¹ Cette option ne respecte pas les règles applicables aux PMR, qui limitent à 6 % cette pente. Les rapporteurs ont été oralement informés que cette option aurait néanmoins reçu l'accord informel des associations concernées et qu'une dérogation semblerait donc envisageable.



Figure 4 : Quai à paliers encadré par deux quais-poids (solution proposée à Molène, source : dossier remis à l'Ae)

Il a été indiqué aux rapporteurs :

- qu'il s'agissait d'une solution technique innovante, satisfaisant aux conditions locales particulièrement éprouvantes pour les infrastructures marines, mais ne disposant pas de références de terrain sur lesquelles s'appuyer ;
- que des tests d'exploitation avaient été simulés et donnaient satisfaction pour tous les types de navires de la compagnie Penn-Ar-Bed, dans toutes les conditions marines, pour un débarquement synchrone et sécurisé des passagers et du fret (ce dernier étant déchargé directement sur le quai-poids placé à l'avant du quai à paliers, à l'écart du cheminement des passagers), y compris pour le chargement et le déchargement de voitures et de cars.

Dans tous les cas, il est prévu des travaux de dragage et de déroctage jusqu'à une cote marine de -3 mètres, le tirant d'eau des navires de la compagnie Penn-Ar-Bed pouvant atteindre 2,77 m¹². Cette cote est également nécessaire pour poser les nouvelles structures.

Le coût d'ensemble du projet serait estimé à 15 M€ environ, divisé en trois parts égales sur les trois ports.

Au port du Conquet

Le quai à paliers sera positionné dans le prolongement ouest du quai Vauquois, en lieu et place de l'enrochement existant et de la cale déjà désaffectée de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Le quai-poids placé dans le prolongement rejoindra la digue Sainte-Barbe, créant de ce fait une nouvelle plate-forme.

Il est prévu l'extraction de 1 480 m³ de matériaux de dragage et de 5 520 m³ de matériaux de déroctage, soit 320 m³ de plus que ce qui est nécessaire pour remplir les nouveaux ouvrages – dans l'hypothèse où le réemploi des matériaux ne posera pas de problème lié à leur nature (notamment leur pollution).

Pendant la période de chantier, les modalités actuelles de débarquement et d'embarquement resteront en vigueur.

Au port de Molène

Le quai à paliers, encadré de part et d'autre par deux quais poids arasés à la côte du quai existant, sera accolé à la digue du Bon Retour.

¹² En réponse à une question des rapporteurs, il a été précisé qu'il n'était pas envisagé le recours ultérieur à de plus gros navires, et que les spécifications des trois ports desservis feront partie du cahier des charges de tout remplacement de navire.

Il est prévu l'extraction de 1 650 m³ de matériaux de dragage et de 9 350 m³ de matériaux de déroctage (travaux strictement limités à la zone « Up » du plan local d'urbanisme¹³), soit 4 950 m³ de plus que ce qui est nécessaire pour remplir les nouveaux ouvrages – dans l'hypothèse où le réemploi des matériaux ne posera pas de problème lié à leur nature (notamment leur pollution). L'approfondissement permettra aussi le stationnement des navires à quai durant quelques heures.

Un rehaussement de 1 mètre du muret le long de la digue sera effectué, mais sans obérer la vue actuelle des passagers depuis le navire à quai, en n'amorçant la surélévation qu'au niveau où les « paquets de mer » sont constatés, un peu plus loin vers la terre ferme. Ce rehaussement sera accompagné de la création d'une banquette permettant de s'asseoir au pied de ce muret qui atteindra, dans les endroits les plus exposés, une hauteur totale de deux mètres, permettant un débarquement même par mer agitée avec de forts « paquets de mer ».

Pendant la période de chantier, l'embarquement et le débarquement devront s'effectuer en mer, par transbordement via un petit bateau venant du vieux port, selon la solution pratiquée actuellement lorsque la digue n'est pas accessible (dans 27 % des cas).

Au port du Stiff à Ouessant

Le quai à paliers, encadré de part et d'autre par deux quais-poids arasés à la cote du quai existant, sera accolé à la digue Jarlan ; un duc d'Albe¹⁴ sera également implanté au droit du quai à paliers, pour faciliter l'accostage.

Afin de permettre la continuité de la desserte de l'île durant la période de chantier, mais aussi pour améliorer les conditions de débarquement et d'embarquement de la compagnie Finist'mer, le vieux môle fera préalablement l'objet de travaux, avec ajout d'un parement en béton en extrémité de quai avec incorporation d'un nouvel escalier ayant une pente conforme à la réglementation. Pour faciliter l'accostage des plus grands navires de la compagnie Penn-Ar-Bed, deux ducs d'Albe seront implantés de part et d'autre du vieux môle. L'un de ces ducs d'Albe limitant dès lors le passage des bateaux de pêche, il sera procédé au déroctage d'un « fruit » (terme du dossier pour désigner un rocher sous-marin saillant) pour restaurer le libre accès de ces derniers à leur lieu d'accostage.

Il est prévu l'extraction de 50 m³ de matériaux de dragage et de 2 650 m³ de matériaux de déroctage, soit 14 250 m³ de moins que ce qui est nécessaire pour remplir les nouveaux ouvrages – dans l'hypothèse où le réemploi des matériaux ne posera pas de problème lié à leur nature (notamment leur pollution). Le déficit sera comblé en partie par l'importation des excédents de dragage et déroctage du Conquet et de Molène, et en partie (*a priori* environ 9 000 m³) par l'importation d'autres matériaux de provenance encore inconnue (carrières ou autres chantiers).

Il est également prévu le réaménagement du terre-plein, avec réfection des revêtements, sans aucune artificialisation de nouvelles surfaces, mais en rationalisant les affectations aux différents usages susmentionnés, ainsi que les circulations, ce qui conduirait à une réduction du nombre de places de stationnement des voitures de l'ordre de 50 à 60 places sur un total actuellement constaté de l'ordre de 150 (places « sauvages » et places utilisées par des voitures « ventouses¹⁵ » incluses). Le cheminement piétonnier le long de la route montant sur le plateau, et conduisant notamment au lieu d'entreposage des vélos des trois loueurs, sera formalisé et aménagé. Il sera prévu des murets, des bancs, des dispositifs de signalisation et d'information des usagers du port, ainsi qu'un éclairage.

¹³ La zone « Up » est destinée à recevoir toutes les installations et équipements publics ou privés, de pêche, de plaisance, ou d'exploitation des fonds marins, liés à l'activité du port.

¹⁴ Pilotis (poteau de bois ou de ciment, tube d'acier...) ancré dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un navire peut s'amarrer ou s'appuyer.

¹⁵ Une voiture ventouse est un véhicule qui reste stationné plus de sept jours sur le même emplacement. On parle également de stationnement abusif. Il semblerait que ce délai de sept jours soit très largement dépassé pour un nombre significatif de véhicules ; il a été évoqué devant les rapporteurs des durées de plusieurs semaines à plusieurs mois. Une partie importante des véhicules qui stationnent pour des durées variables concerne des îliens qui se rendent sur le continent. Le stationnement concerne également des résidents secondaires.

1.4.2 Spécificité de la conduite des travaux

La réutilisation préférentielle sur site des matériaux issus du dragage (pas de matériaux vaseux, selon les analyses faites) et du déroctage pour le remplissage des structures de quai-poids devrait limiter les mouvements de matériaux, sous réserve de leur niveau de contamination¹⁶.

Il est chronologiquement indispensable de commencer les travaux par Molène, site nettement exportateur de matériaux vers les travaux d'Ouessant. À Ouessant, il est indispensable de commencer les travaux par le vieux môle, de manière à disposer d'une option technique permettant la continuité de la desserte de l'île. Les travaux du Conquet devraient également être conduits avant ceux de la digue Jarlan, compte tenu d'un faible excédent de matériaux, ce qu'il conviendra néanmoins de vérifier (notamment à la lumière du décalage de niveau entre l'actuel terre-plein et le nouveau terre-plein à l'arrière du quai à paliers).

La forte sensibilité locale du projet de réaménagement du terre-plein du port du Stiff nécessite de mener à son terme la concertation engagée.

1.5 Procédures relatives au projet

Une étude d'impact, qui devra satisfaire de manière proportionnée aux exigences des articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement, doit être réalisée et versée au dossier d'enquête publique en application des articles L. 123-1 et L. 123-2, et R. 123-1¹⁷ et par référence à la nomenclature définie par l'article R. 122-2 et notamment son 10° « Travaux, ouvrages et aménagements sur le domaine public maritime et sur les cours d'eau » (catégories d¹⁸ et f¹⁹), et le cas échéant son 21° « Extraction de minéraux ou sédiments par dragage marin ou retrait de matériaux lié au curage d'un cours d'eau », au cas où la teneur des sédiments extraits serait supérieure ou égale au niveau de référence²⁰ N₂ pour l'un au moins des éléments qui y figurent.

Il est prévu par le maître d'ouvrage que l'étude d'impact du projet vaudra évaluation des incidences Natura 2000 (code de l'environnement, article R. 414-22). L'Ae l'encourage en ce sens, pour faciliter l'appréhension globale des incidences du projet par le public.

Le projet est soumis à autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement (procédure dite « loi sur l'eau »). Le dossier devra faire référence aux rubriques pertinentes de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du même code, et notamment à son titre IV relatif aux impacts sur le milieu marin. Le projet devra explorer toutes les incidences sur l'eau et les milieux aquatiques et les traiter au regard des enjeux de la « loi sur l'eau » exprimés au travers des articles L. 211-1 et suivants du code de l'environnement.

La mise à l'enquête publique du projet découle notamment de l'obligation d'étude d'impact. Néanmoins l'enquête publique est également susceptible d'être justifiée au titre de plusieurs procédures :

- autorisation « loi sur l'eau » précitée. Conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact vaut document d'incidences « loi sur l'eau » si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6 du même code. Pour la bonne information du public, l'Ae considère qu'une présentation sous forme de précisions apportées dans l'étude d'impact, intégrant alors les éléments relatifs au dossier « loi sur l'eau », est la plus pertinente.
- éventuelle déclaration d'intérêt général des travaux (DIG)²¹ pour l'intervention en terrain privé assortie d'une déclaration d'occupation temporaire de propriétés privées²².

¹⁶ Les analyses menées par les services du département mettent en évidence des dépassements de certains seuils réglementaires de polluants.

¹⁷ Art. R. 123-1 I : « Pour l'application du 1° du I de l'article L. 123-2, font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude. »

¹⁸ Ports et installations portuaires, y compris ports de pêche.

¹⁹ Récupération de terrains sur le DPM d'une emprise totale ou supérieure à 2000 m².

²⁰ Les seuils N₁ et N₂ découlent de l'arrêté interministériel n°DEVO0650505A du 9 août 2006 modifié.

²¹ Article L. 211-7 du code de l'environnement, habilitant les collectivités territoriales à intervenir en terrain privé pour

Du fait notamment de son emprise à Molène et Ouessant, le projet suppose des travaux en site classé. Il est *a priori* soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé des sites²³. Pour cette raison, la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable est compétente sur ce dossier.

Le projet devra être positionné au regard des orientations des plans et programmes applicables au territoire du projet et notamment :

- les orientations fondamentales et les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne, en tenant compte des éléments de son actualisation en cours, susceptible d'être effective au moment de l'instruction du dossier ;
- les objectifs environnementaux arrêtés en 2012²⁴ pour la sous-région marine dans le programme d'action pour le milieu marin (PAMM) « Mers celtiques » en application de la directive cadre communautaire stratégie pour le milieu marin 2008-56 qui vise le bon état écologique des eaux marines d'ici 2020 ;
- le plan de gestion du parc naturel marin d'Iroise, approuvé le 25 novembre 2010 ;
- la charte 2009-2021 du parc naturel régional d'Armorique, notamment pour ce qui concerne le terre-plein du port du Stiff.

Pour la bonne et complète information du public, l'Ae recommande d'éviter autant que possible les procédures successives, de présenter au public un dossier portant sur le plus grand nombre possible d'autorisations et, le cas échéant, d'envisager des enquêtes publiques simultanées²⁵.

Les éléments du présent avis ne préjugent pas de l'application d'autres procédures réglementaires, qui pourraient être à mobiliser (permis d'aménager, permis de construire, transfert de gestion du DPM...), mais qui ne relèvent pas de la compétence de l'Ae, ni de l'évolution possible des procédures à l'échéance de dépôt du dossier.

1.6 Principaux enjeux environnementaux actuellement relevés par l'Ae

Dans l'état actuel des informations communiquées aux rapporteurs, l'Ae estime que les enjeux principaux de ce projet sont (sans qu'il soit à ce stade possible de les hiérarchiser) :

- les impacts (notamment acoustiques) du chantier (déroctage) sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces, notamment des mammifères marins, qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 concernés par le projet de Molène et celui d'Ouessant, et dans une moindre mesure par celui du Conquet ;
- la qualification chimique des matériaux de dragage dans les trois ports, mais plus particulièrement pour celui de Molène, les conditions de leur entreposage, puis de leur réemploi dans les structures des quais-poids ou de leur évacuation pour stockage ;
- l'insertion paysagère du projet de réaménagement du terre-plein du port du Stiff, et la prévention de tout effet induit en site Natura 2000 ou en site classé de la limitation du nombre de places de stationnement, avec la nécessité d'anticiper pour prévenir le risque d'apparition de nouveaux parkings sauvages ;
- les impacts du nouveau dispositif d'éclairage du terre-plein du port du Stiff sur la faune, notamment l'avifaune (marine et terrestre) et les chiroptères ;

entreprendre l'étude, l'exécution et l'exploitation de tous travaux, actions, ouvrages ou installations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence, dans le cadre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux s'il existe.

²² Loi du 29 décembre 1892 sur les dommages causés à la propriété privée aux fins de réaliser toutes opérations de travaux publics nécessaires à l'étude ou à l'exécution de projets de travaux publics, civils ou militaires, exécutés pour le compte de l'État, des départements ou des communes.

²³ Article L. 341-10 et articles R. 341-10 à R. 341-13 du code de l'environnement.

²⁴ Arrêté inter-préfectoral n° 159-2012 du Préfet Maritime de l'Atlantique du 18 décembre 2012 et n° 2012-479 du Préfet de la région des Pays de la Loire du 19 décembre 2012 portant approbation de l'évaluation initiale des eaux marines du plan d'action pour le milieu marin de la sous-région marine « Mers Celtiques ».

²⁵ Application des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques des projets susceptibles d'affecter l'environnement.

- la prise en compte de l'élévation du niveau de la mer liée aux changements climatiques et des effets des tempêtes.

Il appartient néanmoins à l'étude d'impact de vérifier la pertinence et la hiérarchisation de ces enjeux, et d'apporter, le cas échéant, la démonstration d'une grille d'analyse des enjeux hiérarchisés plus pertinente.

2 Éléments du cadrage préalable demandé

2.1 Le périmètre d'étude

Le périmètre d'étude doit être adapté selon les thématiques abordées et les enjeux environnementaux. L'Ae attire l'attention du maître d'ouvrage sur le choix d'une échelle pertinente pour étudier les effets à longue portée, comme le bruit en milieu marin, ou à portée dépassant le seul périmètre de travaux, comme la diffusion de polluants ou de matières remises en suspension. À ce titre, la prise en compte des autres projets connus dont les effets cumulés doivent être étudiés avec ceux du présent projet (au sens de l'article R. 122-5 II 4° du code de l'environnement) pourra aussi dépendre aussi des thématiques.

2.2 L'état initial

Concernant la caractérisation des sédiments susceptibles d'être extraits ou remis en suspension, les premières analyses effectuées par le maître d'ouvrage n'ont pas identifié de dépassement du seuil N_2 , mais des valeurs qui s'en rapprochent pour le cuivre, le mercure et le TBT (tributylétain). L'Ae estime que cette situation nécessite des investigations complémentaires dans un contexte où le parc naturel marin d'Iroise mentionne d'une part la vraisemblance d'une variabilité saisonnière ou interannuelle, et d'autre part des dépassements déjà constatés du seuil N_2 pour le TBT au Conquet, pour le cuivre et le TBT à Molène, et pour le TBT à Ouessant. Il signale aussi des dépassements des seuils écotoxicologiques pour l'Irgarol²⁶.

L'état initial sur ce volet devra permettre d'estimer avec un taux de confiance suffisant la situation effective des sédiments par rapport à la réglementation applicable au moment des travaux²⁷, laquelle devra être aussi clairement que possible exposée (y compris en cas de stockage dans les caissons des quais-poids).

Par ailleurs, l'état initial devra notamment prendre en compte l'ensemble des inventaires et connaissances recueillies par le parc naturel marin d'Iroise relatives à la faune et la flore, au fonctionnement des écosystèmes marins et à la courantologie dans les zones concernées, ce qui devrait constituer une base suffisante de données pour couvrir les zones du périmètre d'études en dehors des zones de travaux *stricto sensu* et leurs abords immédiats. Ces derniers devront, pour leur part, faire l'objet d'inventaires proportionnés aux enjeux qui semblent *a priori* modérés.

2.3 La justification du parti retenu

L'Ae estime nécessaire de préciser dans l'étude d'impact le scénario de référence hors projet et d'en caractériser les effets : quelle serait l'évolution (ou son absence) la plus probable des conditions d'accès dans les trois ports en l'absence de projet, et quelles seraient les conséquences d'une telle situation.

L'état des concertations menées avec les utilisateurs des trois ports, les communes et les habitants, ainsi qu'avec les associations susceptibles d'être concernées par le projet et/ou ses impacts devra être présentée. Il sera notamment précisé de quelle manière ces concertations auront ou non influencé les choix (abandon d'une solution, intégration de variantes dans le projet).

²⁶ L'Irgarol 1051® ou cybutryne est un algicide puissant de la famille des triazines, utilisé dans les peintures antisalissures destinées à empêcher les organismes aquatiques de se fixer sur la coque des navires ou sur d'autres objets immergés.

²⁷ Cette remarque vaut pour les seuls sédiments qui seront effectivement extraits ou remaniés : la mise en d'œuvre d'une mesure d'évitement ou de réduction appropriée peut rendre inutile cette préconisation.

Par ailleurs, les options et orientations qui ont fait l'objet de discussions avec l'inspection des sites classés et le service de l'architecte des bâtiments de France²⁸ seront exposées lorsqu'elles permettront d'étayer les choix effectués.

Plusieurs variantes ont été présentées aux rapporteurs : palier mobile, ponton flottant (avec ou sans quai-poids), cale à 12 % (avec ou sans ascenseur pour les personnes à mobilité réduite), rampe métallique flottante à l'est du vieux môle à Ouessant. Elles devront être analysées en termes d'avantages et d'inconvénients au regard des objectifs du projet, tels que rappelés ci-dessus, mais aussi eu égard à leurs effets sur l'environnement terrestre et marin, sur le paysage et sur la santé humaine (particulièrement pour les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite), en procédant à une comparaison multicritères entre les variantes qui soit cohérente avec la hiérarchisation des enjeux. À ce titre, le choix d'une solution technique identique dans les trois ports alors que leurs configurations respectives sont très différentes devra être clairement étayée.

Cette partie permettra de mettre en évidence la démarche d'évitement ou de réduction dans la séquence « Éviter, puis réduire les impacts, et le cas échéant les compenser » (ERC) eu égard aux principaux enjeux qui auront été identifiés (au moins pour ceux mentionnés supra). Cette justification est particulièrement attendue concernant les possibles atteintes aux sites classés, aux sites Natura 2000, aux habitats et aux espèces patrimoniaux, et aux conditions d'exercice des activités humaines (déplacements, pêche, tourisme...).

Le choix de la localisation des aires de chantier, et surtout de stockage de matériel ou de matériaux, sera précisé et justifié au regard des impacts possibles identifiés, ainsi que les principales clauses du cahier des charges relatif aux mesures de protection de l'environnement qui seront imposées aux entreprises.

Concernant la préfabrication des éléments avant leur installation sur site, les précisions suffisantes seront apportées pour informer le public sur l'existence d'impacts éventuels, leur localisation et leur nature (tant pendant la fabrication qu'au cours du transport des éléments).

2.4 Les impacts et les mesures ERC

La description des impacts devra porter sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, à court, moyen et long terme, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet. Ils porteront sur les aménagements prévus et sur la phase de travaux, mais aussi sur la phase de fonctionnement et d'entretien. Ils seront analysés notamment au regard des enjeux principaux, puis des autres enjeux. Pour chacun de ces impacts, la démarche ERC sera présentée.

2.4.1 Indications sur la phase de travaux

Tels qu'identifiés à ce stade, les principaux impacts pressentis en phase travaux sont susceptibles de provenir :

- de la remise en suspension de polluants et de matières en suspension et de leur diffusion, à une échelle qu'il conviendra d'estimer pour justifier le choix du périmètre d'étude retenu sur ce sujet,
- du stockage temporaire de matériaux, pouvant provoquer lixiviations²⁹ et ruissellements, et pour lesquels les mesures d'évitement ou de réduction qui seront mises en œuvre seront détaillées,
- des perturbations induites par le chantier sur les activités humaines (déplacements, pêche, tourisme),
- des conséquences du bruit sous-marin provoqué par les déroctages. La présence à Molène de colonies résidentes de Phoque gris, de Grands dauphins, mais aussi de Loutres d'Europe (dont la présence en milieu insulaire est rarissime en France) nécessite qu'une attention toute particulière soit portée sur les incidences des travaux sur ces espèces : ce point est très important au regard de l'appréciation de la compatibilité du projet avec le PAMM (cf. le descripteur 11 qui prévoit de limiter les émissions impulsives et les émissions continues à un niveau n'ayant pas un impact significatif sur les espèces).

²⁸ Service départemental de l'architecture et du patrimoine (SDAP).

²⁹ Entraînement d'éléments solubles (certains pouvant être toxiques) par les écoulements d'eau ayant lieu à travers les matériaux stockés.

L'Ae a noté qu'il existe par ailleurs des projets de construction de parcs éoliens *off shore*, générateurs de fortes nuisances sonores en phase de travaux. Ainsi, l'étude d'impact du projet de parc éolien de Saint-Nazaire, sur lequel l'Ae a rendu un avis³⁰, précise que les bruits générés auront une portée sur certains mammifères marins qui peut atteindre le sud du Finistère tout en mentionnant que certaines de leurs colonies sont situées à Molène notamment. Les travaux de ce parc éolien sont prévus 24h / 24 entre 2016-2020. Tout en respectant le principe de proportionnalité des investigations aux enjeux, il conviendra donc de prendre en compte les impacts cumulés entre le présent projet et les projets de parcs éoliens situés sur la façade Atlantique et dans la Manche, particulièrement pour ce qui concerne le bruit sous-marin. Pour cela, une présentation des distances et des niveaux d'effet des bruits sous-marins générés selon la sensibilité des espèces présentes permettra de définir la zone d'étude de l'étude d'impact sur cette thématique. La démarche d'évitement et, à défaut, de réduction des impacts acoustiques sera présentée.

Compte tenu des impacts de chantier d'ores et déjà identifiés comme importants par le maître d'ouvrage, une attention particulière sera donnée à décrire la manière dont l'organisation du chantier pourra les éviter ou les réduire, y compris en terme d'approvisionnement des matériaux nécessaires et de calendrier des opérations. Concernant le calendrier, la justification du choix des dates de travaux devra être présentée dans l'étude d'impact eu égard à la recherche d'un compromis opérationnel entre les importantes contraintes pressenties (évitement des périodes touristiques, du mauvais temps, prise en compte de la saisonnalité de la pollution des sédiments ou des cycles biologiques des espèces patrimoniales...).

2.4.2 Indications sur la phase d'exploitation et d'entretien

Il apparaît que la phase d'exploitation et d'entretien devrait être relativement comparable à la situation actuelle, sauf sur trois volets sur lesquels l'étude d'impact devra présenter les effets directs ou induits du projet : l'éclairage de parties du terre-plein ou de la voirie à Ouessant, la question des stationnements sauvages au même endroit, et la démonstration de l'étanchéité (pendant toute leur durée de vie) des caissons des quais-poids susceptibles de contenir des sédiments pollués – sous réserve des résultats plus poussés sur leur caractérisation chimique.

Sur ces différents impacts, la présentation de la démarche ERC mise en œuvre, permettra de guider le lecteur de l'étude d'impact.

2.4.3 Cas particulier de l'évaluation des incidences Natura 2000

Les impacts devront être analysés au regard de la sensibilité des espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 (particulièrement : Grand dauphin, Phoque gris, Loutre d'Europe). En l'état de la définition du projet, il apparaît que les oiseaux ne devraient pas être affectés significativement et que les informations d'ores et déjà disponibles semblent suffisantes, sauf pour ce qui concerne les espèces fréquentant effectivement la zone du port du Stiff où un éclairage doit être installé.

2.5 Les méthodes

L'étude d'impact explicitera les méthodes retenues pour la caractérisation des habitats naturels et des habitats d'espèces³¹, et pour identifier les espèces. Une appréciation de l'état de conservation des habitats naturels et des habitats d'espèces susceptibles d'être affectés par le projet devra être exposée, sur la base d'une part de la structure et de la fonctionnalité de l'habitat, d'autre part sur la base des menaces et pressions.

Elle présentera également une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement, notamment le détail des difficultés (par exemple lacunes techniques ou dans les connaissances) rencontrées en compilant les informations requises, ainsi que des principales incertitudes.

³⁰ Avis Ae n° 2015-11 du 6 mai 2015, disponible à l'adresse : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150506_-_Parc_eolien_offshore_de_Saint-Nazaire_44_-_delibere_cle75acf9.pdf

³¹ « Habitats naturels : des zones terrestres ou aquatiques se distinguant par leurs caractéristiques géographiques, abiotiques et biotiques, qu'elles soient entièrement naturelles ou semi-naturelles ». « Habitats d'une espèce : le milieu défini par des facteurs abiotiques et biotiques spécifiques où vit l'espèce à l'un des stades de son cycle biologique » (directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages).

2.6 Suivi – évaluation – retour d’expérience

Les modalités de suivi, son calendrier, la publication des résultats du suivi, et les interventions correctrices au cas où les mesures de réduction et de compensation n’atteindraient pas leur objectif seront explicitées. Le suivi distinguera la phase de travaux et la phase d’exploitation.

Les résultats du suivi pourraient utilement être rendus publics par le maître d’ouvrage, et constituer la base d’un retour d’expérience en faisant en sorte que les éléments pertinents soient cohérents avec le programme de surveillance de la directive cadre « stratégie du milieu marin » (DCSMM) et avec le dispositif de suivi du plan d’action pour le milieu marin pour la sous-région marine « Mers celtiques ».