



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 08 SEP. 2016

Autorité environnementale

**AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**  
relatif au projet de construction d'un quatrième quai et du terre-plein  
Port du Légué à Saint-Brieuc (22)  
—dossier reçu le 8 juillet 2016—

#### **Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

Par courrier du 6 juillet 2016, le Préfet des Côtes-d'Armor a saisi pour avis le Préfet de région, Autorité environnementale (Ae), du projet de construction d'un quatrième quai et d'un terre-plein dans le Port du Légué sur le territoire communal de Saint-Brieuc (22).

Le projet est instruit dans le cadre de l'expérimentation de l'autorisation unique Loi sur l'eau, résultant du décret n° 2014-450 du 2 mai 2014 et de l'ordonnance n° 2014-355 du 20 mars 2014. Il est aussi soumis aux dispositions du code de l'environnement relatives aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

L'Ae a pris connaissance des avis de l'Agence régionale de la santé (ARS) émis en date du 22 juillet et de la direction départementale des territoires et de la mer des Côtes-d'Armor, du 7 juillet 2016.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, qui fait office d'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas un avis favorable ou défavorable au projet lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. A cette fin, il est transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier, conformément à la réglementation. 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).

Le présent avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

## Synthèse de l'avis

La Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes-d'-Armor est maître d'ouvrage du projet de création du 4ème quai dans le port du Légué de la Baie de Saint-Brieuc, afin d'adapter les installations du port de commerce aux dimensions et tonnages croissants des navires, et de réorganiser et développer les activités de plaisance et de commerce dans les bassins à flot et l'avant-port existants.

Le projet de quai est associé à la construction d'un terre-plein de 7,6 ha (à terme) aménagé par remblai avec les matériaux du dragage effectué dans l'avant-port du Légué, en avancée dans l'estuaire du Gouët, en face et à 150 mètres de la rive gauche, sur la commune de Plérin.

Au vu du positionnement du projet dans l'embouchure du cours d'eau et au fond de la Baie de Saint-Brieuc, l'Ae a identifié des enjeux environnementaux importants, relatifs aux modifications des conditions d'écoulements hydrauliques, à la préservation des écosystèmes de vasières et de la faune qui y est inféodée, et enfin, concernant le paysage et le cadre de vie des riverains des activités portuaires.

Ce projet de grande ampleur s'appuie sur des études spécifiques dont l'étude d'impact reprend des extraits, en rapportant de manière très synthétique les conclusions des évaluations thématiques justifiant des choix techniques effectués. Toutefois, les démonstrations ne sont pas explicites et *l'Ae souligne la nécessité d'apporter des compléments en vue de confirmer les évaluations d'impacts présentées dans le dossier.*

- Préciser la teneur du projet dans son ensemble (requalification des ports de commerce et de plaisance, aménagement du quai et du terre-plein, dragages connexes) et en traiter tous les aspects.
- Préciser l'état initial du port du Légué en préambule aux différents chapitres de l'étude d'impact, développer l'historique de la définition du projet et joindre l'intégralité des études support au dossier.

Ce projet d'aménagement empiète largement sur l'estuaire du Gouët et transformera cet espace naturel de manière irréversible. Cependant, l'étude d'impact n'envisage pas d'apporter des solutions en termes de mesures de réduction des impacts ou de mesures compensatoires et n'est pas recevable en l'état.

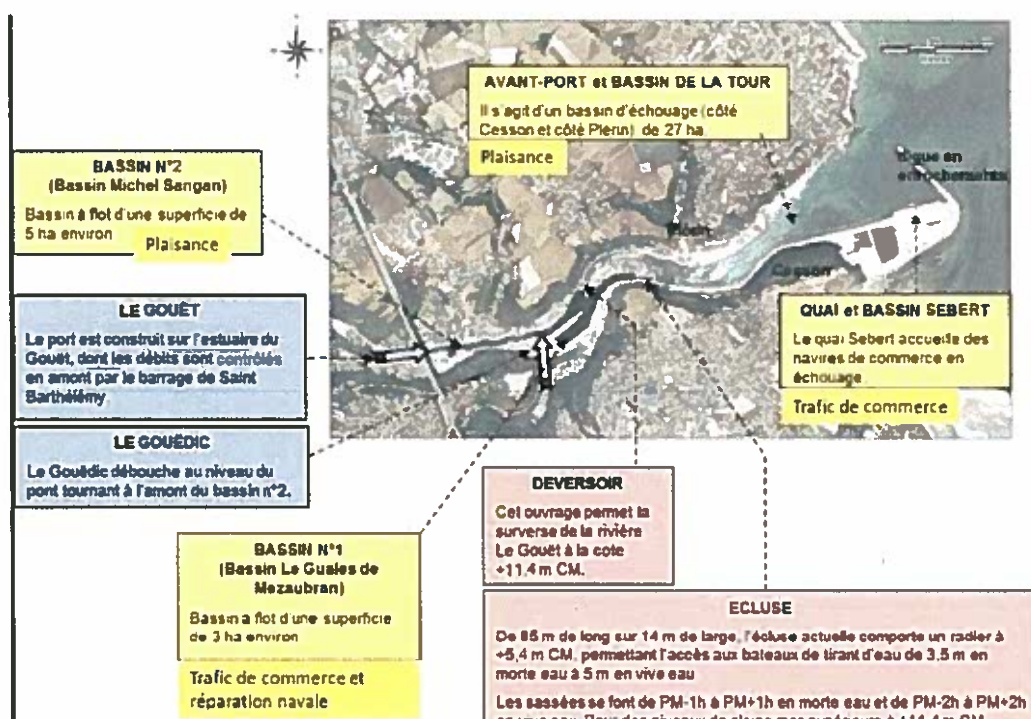
- *L'Ae recommande de compléter la démarche d'évaluation des impacts vis-à-vis des enjeux environnementaux signalés pour lesquels des dommages sont constatés (suppression d'habitats, modification irréversible des paysages, augmentation des nuisances de bruit) et de proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, assorties des mesures de suivi de l'environnement à mettre en place après l'aménagement.*

## Avis détaillé

### 1. Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

#### 1.1. Contexte

Le port de Saint-Brieuc-Le-Légué est le premier port de commerce départemental et le cinquième à l'échelle régionale. Les activités et missions de service public en matière de commerce et de réparation navale ont été déléguées par le Conseil départemental des Côtes-d'Armor à la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes-d'Armor, maître d'ouvrage du projet. Le port a pour vocation principale le commerce et surtout l'importation de marchandises liées aux activités agricoles<sup>1</sup>, auxquels s'ajoutent des activités de réparation navale et de port de plaisance.



Configuration du Port du Légué avec les bassins à flot, l'écluse, l'avant-port et le bassin de la Tour

Situé dans le fond de la Baie de Saint-Brieuc et au niveau de l'embouchure du Gouët, le port se compose de plans d'eau successifs encadrés par les zones péri-urbaines et industrielles des deux communes de Saint-Brieuc et de Plérin. De l'amont vers l'aval, les deux bassins à flot concernent le port de plaisance<sup>2</sup> et le port de commerce (bassin n°1) desservant l'unité de carénage, l'aire de manutention et l'aire de réparation navale. Le barrage-déversoir et l'écluse du Gouët situés de part et d'autre de l'îlot central de l'estuaire constituent la limite entre les plans d'eau et le port à échouage qui se compose des installations de l'avant-port et du bassin de la Tour, avec notamment le quai SEBERT pour l'accostage des navires de fort tonnage. La jetée de Cesson (construite en enrochements dans les années 2000 sur la rive de Saint-Brieuc) ferme partiellement l'embouchure et a permis de créer le terre-plein des Kaguerlins

1 Les produits agricoles captent 66% du tonnage traité et concernent des tourteaux, le bois, les sables coquilliers et le maërl, le kaolin et les engrais. Dans des proportions moindres, les sables et les argiles, ainsi que les métaux de déconstruction sont également transportés.

2 Le port de plaisance (bassin n°2) dispose de 270 anneaux et de 150 places à terre (site le plus important en Bretagne Nord).

qui accueille, sur une surface de plus de 5 ha, des entrepôts et des zones de stockage pour le fret desservies par une voie ferrée. Le reste de l'enclôture est dédié au stockage des sédiments dragués dans le port (bassins à flot et avant-port) et comporte une réserve à incendie pour la sécurité des déchargements d'engrais.

L'utilisation du bassin à flot existant (Le Gualès de Mézaubran) en amont de l'écluse de 85 m de longueur pour le trafic de commerce s'avère désormais inadaptée aux dimensions des bateaux actuels<sup>3</sup>. Les infrastructures du bassin de la Tour admettent des navires plus importants (jusqu'à 120 mètres et 2 500 tonnes), mais nécessitent un dragage régulier des fonds pour l'accostage sur le Quai SEBERT, qui est saturé en marées de vives-eaux.

Le Conseil Départemental souhaite implanter un 4<sup>ème</sup> quai et un terre-plein supplémentaire afin d'accueillir des navires de commerce plus importants (jusqu'à 5 000 T) et d'améliorer l'accessibilité aux différents bassins<sup>4</sup>, pour y concentrer les activités de commerce avec un développement de la plaisance dans les bassins à flot<sup>5</sup>. L'opération pourrait répondre aussi aux besoins liés à la construction du parc éolien en baie de Saint-Brieuc.

## 1.2. Le projet

En première phase (2017-2018), le projet consiste à aménager, dans l'avant-port à échouage, les cordons d'enclôture en enrochement, les rampes d'accès et le nouveau quai de 100 mètres, et à réaliser un premier terre-plein de 2,5 ha destiné à la construction de bureaux et d'entrepôts en lien avec le développement des futures activités.



Représentation schématique du projet (extrait de l'étude d'impact)

La construction du quai nécessitera des travaux de nivellement pour obtenir un niveau identique à celui du chenal actuel<sup>6</sup>. Le quai et les digues reposeront soit directement sur le substrat rocheux (schiste) soit sur une couche de matériaux d'épaisseurs variables composée

3 La longueur moyenne des navires est comprise entre 90 et 110 m (3 000 à 5 000 t), alors que les dimensions de l'écluse et le virage du chenal qui mène ensuite au bassin n°1 limitent l'accès aux navires de 83 m de longueur et 12,80 m de largeur, avec un tonnage moyen de 1 800 t.

4 Le trafic actuel du bassin à flot est de 90 000 t/an, le projet devrait permettre de l'augmenter de 30 000 t à échéance 2018 et environ 50 000 t à l'horizon 2023.

5 La capacité d'accueil du port de plaisance sera ainsi augmentée de 100 places à flot et 300 places à terre supplémentaires.

d'alluvions, galets et blocs qui devra être consolidée. Le quai de commerce sera réalisé par un rideau de palplanches métalliques avec tirants, et protégé contre la corrosion par un voile béton. Les besoins en enrochements pour la réalisation de l'enclôture seront pourvus partiellement par l'utilisation des matériaux présents sur le perré et le long du chemin des oiseaux (13 000 m<sup>3</sup> soit 45 % du total). Le projet prévoit la mobilisation de 191 000 m<sup>3</sup> de sédiments de dragage pour constituer les remblais du projet en première phase, dont 100 000 m<sup>3</sup> provenant du stock constitué sur le terre-plein des Kaguerlins<sup>7</sup>. Les prélèvements ne concerneront que la fraction sableuse, du fait des risques de concentration en éléments toxiques<sup>8</sup> de la partie vaseuse et une caractérisation préalable des différentes couches sera réalisée avant chaque intervention. Au fil des campagnes de dragages (entre 2020 et 2024), le casier créé par le quai et ses digues d'enclôture, sera remblayé par les volumes de dragage de l'avant-port, les besoins globaux étant estimés à 500 000 m<sup>3</sup>.

Le projet intègre deux niveaux de traitement des eaux pluviales selon leur origine et charges organiques à traiter (les eaux issues du terre-plein, les eaux issues des chaussées d'accès). Les travaux étant susceptibles de remettre en suspension les sédiments, des paramètres de suivi de la qualité de l'eau ont été définis et deux stations de surveillance<sup>9</sup> seront mises en place et comparées à la station de référence (point IFREMER) de la Baie de Saint-Brieuc.

Un aménagement paysager dans l'angle Sud-Ouest du terre-plein sera réalisé (sous forme de buttes et de noues en sable, chemin piétonnier) sur une surface de 1,3 ha, par remblaiement des sables issus de dragage. Il se positionne en continuité du chemin de halage et du sentier des oiseaux et la création d'un belvédère permettra aux randonneurs d'avoir une vue panoramique sur les activités du port de commerce et de l'avant-port.

### 1.3. Contexte environnemental

Le port du Légué s'insère entre des coteaux dont la dénivellation peut atteindre 50 à 100 m, dans une vallée étroite (entre 200 et 300 m) au profil très encaissé. L'urbanisation du port en amont se développe sous forme de quartiers résidentiels gagnés par la reconquête des friches industrielles situées à proximité des bassins à flot.

#### La richesse patrimoniale

Les ruines de la tour de Cesson sont classées Monument Historique<sup>10</sup>. Le projet est situé à l'intérieur d'une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF de type II) qui concerne l'ensemble de la Baie de Saint-Brieuc (emprise portuaire comprise) pour l'avifaune présente. Le projet est situé à proximité d'espaces naturels sensibles<sup>11</sup> et le fond de la Baie de Saint-Brieuc est d'importance européenne pour les oiseaux en période hivernale.

---

6 Dans la configuration actuelle de l'avant-port soumis aux régimes des marées (port à échouage), il est envisagé une cote d'exploitation fixée à (+4,00 CM) en pied de quai, cote identique à celle du chenal actuel.

7 Les matériaux de dragage issus de l'entretien des bassins à flot et de l'avant-port sont stockés sur le casier des Kaguerlins et le volume de sable disponible est estimé à 150 000 m<sup>3</sup>.

8 Les analyses des sédiments indiquent des résultats situés majoritairement en dessous des normes, mais une analyse (octobre 2015) a révélé un léger dépassement des normes pour les hydrocarbures : (Acénaphthène : 0,042 pour un seuil N1 à 0,040 - Fluorène : 0,023 pour un seuil N1 à 0,020).

9 Le suivi comporte une analyse mensuelle de la bactériologie des coquillages conformément au protocole de classement des zones conchylicoles (E.coli relargage potentiel de germes stockés au sein du sédiment) et une mesure journalière de la turbidité de l'eau.

10 Arrêté ministériel en date du 24 avril 1926, le projet devra donc recevoir un avis conforme de la part de l'Architecte des Bâtiments de France.

## Un transit sédimentaire important

L'amélioration de la qualité écologique du cours d'eau du Gouët constitue un enjeu local (classé en liste 2<sup>12</sup>), la migration des espèces piscicoles et le transport des sédiments étant interrompus actuellement par la présence d'un barrage à l'amont, et par l'écluse et le barrage-déversoir de l'îlot du Gouët. Une étude de la restauration de la continuité écologique est en cours.

Ces rivières déversent des sédiments fins formant des dépôts de vase dans les bassins à flot et les courants de marée déplacent les sables de l'embouchure vers l'avant-port. La configuration actuelle du port et ses protections vis-à-vis de la houle et de l'agitation par l'écluse, le barrage-déversoir et la jetée de Cesson, entraînent des accumulations de sédiments en arrière de la jetée, nécessitant des travaux de dragage<sup>13</sup> importants et réguliers.

- pour les bassins à flot, un dragage de vase tous les 8 à 10 ans de 60 à 80 000 m<sup>3</sup>,
- pour l'avant-port et sur la plate-forme d'échouage (devant le quai Sebert), le dragage de sables fins est réalisé en continu à marée basse, pour 80 à 100 000 m<sup>3</sup> par an. La sédimentation est liée à la tranquillisation de l'avant-port derrière la jetée de Cesson.

Le port étant situé au fond d'une vallée, l'accès routier est contraint par la topographie du site. Une partie du trafic de camions (environ 1/3) est liée au chargement ou au déchargement des navires et est estimée à environ 70 poids-lourds par jour.

Le port du Légué est soumis aux risques d'inondations fluviale et maritime et aux risques technologiques et de pollution liés aux déchargements d'engrais azotés. Le projet est susceptible d'agir sur ces aléas.

### **1.4. Procédures relatives au projet et programmes de rattachement**

Le projet relève d'une procédure d'autorisation unique intégrée pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement et comporte une étude d'impact et une évaluation des incidences Natura 2000.

Le projet de construction de bâtiments est compatible avec le règlement de la zone UMa, mis en place par modification du Plan local d'urbanisme et permettant la constructibilité sous réserve de règles strictes d'implantation, de hauteurs constructibles, et d'aspect extérieur des constructions et des installations, en raison du caractère particulier de cette zone créée artificiellement en bordure immédiate d'espaces naturels classés. Le projet répond aux orientations du Schéma de cohérence et d'orientation des territoires (SCoT) du pays de Saint-Brieuc qui encourage les communes littorales à faciliter l'aménagement et le développement des ports de commerce ainsi que leur accessibilité terrestre et maritime.

---

11 Les sites Natura 2000 couvrent l'anse d'Yffiniac pour les oiseaux (ZPS) et les hauteurs de Cesson pour les habitats (ZSC). La réserve Naturelle de la baie de Saint-Brieuc s'étend jusqu'à l'enclôture de Cesson.

12 Arrêté de classement des cours d'eau en liste 2 au titre de l'article L.214-17 du Code de l'environnement signé le 10 juillet 2012 par le Préfet coordonnateur de bassin Loire-Bretagne.

13 L'arrêté préfectoral du 20 mars 2009 (portant prescriptions spécifiques à déclaration en application de l'article L.214-3 du code de l'environnement relative au dragage et au dépôt des sédiments extraits de l'avant-port du Légué) précise la gestion actuelle des sédiments dans l'avant-port du Légué.

## **1.5. Principaux enjeux identifiés par l'Ae**

Compte tenu de l'ampleur des travaux envisagés dans l'embouchure du Gouët, le projet est susceptible de modifier les conditions d'écoulement des eaux (bathymétrie, courantologie, dépôts de sédiments, etc.) avec de possibles incidences sur les risques d'inondation.

La construction du terre-plein étant prévue sur des espaces naturels de vasières utilisées comme aires d'alimentation pour l'avifaune et l'ichtyofaune de la Baie de Saint-Brieuc et susceptibles d'abriter des gisements de faune benthique, l'Ae relève des enjeux de préservation des équilibres écologiques pour les espèces qui y sont inféodées.

La création du 4ème quai et de son terre-plein en avancée dans l'estuaire rapproche les activités portuaires des rives urbanisées de la commune de Plérin, et soulève des questionnements en matière de nuisances sonores et globalement de cadre de vie pour les résidents et usagers dont les perspectives paysagères sont ainsi modifiées.

## **2. Qualité de l'évaluation environnementale**

### **2.1. Qualité formelle du dossier**

Le dossier se présente en 3 volumes comportant notamment, le résumé non technique, l'étude d'impact et l'évaluation des incidences Natura 2000, avec l'étude paysagère en annexe. Le déroulé de l'étude d'impact est conforme au contenu mentionné par l'article R-122-5 du code de l'environnement, et est agrémenté de nombreuses cartographies et de schémas concernant les problématiques environnementales à l'échelle de la Baie de Saint-Brieuc, avec de nombreuses informations générales (le climat et le changement climatique, l'agenda 21, le plan climat énergie territorial, les contextes géologiques, etc.).

Le lecteur ne découvre la teneur du projet qu'à partir de la page 183 de l'étude d'impact, sans toutefois que soit présentée clairement la configuration actuelle du port (représentée uniquement sous forme cartographique) et son fonctionnement.

*L'Ae recommande en préambule de l'étude, de présenter l'état initial du port pour faciliter la compréhension du projet, de préciser également d'entrée la teneur des aménagements à réaliser et enfin, de mieux proportionner les informations relatives au projet au regard de celles concernant la totalité de la Baie de Saint-Brieuc.*

### **2.2. Qualité de l'analyse**

#### **Le périmètre d'étude**

La réalisation du projet étant liée à l'utilisation en parallèle des sédiments dragués dans l'avant-port de manière à procéder au remplissage du casier du terre-plein, l'étude d'impact doit prendre en compte les incidences cumulées des deux types d'activités et évaluer les coûts des mesures de réduction d'impact correspondantes.

*L'Ae recommande d'élargir l'analyse des impacts à l'ensemble des travaux concernés par le projet (dragages et construction du quai et du terre-plein) et d'actualiser le chapitre relatif à l'évaluation des coûts des mesures de réduction et compensatoires au projet.*

## Justification du projet

Le dossier justifie la décision d'aménagement au regard de considérations économiques pour renforcer l'attractivité et la compétitivité du port du Légué, en argumentant sur le gain énergétique et environnemental représenté par le choix d'un fret maritime, plutôt que routier<sup>14</sup>.

L'étude ne précise pas l'historique de la définition technique du projet, notamment son positionnement dans l'avant-port et son dimensionnement, de même qu'aucune alternative à ce scénario n'est proposée.

*L'Ae recommande de développer le chapitre dédié à la justification du projet et de présenter l'historique des choix d'aménagements, ainsi que les raisons pour lesquelles les autres variantes n'ont pas été retenues,*

## Analyse des impacts

L'étude d'impact présente les incidences potentielles des travaux sur l'environnement et identifie correctement les enjeux principaux, avec l'étude des modifications des conditions d'écoulement des eaux fluviales et marines (courantologie, variations de débits, agitation du port, etc.), complétée par les expertises sur les milieux naturels (faune benthique des vasières, gisements de coquillages, l'avifaune, etc.) et par les études paysagère et acoustique.

Le parti d'aménagement s'appuie sur un grand nombre d'études spécifiques dont, seuls, des extraits sont présentés sous forme de graphiques ou de tableaux de données. Les commentaires associés retracent de manière très synthétique les conclusions issues des modèles mathématiques et logiciels utilisés (non cités), avec parfois des interprétations trop sommaires pour que la démonstration apparaisse convaincante<sup>15</sup>.

*L'Ae recommande de préciser les modèles utilisés et leur fiabilité, de veiller à commenter toutes les illustrations et tableaux de données présentés pour étayer les démonstrations et conclusions, et de joindre au dossier l'intégralité des études réalisées dans le cadre du projet en vue de la consultation du public.*

## **3. Prise en compte de l'environnement**

### **3.1. Incidences sur l'hydraulique (risques d'inondation- courantologie)**

Le plan de prévention des risques littoraux et d'inondation (PPRL-i) de la Baie de Saint-Brieuc<sup>16</sup> concerne notamment le risque d'inondation par débordement des cours d'eau (le Gouët, le Gouédic) et la concomitance des inondations par un cours d'eau et la mer en zone estuarienne.

---

14 « A tonnage transporté équivalent, un navire consomme 2,7 fois moins qu'un poids lourd. L'augmentation de trafic maritime annuel de fret de 30 000 T supplémentaires envisagé à échéance de 2018 représente environ 1 200 poids lourds ». (extrait de l'étude d'impact).

15 Appréciation de l'impact hydraulique par des courbes correspondant aux différents transects non commentées, modèle de calcul non précisé et des commentaires non reliés directement aux graphiques présentés,

16 Arrêté préfectoral du 14 octobre 2011, prorogé le 25 août 2014 avec une échéance au 14 avril 2016. Ce projet de PPRL est soumis à enquête publique au cours de l'été 2016.



Sur la base des données disponibles (projet de PPRL-i et projet de carte réglementaire), le projet de quatrième quai n'étant pas situé dans un zonage réglementé, le calage du futur terre-plein est fixé à la cote de + 14,00 CM, pour tenir compte des niveaux de référence utilisés dans le projet de PPRL-i <sup>17</sup>, et de manière à en assurer la compatibilité.

Toutefois, le document-projet relatif au PPRL-i de la Baie de Saint-Brieuc ne prend pas en compte la création d'un terre-plein de 7,6 ha (à terme) dans l'avant-port du Légué, dont la présence est susceptible de modifier les cotes de référence indiquées, notamment pour le terre-plein.

*L'Ae recommande de compléter la démarche d'évaluation environnementale des impacts hydrauliques du projet de 4ème quai, et de vérifier avec rigueur que les caractéristiques de surface et de configuration du remblai ne modifient pas les données de base du zonage et du règlement du PPRL-i de la Baie de Saint-Brieuc.*

### **3.2. Préservation des habitats et des cycles biologiques des espèces**

En se fondant sur un historique des aménagements portuaires et des variations associées de la fréquentation du site de projet par les communautés d'oiseaux, l'analyse des impacts conclut sur le fait que la réalisation des travaux induira effectivement une perturbation de l'avifaune présente, que les densités observées à l'intérieur de l'emprise portuaire ne sont pas significatives à l'échelle de la Baie de Saint-Brieuc et qu'un repli des communautés sur des sites alternatifs sera observé (à l'instar du déplacement observé du Tadorne du Belon). L'impact de la disparition des espaces de vasières intertidales est uniquement analysé sur le plan de l'économie de la production de coques<sup>18</sup> et de la disparition des gisements présents, en omettant l'impact sur l'écologie des poissons. La sauvegarde des gisements de coques avec leur déplacement sur d'autres sites de la baie de Saint-Brieuc étant susceptible d'induire des risques sanitaires, le maître d'ouvrage et les conchyliculteurs associés à la réflexion ont décidé, d'après le dossier, de ne pas mettre en place de mesures compensatoires à la suppression de cet écosystème de vasière.

L'absence de mesures de réduction des impacts et de mesures compensatoires dans le cadre d'un projet d'aménagement dont les incidences sur l'environnement sont identifiées, n'est pas recevable au regard du contenu réglementaire des études d'impacts défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Eu égard à l'importance relative de la surface soustraite aux milieux naturels dans le site de projet (notamment l'aire d'alimentation de l'avifaune locale) et aux constats d'une artificialisation croissante non seulement des rives mais aussi de l'estuaire du Gouët ayant pour effets de supprimer l'habitat de plusieurs communautés d'espèces (oiseaux, poissons, faune benthique), l'étude d'impact doit préciser les incidences sur les plans quantitatifs et qualitatifs, localiser les zones de repli potentielles et développer, le cas échéant, les mesures d'évitement, de réduction et compensatoires (ERC) ainsi que les réseaux de surveillance à mettre en place.

---

17 Cote de référence « 2015 » = 7,47 m NGF-IGN 69, soit 13,42 CM et Cote de référence « 2100 » = 7,87 m NGF-IGN 69 soit 13,82 CM.

18 Le diagnostic benthique intertidal réalisé met en évidence que l'impact maximal de destruction sur les 7,6 ha de l'emprise du terre-plein représente moins de 0,4 % de la superficie totale occupée par le gisement de coques en 2014 (1 932 ha) et également moins de 0,4 % de la superficie totale moyenne occupée par le gisement entre 2001 et 2015 (1965 ha).

*L'Ae recommande de préciser l'impact de l'aménagement sur les populations d'oiseaux de l'estuaire du Gouët au regard de la suppression de 7 ha de leur aire d'alimentation, et de vérifier dans quelle mesure des habitats analogues, à l'échelle de cet estuaire, pourront accueillir ces communautés pour la quête de nourriture et d'espaces de repos sans perturbation de leur cycle biologique, à mesurer dans le cadre d'un protocole de surveillance à détailler dans le dossier. La même démarche est à réaliser pour les espèces de poissons impactées.*

### **3.3. Préservation du cadre de vie (bruit-paysage)**

#### Les nuisances de bruit

Les principaux effets potentiels sur la santé des riverains en phase exploitation sont liés aux nuisances de bruit des activités portuaires, notamment sur le futur terre-plein, avec une augmentation de l'émergence du niveau acoustique en lien avec le rapprochement des deux rives, dont la distance est ramenée à 150 mètres. Des extraits de l'étude acoustique rapportent quelques résultats issus de la modélisation indiquant des niveaux d'émergence jugés peu significatifs par rapport à la situation actuelle<sup>19</sup>.

L'évaluation des impacts du bruit est réalisée en termes d'émergences par rapport au niveau des nuisances sonores perçues actuellement par les riverains, et valide le projet sur la base de modélisations (non précisées) et sur une acceptation présumée des résidents, qui n'est pas démontrée pour autant dans le dossier. En outre, l'étude signale des dépassements d'émergences notables (Rue du Phare) non accompagnés de propositions de réduction des impacts correspondants.

*L'Ae recommande de compléter l'analyse des nuisances sonores pour les riverains dans l'étude d'impact, de présenter clairement les niveaux sonores en situation de superposition d'activités (dragage, déchargement, trafic routier, etc.), et de démontrer leur acceptabilité par les riverains concernés avec les mesures de réduction adaptées.*

#### Le paysage

Concernant les impacts paysagers, le projet comporte une unique mesure de réduction consistant à réaliser une butte de terre végétalisée dans la zone Sud-Ouest du terre-plein, destinée à masquer partiellement les futures constructions. L'intérêt paysager de cet aménagement n'est pas réellement démontré au travers des photomontages qui ne proposent pas de simulations depuis les points stratégiques<sup>20</sup> surplombant le site. En outre, l'étude paysagère n'évoque pas les effets visuels induits par les enrochements importants ceinturant le terre-plein, ni les projets de requalification de la zone de commerce actuelle en zone de plaisance.

*Eu égard au projet de classement de site de la Pointe du Roselier, l'Ae recommande de compléter les photomontages (notamment depuis les points de vue stratégiques du site) et de visualiser les transformations paysagères, en particulier au niveau de l'embouchure. Le*

---

19 L'impact en termes de bruit n'est pas significatif (émergence inférieure à 1,5 dB(A) par rapport à la situation actuelle, à l'exception du secteur de la Rue du Phare, pour lequel les niveaux sonores induits seront supérieurs de 5,5 dB(A), mais jugés très peu impactant (entre +1 et +1,5 dB(A)) par rapport au fonctionnement actuel.

20 Côté Plérin : Saint-Laurent de la Mer, Pointe du Roselier, le GR34 côté Pointe du Roselier et côté Réserve, voie d'accès vers la Tour de Cesson, le viaduc. Côté Saint-Brieuc à l'extrémité du port.

*complément de dossier s'attachera à considérer le projet dans sa globalité, en intégrant les futurs aménagements du port de plaisance.*

#### **3.4. Mesures de suivi des effets de l'aménagement**

Le dossier précise que la réalisation du projet du 4ème quai et de son terre-plein se traduira par une augmentation des dépôts dans la zone de l'avant-port actuellement draguée (+8%/an en moyenne) et au niveau du chenal devant l'entrée du port. Les matériaux seront réutilisés dans le cadre du remblai progressif du terre-plein dont les travaux s'étaleront sur plusieurs années, l'échéance étant prévue pour 2024, date au-delà de laquelle, d'autres filières de réutilisation devront être suffisantes et immédiatement opérationnelles.

*L'Ae recommande au maître d'ouvrage de quantifier les besoins annuels de dragage à l'horizon de 2024 et de détailler dans le dossier les filières alternatives de valorisation des sédiments dragués (sableux et vaseux).*

Le Préfet de région,  
Autorité environnementale,  
pour le Préfet et par délégation,

