

Dossier de demande d'autorisation environnementale
Extension du port de Lézardrieux

CONSULTING

SAFEGE
1, rue du Général de Gaulle
CS 90293
35761 SAINT GREGOIRE cedex

Agence Bretagne Pays de Loire

SAFEGE SAS - SIÈGE SOCIAL
Parc de l'île - 15/27 rue du Port
92022 NANTERRE CEDEX
www.safege.com

Pièce 4
Description du projet

Version : 1

Date : 22/03/18

Nom Prénom : BERGER Laura

Visa : LE SAOUT Marc

Sommaire

| | | |
|--------|---------------------------------------|----|
| 1..... | Présentation du projet | 1 |
| 1.1 | Justification du projet | 1 |
| 1.2 | Description détaillée du projet | 1 |
| 1.3 | Phasage du projet..... | 9 |
| 1.4 | Estimation des travaux..... | 10 |
| 2..... | Description des travaux..... | 11 |
| 2.1 | Aménagements terrestres | 11 |
| 2.2 | Aménagements maritimes | 12 |
| 3..... | Rubriques de la nomenclature..... | 13 |

Tables des illustrations

| | |
|---|---|
| Figure 1-1 : Environnement urbain autour du port | 3 |
| Figure 1-2 : Insertion 1 de la capitainerie dans le paysage portuaire de Lézardrieux. Source : Robaglia/Urbicus 2018 .. | 6 |
| Figure 1-3 : Insertion 2 de la capitainerie dans le paysage portuaire de Lézardrieux. Source : Robaglia/Urbicus 2018 .. | 6 |
| Figure 1-4 : Durée des différents travaux entrepris et planning prévisionnel. Source : AVP | 9 |

Table des tableaux

| | |
|--|----|
| Tableau 1-1 : Estimation des coûts liés aux travaux | 10 |
| Tableau 3-1 : Réglementation applicable au projet d'extension. Source : Légifrance | 13 |

Table des annexes

Annexe 1 : Arrêté préfectoral du 05.09.2017 portant décision après examen au cas par cas.

1 PRESENTATION DU PROJET

Le présent projet se décompose en plusieurs parties.

1.1 Justification du projet

L'intérêt du projet d'extension est de favoriser l'accueil des plaisanciers, en plus grand nombre. En effet, actuellement, les bateaux de plaisance sont souvent en attente au niveau du ponton d'attente. Ainsi, les aménagements urbains et maritimes préparent le port naturel en eaux profondes de Lézardrieux aux défis de demain. Le projet propose un meilleur accueil sur l'eau comme à terre d'une clientèle de plus en plus exigeante, pour un partage du territoire.

La capitainerie sera créée et comportera une architecture terrestre symbolique du renouveau du port. Le bâtiment sera immédiatement reconnaissable lorsqu'on arrive du large tout en étant discret pour se fondre au paysage lorsque l'on est à terre.

L'aménagement général de l'espace public extérieur sera une invitation à se promener, à flâner face au Trieux, avec des jeux pour les enfants.

La zone paysagée est un trait d'union mer-terre, une transition pour les navigateurs, un dépaysement pour les promeneurs et surtout un lien entre le bourg et le port intégrant le chemin piétonnier, le point de vue sur le port (derrière l'église) et l'espace intergénérationnel. Le projet créera un ensemble urbain cohérent ville-port.

La partie maritime du projet permettra quant à elle, de répondre à une demande croissante de création de places de bateaux et de services annexes.

1.2 Description détaillée du projet

Une partie concerne les aménagements maritimes. Le projet propose l'extension des trois pontons actuels du port de plaisance extérieur, la création d'un ponton renforcé et la reprise du ponton annexe avec la station d'avitaillement. Située au Nord-Est du port, la cale existante d'accès au mole nord, sera également prolongée et un mur existant détruit.

De l'autre, au niveau du port de commerce, les aménagements terrestres consistent en la requalification urbaine des parkings et terre-pleins et la reconstruction et l'extension de la capitainerie.

1.2.1 Aménagements terrestres

1.2.1.1 Requalification urbaine

Le terre-plein permettant le stationnement des véhicules et accueillant l'actuelle capitainerie n'est plus assez efficient. En effet, l'augmentation du nombre de plaisanciers dans le port de Lézardrieux implique une réflexion sur les services proposés. La capitainerie va par conséquent, être agrandie et l'espace actuel de parkings sera réaménagé pour accueillir environ 54 places permanentes avec marquage et 49 places sans marquage qui pourront être ouvertes à la demande, lors des fortes périodes d'affluence (99 places actuellement). La zone de parkings temporaires pourra également servir à l'accueil d'animations. Un accès pompier a également été prévu. L'accès à cet espace sera contrôlé et réservé uniquement aux usagers du port. Le site sera accessible aux PMR et le cheminement piéton sera réaménager et plus végétalisé pour favoriser la convivialité du site. Le stationnement le long de la route départementale sera réaménagé. L'espace de jeux, situé plus au Sud va être réorganisé. L'intérêt est de créer une cohérence urbaine entre le centre-ville de Lézardrieux et les bassins portuaires par des cheminements adaptés. D'autre part, le quai sera réhaussé de 80 cm afin de limiter le risque de submersion marine.

Dimensions

Au total, près de 8 000 m² vont être réaménagés afin de réhabiliter et de promouvoir la zone.





Figure 1-1 : Environnement urbain autour du port

1.2.1.2 Capitainerie

La capitainerie / maison de la mer, va être détruite puis reconstruite afin de favoriser l'accueil des plaisanciers dans de meilleures conditions. Elle se trouvera entre les parkings et le port de commerce. Celle-ci servira de point d'information touristique, de regroupement d'évènements liés à l'activité maritime et de vitrine sur le patrimoine et la culture du site. Elle sera constituée de bureaux pour la gestion administrative du port, de poste de surveillance du maître de port et d'un espace atelier.

D'autre part, des panneaux solaires thermiques seront disposés afin de rendre les activités de la maison de la mer autonomes en électricité.

Le projet s'articule autour de deux entités distinctes, réunies au centre par le hall d'entrée, qui servira d'espace d'accueil pour l'ensemble des usagers de la Capitainerie et de lieu d'exposition consacré au patrimoine historique et paysager de la région :

La salle polyvalente :

Cette entité comporte une partie dédiée au public et une autre pour le privé.

La salle polyvalente est destinée à la location à des associations nautiques et servira d'espace d'accueil pour certains des événements culturels et sportifs portés par la commune de Lézardrieux.

La partie accessible au public comprend l'espace de la salle polyvalente (80,7 m²). Cette salle polyvalente permet d'accueillir un effectif de 80 personnes debout et 63 places assises dont 3 places PMR (sièges amovibles).

La salle polyvalente comprend des espaces de stockage : une réserve (2,4 m²) et un local de rangement (17 m²). Le local de rangement permet d'accéder au local technique comprenant la centrale de traitement de l'air.

La salle polyvalente est accessible par un dégagement comprenant un local d'entretien (2,3 m²), accessible depuis le hall d'entrée / espace d'exposition.

Cette partie du bâtiment comprend également 3 bureaux privatifs, destinés à accueillir des activités en lien avec l'utilisation du port.

Pièce 4 : Description du projet

Extension du port de Lézardrieux

Dossier de demande d'autorisation environnementale

Le bureau du port et les sanitaires :

La deuxième partie du bâtiment, au Nord est destinée à l'accueil des plaisanciers. On y retrouve les services d'informations et sanitaires mis à la disposition des utilisateurs du port avec :

- Un bureau du port : Celui-ci comprend un espace plaisanciers (52,8m²), équipé de postes informatiques mis à la disposition des plaisanciers ou équipiers et un espace de détente, en lien avec le bureau du port. Le bureau du port est relié à l'espace atelier (8m²), destiné à des travaux d'entretien divers, et 2 vestiaires (hommes /femmes) pouvant chacun accueillir trois personnes.
- Les sanitaires : Depuis la façade Ouest, 2 WC PMR (hommes/femmes) sont accessibles depuis l'extérieur. Différents locaux techniques sont accessibles depuis cette façade Ouest : local TGBT, chaufferie, local rangement. La partie principale destinée à la mise à disposition de services sanitaires pour les plaisanciers est accessible depuis le hall d'entrée / espace d'exposition.

On y retrouve :

- des sanitaires hommes comportant 3 cabines, 2 urinoirs et 2 lave-mains ;
- des sanitaires femmes comportant 3 cabines et 2 lave-mains ;
- un bloc sanitaire hommes indépendant pour personnes à mobilité réduite comportant un WC avec barre d'appui, barre de tirage pour la fermeture de la porte et un lave-mains ;
- un bloc sanitaire femmes indépendant pour personnes à mobilité réduite comportant un WC avec barre d'appui, barre de tirage pour la fermeture de la porte et un lave-mains ;
- deux salles de douche mixtes comportant 2 lave-mains et 4 cabines de douches dont 1 accessible aux personnes à mobilité réduite et intégrant un lave-mains ;
- un vestiaire humide
- une buanderie pré-équipée pour recevoir 2 lave-linge, 2 sèche-linge et un bac à linge comportant 2 éviers, pouvant permettre aux usagers de la Capitainerie de laver leur linge et vaisselles.

L'approvisionnement en eau chaude des sanitaires se fera par un système de capteurs solaires intégrer en toiture du volume comprenant les sanitaires.

Fonctionnement et organisation / architecture

Volontairement, la volumétrie est décomposée en éléments simples, organisée autour d'éléments structurants en lien avec le programme.

L'esthétique générale du bâtiment fait référence au vocabulaire de l'architecture industrielle portuaire, tout en se distinguant par l'utilisation de matériaux noble et naturel comme le zinc et le bois. Ces deux matériaux dialoguent de manière différente sur chacune des façades, ce qui donne aux différents volumes du bâtiment ses particularités en termes de mise en œuvre, qui s'inscrivent avec modestie sur ce site privilégié et ouvert sur le Trieux.

L'édifice se décompose en trois volumes principaux :

- Le volume entièrement vitré de l'entrée est destiné à l'accueil des usagers de la Capitainerie et servira de lieu d'exposition consacré au patrimoine historique et paysager de la région. Il permettra de promouvoir le tourisme sur le territoire. Contrairement aux volumes de la salle polyvalente et de la Capitainerie (bureau du port, sanitaires), la transparence est privilégiée pour cette entrée, lien physique et visuel entre la rue du Trieux et le quai réaménagé du terreplein Nord. Depuis cette espace, les usagers accèdent directement aux trois espaces structurants du programme que sont les sanitaires, le bureau du port, la salle polyvalente et les bureaux privatifs. Chaque accès est ponctué par des vitrines d'expositions qui présentent le remarquable patrimoine de la région.

- Le volume de la salle polyvalente, plus opaque, est composé par 2 travées accolées à double pente en zinc naturel de couleur quartz-zinc. Côté rue du Trieux, la façade est traitée avec une différence de matériaux claire entre les 2 volumes : un volume en zinc accolé à l'entrée vitrée qui renferme des espaces de stockage ; un volume en bardage bois (douglas prégrisaillé) planche et couvre-joint et soubassement en bardage bois (douglas prégrisaillé) à claire voie vertical qui correspond au volume de la salle polyvalente, bénéficiant d'une large ouverture vitrée rappelant le caractère collectif du lieu.

Ce volume en bardage bois est bordé le long de la façade Sud par un passage couvert accessible au public. Le bardage bois à claire-voie en douglas prégrisaillé sert de protection solaire pour la salle polyvalente, largement vitrée derrière se filtre. Sur cette façade, le rythme des claires-voies en bois, entrecoupé par des poteaux recouverts de zinc, vient rencontrer le faitage de la toiture en zinc.

Ce passage donne également accès depuis l'extérieur à un bureau privatif.

Côté Trieux, sur la façade Est, on retrouve cette distinction matérielle entre les 2 volumes, mais de manière plus discrète puisqu'il s'agit simplement d'une distinction entre l'essence de bois utilisé et sa mise en œuvre. Le volume qui était de l'autre côté en zinc est ici habillé d'un bardage à clin en mélèze naturel, tandis que son "jumeaux" est traité en bardage bois (douglas prégrisaillé) planche et couvre-joint et soubassement en bardage bois (douglas prégrisaillé) à claire voie vertical.

Sur cette partie du bâtiment, des ouvertures ponctuelles permettent d'éclairer les bureaux privatifs que l'on retrouve dissimulés derrière les protection solaires verticales en aluminium laqué.

- Le volume de la Capitainerie, comprenant le bureau du port et les sanitaires mis à disposition des plaisanciers, plus bas que le volume de la salle polyvalente, comprend dans un même registre de toiture 3 travées au lieu de 2.

Côté rue du Trieux, la façade en bardage bois planche et couvre-joint en douglas prégrisaillé est interrompue en partie basse par un soubassement en bardage bois à claire voie vertical, lui aussi en douglas prégrisaillé. Les portes donnant accès aux 2 sanitaires PMR ainsi qu'aux divers locaux techniques organisés dans cette partie du bâtiment, sont dissimulés derrière ce même bardage.

De l'autre côté, le long du quai, la façade est parée intégralement d'un bardage bois (douglas prégrisaillé) planche et couvre-joint, entrecoupée d'ouvertures ponctuelles permettent d'éclairer l'espace réservé aux plaisanciers et le bureau du port, encore une fois dissimulés derrière les protection solaires verticales en aluminium laqué.

Côté Trieux, les ouvertures, dont le dessin des menuiseries permet une bonne intégration au site, donnent directement sur les aménagements paysagers du terreplein Nord et sur le Trieux.

A la jonction de la façade Nord, une large ouverture en "bow-window" permet aux employés comme aux clients du bureau du port de percevoir les mouvements du port au rythme des arrivées et départs des bateaux.

La façade Nord du bâtiment est traitée dans son intégralité en zinc naturel couleur quartz-zinc, percée d'ouvertures variées et teintées de couleurs, ainsi que d'une porte permettant aux employés de la capitainerie d'accéder à leur zone de travail (bureau, vestiaires, atelier de réparation) Cette façade s'établit ainsi comme une prolongation de la toiture en zinc. La toiture et ses couvertines en zinc servant de trait d'union entre les trois volumes distincts, décrit précédemment.

Ce positionnement détermine une architecture de contexte, sobre et naturelle, en relation avec l'existant et discrète en rapport aux avoisinants.

Cette architecture, par la variété de traitement des assemblages de ces matériaux, entre le bois et le zinc, rythme et ponctue la future promenade en bords de Trieux.

Evolution du projet

Le projet de la Capitainerie du port de Lézardrieux, s'inscrit dans le contexte plus large du projet de réaménagement et d'extension du port de plaisance de Lézardrieux, qui a été lancé en 2011.

Au départ, le projet comprenait simplement la construction du bureau du port et des équipements sanitaires mis à disposition des plaisanciers. Un premier permis d'aménager a été déposé en 2012.

Aujourd'hui, le projet présenté intègre les évolutions en termes de programme et d'architecture qui sont le fruit du travail collaboratif entre les différents protagonistes du projet, la maîtrise d'ouvrage, l'équipe de maîtrise d'œuvre, l'architecte des bâtiments de France et les habitants de Lézardrieux et sa région.

Le projet intègre désormais des équipements (salle polyvalente, bureaux privatifs, espace d'exposition) qui tendent à diversifier le projet, de Capitainerie en véritable "Maison de la mer" sur laquelle chacun des protagonistes du projet souhaite s'accorder.



Figure 1-2 : Insertion 1 de la capitainerie dans le paysage portuaire de Lézardrieux. Source : Robaglia/Urbicus 2018



Figure 1-3 : Insertion 2 de la capitainerie dans le paysage portuaire de Lézardrieux. Source : Robaglia/Urbicus 2018

Dimensions

La capitainerie aura une emprise au sol d'environ 437 m² et s'élèvera sur un étage, à 6.50 m de hauteur maximum.



Voir...

La capitainerie est présentée dans les pièces graphiques (pièce N°6)

1.2.1.3 Poste d'avitaillement

La cuve à fioul existante sera disposée sous le futur bâtiment de la capitainerie et ne sera plus utilisée.

Toutefois, une nouvelle cuve à fioul sera mise en place non loin des pontons, sur la partie terrestre. D'un volume total de 50 m³, elle est compartimentée en deux parties étanches (30 et 20 m³) pouvant accueillir respectivement d'un côté du gasoil et de l'autre de l'essence.

Son volume annuellement distribué est estimé à environ 170 000 litres, son volume stocké maximum à 45 000 L et le débit des pistolets de distribution à 3 m³ par heure.

| Poste d'avitaillement | Volumes distribués en 2017 (en litres) |
|-----------------------|--|
| Essence | 121 057 L |
| Gasoil | 56 280 L |

NB : Au vu des volumes distribués, le poste d'avitaillement est soumis à la réglementation ICPE, rubrique 1435. Une déclaration devra être réalisée conjointement au présent dossier.

1.2.1.4 Gestion du pluvial

Le projet prévoit peu d'imperméabilisation du sol par rapport à l'emplacement du port actuel. La zone imperméabilisée sera inférieure à un hectare, le projet n'est pas concerné par la rubrique loi sur l'eau.

L'aménagement du terre-plein Nord repose sur une collecte des eaux de ruissellement sur les aires de parking via des noues transversales connectées au réseau d'eaux pluviales qui aboutit à la mer.

Les canalisations principales seront en PVC ou béton armé de diamètre 300 minimum.

Compte-tenu des surfaces collectées, du parti-pris de places de parking perméables et d'une collecte par noue, la décantation des eaux aura lieu au sein de la noue qui aura une fonction de décanteur de par sa géométrie.

Dans le cadre de la politique port propre, Il est proposé de mettre en place un déboureur/déshuileur pour les eaux pluviales qui seront récupérées par le réseau après la requalification du terre-plein Nord. Cependant, étant donné la rétention et décantation attendues dans les noues de collecte des eaux de ruissellement du parking en revêtement de type Evergreen et le coefficient d'imperméabilisation modérée du fait de l'espace multi-usages, ce dispositif ne devrait traiter des eaux que très faiblement chargées.

Dans un souci de réaliser des aménagements durables, il est préconisé de mettre en place un drain transversal au sein de la prairie carrossable. Ce drain sera connecté au réseau d'eaux pluviales.

Les exutoires d'eaux pluviales seront équipés de clapet de nez afin de réduire les entrées d'eau de mer au sein des réseaux.

1.2.2 Aménagements maritimes

1.2.2.1 Extension des pontons de plaisance du port extérieur

Le projet propose de développer l'activité portuaire de plaisance en réalisant une extension des pontons actuels. Au total, on compte 36 emplacements supplémentaires. Les travaux maritimes couvrent au total 1 500 m² sur le domaine maritime.

Les pieux assurant la mise en place des pontons seront installés selon la méthode de trépannage.

Description détaillée de la méthodologie de mises en œuvre des pieux

Implantation des ouvrages : levé initial (géomètre expert) des ouvrages existants et implantation du nouvel ouvrage ;

Fourniture et approvisionnement des tubes sur site ;

Stockage des tubes sur site ; pieux chargés sur ponton de servitude ; tubes déchargés au moyen d'une grue

Cycle pour la mise en œuvre d'un pieu par l'atelier nautique :

- 1) Pieux percés au préalable repris depuis l'aire de stockage et mis à la verticale avec ponton grue ;
- 2) Déplacement du ponton à l'aide du navire de servitude jusqu'au point d'implantation du pieu ;
- 3) Guide de battage positionné au moyen d'un théodolite : vérification de la verticalité
- 4) Tube engagé dans le guide jusqu'à reposer sur le terrain naturel puis désélingué
- 5) Tubé casqué au moyen d'un vibrofonceur puis mis en fiche dans le sol par vibrofonçage jusqu'au refus ; utilisation d'un vibrofonceur à moment variable afin de limiter l'émission des vibrations (pas de vibration au démarrage/arrêt, meilleur contrôle de la verticalité du tube, plus de précision dans la profondeur de fiche souhaitée, ajustement de la vitesse de fonçage) ;
- 6) Tube battu dans le substratum jusqu'à la côte définie à l'aide d'un marteau pneumatique et d'1 compresseur ;
- 7) Guide de battage déposé, le ponton se déplace jusqu'à l'emplacement du prochain pieu.

Trépannage des tubes : ancrage des pieux assuré par battage puis par trépannage (marteau + trépan émulseur + compresseur) ; ancrage des tubes dans le substratum avec trépan émulseur par alternance des phases de trépannage du rocher et de mise en émulsions du rocher fracturé (compresseur) ; matériaux émulsés contenu dans un barrage flottant autour de l'atelier de battage

Récepape des pieux : recépape des pieux à la côte définies (nacelle suspendue/automotrice ou navire de servitude) ; chutes de tubes élingués avec grue mobile, chariot télescopique, bras du navire de servitude ; chutes chargés et évacués en décharge agréé.

Dimensions potentielles

L'ensemble des pieux auront des diamètres pouvant aller de 609 à 700 mm et une épaisseur 18.3 mm.

Ponton 1 : l'extension sera de 43 m de longueur et le ponton de retour (actuellement situé sur le ponton 3) et sera positionnée en extrémité du ponton 1. Sa longueur sera à confirmer, mais devrait être de 30 m.

Ponton 2 : le prolongement sera de 19,50 m de long.

Ponton 3 : le prolongement du ponton sera de 27 m.

1.2.2.2 Création du ponton renforcé et reprise du ponton annexe actuel

Un ponton renforcé sera créé dans le Trieux, en parallèle du courant et hors zone d'évitage du Banco. La station d'avitaillement se trouvera en bout de ponton annexe

Dimensions

Le ponton renforcé mesurera 100 m de long, pour 3 m de large.

La station d'avitaillement est positionnée en bout de ponton annexe. Il facilitera les rechargements aux plaisanciers.

1.2.2.3 Prolongation de la cale existante et destruction du mur existant

La cale située au Nord du projet sera quant à elle, prolongée jusqu'au 0 CM.

Le mur situé sur le terre-plein du port de commerce est actuellement en mauvais état et sera par conséquent, détruit.

Dimensions

L'extension de la cale mesurera 27 m de long sur 8 m de large en bout de cale et 6 m en entrée. La pente est à 15 %.

A noter



Les figures 2 et 3 de la pièce 2 du présent dossier permettent d'illustrer les modifications prévues au présent projet (Plans de masse).

1.3 Phasage du projet

Les travaux sont envisagés pour le premier semestre 2019. Les travaux pourraient commencer à partir de début février 2019 et s'étendre sur plus d'un an, jusqu'à avril 2020.

| ANNEE | 2018 | | | | | | | | | | | | 2019 | | | | | | | | | | | | 2020 | | | |
|---|-------|-----|------|---------|------|-----------|---------|----------|----------|---------|---------|------|-------|-----|------|---------|------|-----------|---------|----------|----------|---------|---------|------|-------|--|--|--|
| | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Septembre | Octobre | Novembre | Décembre | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Septembre | Octobre | Novembre | Décembre | Janvier | Février | Mars | Avril | | | |
| MOE - PRO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOA - Validation du PRO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dépôt et instruction PC / PA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Recours PC/PA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Période d'instruction étude d'impact à la Dreal incluant l'enquête publique | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOE - DCE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOA - Validation du DCE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Consultation entreprises | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Analyse des offres et notifications | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Période de préparation travaux maritimes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Travaux maritimes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| battage de pieux | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Période de préparation travaux terrestres | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Travaux terrestres soumis à PA/PC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Réception | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Figure 1-4 : Durée des différents travaux entrepris et planning prévisionnel. Source : AVP.

1.4 Estimation des travaux

Les différents travaux sont estimés à un total de 3 610 000 €. Le montant global est divisé en 3 parties :

- L'espace maritime, compris entre 160 000 € et 1 900 000 € ;
- L'aménagement urbain, environ 1 050 000 € ;
- La capitainerie, atteignant 970 000 €.

Elles sont détaillées dans le Tableau 1-1, ci-dessous.

Tableau 1-1 : Estimation des coûts liés aux travaux

| A – Aménagements espace maritime | | |
|---|-------------|--------------------|
| Prestations générales | 130 000 € | 1 590 000 € |
| Cale | 130 000 € | |
| Pontons | 1 330 000 € | |
| B – Aménagements Urbains | | |
| Voirie – Terrassements | 742 000 € | 1 050 000 € |
| Réseaux souples | 114 000 € | |
| Aménagements paysagers et urbains | 194 000 € | |
| C – Bâtiment | | |
| Démolition – Gros oeuvre | 235 000€ | 970 000 € |
| Fondations | 110 000€ | |
| Charpente | 76 000 € | |
| Couverture -Etanchéité | 130 000 € | |
| Menuiseries extérieures | 66 000 € | |
| Menuiseries intérieures | 46 000 € | |
| Cloisons - doublage | 50 000 € | |
| Revêtements de sols et Faïence | 47 000 € | |
| Peinture | 30 000 € | |
| Electricité | 60 000 € | |
| Chauffage – Ventilation - Plomberie | 120 000 € | |

2 DESCRIPTION DES TRAVAUX

2.1 Aménagements terrestres

Pour la sécurité des personnes, le périmètre du projet sera délimité par des barrières heras afin d'éviter que le public ait accès à la zone de chantier.

Une base vie sera mise en place lors du projet. Les engins seront nettoyés et stockés sur une surface réduite, prévue à cet effet.

2.1.1 Démolition

Le bureau des ports sera démonté et la capitainerie sera construite en sa place.

Le mur existant au niveau de la cale sera également détruit.

Les déchets issus de ces démolitions, seront gérés par une filière agréée (ex : carrière / déchetterie).

La démolition des ouvrages et bâtiments extérieurs sera réalisée au moyen d'une pelle mécanique, par émiettement, démontage ou fragmentation à l'aide de pinces, cisailles, grappin ou broyeur à béton.

2.1.2 Voirie, Terrassements, Réseaux d'assainissement

Les terrassements de la zone d'emprise du projet terrestre permettront de refaire à neuf la voirie actuelle. L'enrobé actuel sera enlevé et évacué vers des installations de récupération agréées. Il sera remplacé par soit un enrobé, soit un composant moins imperméable, soit par des espaces verts.

Les réseaux d'assainissement seront installés en fonction des modifications du site : un branchement « eau potable » et un autre « eau usée » seront prévues. Un réseau d'eau pluviale est prévu avec des grilles apparentes pour la collecte et trois points de rejet de ces eaux traitées se situeront dans le port.

2.1.3 Capitainerie

L'ancienne capitainerie sera démolie du fait qu'elle soit vétuste et non fonctionnelle. Aujourd'hui, il est souhaitable qu'elle soit un lieu de rencontre et d'informations pour les professionnels de la mer et les touristes.

Le programme de la Capitainerie comprenant :

- Un espace d'accueil et d'exposition ;
- Une salle polyvalente ;
- 3 bureaux à usage privatif ;
- Le bureau du port, avec :
 - un espace réservé aux plaisanciers en lien avec le bureau d'information du port ;
 - les sanitaires (WC, douches, buanderie).

L'équipement est un ERP de type L, W de 5^{ème} catégorie qui permettra d'accueillir un effectif total de 196 personnes en simultané.

Le projet de la Capitainerie s'installe en partie Nord du terreplein Nord le long du quai qui conduit du port de plaisance au port de commerce.

Accessibilité/sécurité

L'accès à l'ensemble de la parcelle est rendu conforme aux règles d'accessibilité PMR, dans le cadre du projet de réaménagement et d'extension du port de plaisance de Lézardrieux.

Le projet de Capitainerie est lui aussi rendu conformes aux règles d'accessibilité PMR et aux règles de sécurité contre l'incendie et la panique.

Protection du patrimoine

Le terrain du projet est situé dans le périmètre des 500mètres de l'église Saint-Jean-Baptiste, inscrite à l'ISMH. Il convient de consulter l'architecte des bâtiments de France, pour élaborer en bonne intelligence un projet en cohérence avec le site et l'environnement dans lesquels il s'inscrit.

Prévention des risques

Le projet est soumis aux risques de submersion. Par conséquent, l'implantation du bâtiment sera relevée à la côte NGF +12.50.

2.2 Aménagements maritimes

2.2.1 Extension des pontons

L'extension des trois pontons nécessite l'assistance d'une barge pour le démantèlement du ponton de retour et de certains pieux.

Le battage des pieux sera fait via la barge. Ceux-ci seront implantés dans un substratum rocheux. La technique préconisée sera celle du préforage. Cette technique nécessitera la mise en place d'une chemise, le forage de la roche, la mise en place du pieu métallique et l'injection d'un coulis de scellement sur la hauteur du pieu mis en place dans la roche.

La mise en place par la suite, des pontons sera faite directement, par barge.

Un balisage sera également à prévoir durant les travaux (marque latérale tribord, bâbord, marques spéciales).

2.2.2 Création du ponton renforcé

De la même façon que les autres pontons, le ponton renforcé, fixé au ponton n°3, va être mis en place à l'aide de la barge.

2.2.3 Prolongement de la cale

Le prolongement de la cale au Nord-Est se fera de la cale actuelle. Les engins apporteront les matériaux nécessaires à la création de la cale. Un enrochement permettra de réaliser la prolongation de la cale en ajoutant du béton pour le maintien de celle-ci.

3 RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE

Au regard du projet, le Tableau 3-1 le projet est soumis à plusieurs procédures. Le projet se localise dans le milieu maritime. Ayant lieu dans le milieu portuaire, il est concerné par la nomenclature « Eau » à l'article R.214-1 et suivants du code de l'environnement.

Tableau 3-1 : Réglementation applicable au projet d'extension. Source : Légifrance

| Code concerné | Articles concernés | Projet | Dossiers à monter |
|-------------------------|---|--|---|
| Code de l'environnement | Article R.122-2 : 9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales. b. Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche. | Travaux portuaires | Projet soumis à examen cas par cas : Etude d'impact nécessaire selon l'arrêté préfectoral du 5 septembre 2017. Cf. Annexe.1 |
| | R.414-1 et suivants | Situé en zone Natura 2000 – ZPS - ZSC | Étude d'incidence sera nécessaire incluse dans le dossier de déclaration loi sur l'eau. |
| | Art. L214-1 Déclaration loi sur l'eau – rubrique 4.1.2.0 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros : | Travaux portuaires d'un montant de 1 590 000 € | Dossier de Déclaration Loi sur l'eau |
| | Art. R.341-1 | Projet situé en site inscrit (seulement la partie terrestre du projet) | Déclaration préalable |
| | Art. R.511-9 | Poste d'avitaillement pouvant distribué un volume annuel supérieur à 100 m ³ d'essence et inférieur à 20 000 m ³ . | Déclaration |
| Code du patrimoine | Art L.621-32 et R.621-96 et suivants | Projet situé dans le périmètre de protection de monument historique classé et ses abords (église Saint-Jean-Baptiste) | Demande d'autorisation préalable |
| Code de l'urbanisme | Art.R.421-10 | Projet situé dans le périmètre de protection de monument historique et ses abords (église Saint-Jean-Baptiste) | Déclaration préalable |
| | Art. R 421-1. | Permis de construire | Demande de permis de construire pour la capitainerie |
| | Article R421-19 | Permis d'Aménager | Demande de Permis d'Aménager pour la requalification urbaine |

Pièce 4 : Description du projet

Extension du port de Lézardrieux

Dossier de demande d'autorisation environnementale



Suite à l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 5 septembre 2017 portant décision après examen au cas par cas en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le projet d'extension du port de Lézardrieux doit faire l'objet d'une étude d'impact.

Or, en application de l'article L.181-1 du code de l'environnement,

« *L'autorisation environnementale, dont le régime est organisé par les dispositions du présent livre ainsi que par les autres dispositions législatives dans les conditions fixées par le présent titre, est applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux suivants, lorsqu'ils ne présentent pas un caractère temporaire [...]* », le projet est soumis à évaluation environnementale.

Le présent dossier suit les articles R.181-12 et suivants du code de l'environnement.

D'autre part, selon l'article R.341-9 du code de l'environnement,

« *La déclaration préalable prévue au quatrième alinéa de l'article L. 341-1 est adressée au préfet de département, qui recueille l'avis de l'architecte des Bâtiments de France sur le projet.*

Lorsque l'exécution des travaux est subordonnée, en vertu du code de l'urbanisme, à la délivrance d'un permis de construire ou d'un permis de démolir, la demande de permis tient lieu de la déclaration préalable.

Lorsque l'exécution des travaux est subordonnée à une déclaration ou une autorisation d'utilisation du sol en application des dispositions réglementaires du titre IV du livre IV du code de l'urbanisme, la déclaration ou la demande d'autorisation tient lieu de la déclaration préalable mentionnée au premier alinéa du présent article. »

Ainsi, il ressort que la déclaration préalable exigée au titre du Code de l'Urbanisme vaudra demande d'autorisation préalable au titre du site inscrit.

Le dépôt du dossier de demande de permis de construire inclus la demande de Déclaration préalable au titre de l'article L.341-1 (site inscrit) et la demande d'autorisation préalable au titre de l'art. L.621-32 (MH).

NB : La déclaration initiale d'installation classée relevant du régime de la déclaration à l'article R512-47 du code de l'environnement sera déposée en parallèle du présent dossier.

Annexes

**ANNEXE 1 : ARRETE PREFECTORAL DU
05.09.2017 PORTANT DECISION APRES
EXAMEN AU CAS PAR CAS EN APPLICATION
DE L'ARTICLE R.122-3 DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT**



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE
Autorité Environnementale

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

Arrêté préfectoral du 05 SEP. 2017
portant décision après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le Préfet de la région Bretagne

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

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R.122-2 et R. 122-3 ;

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

Vu le décret du 21 avril 2016 portant nomination de Monsieur Christophe MIRMAND, préfet de la région Bretagne, préfet de la zone de défense et de sécurité Ouest, préfet d'Ille-et-Vilaine ;

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

Vu l'arrêté préfectoral n° 2016/SGAR/DREAL/DSG du 17 mai 2016 portant délégation de signature à Monsieur Marc NAVEZ, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 mars 2017 portant subdélégation de signature à Messieurs Patrick SEAC'H et Thierry ALEXANDRE, directeurs adjoints de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne ;

Vu le dossier de demande d'examen au cas par cas n° 2017-005192 relatif au projet d'extension du port de Lézardrieux, déposé par la commune, reçu et considéré complet le 03 août 2017 ;

Considérant que ce projet relève de la catégorie *Milieux aquatiques, littoraux et maritimes n° 9° c) et d) - Aménagements portuaires* du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement ;

Considérant la nature du projet :

- visant à augmenter la capacité d'accueil du port extérieur pour 37 emplacements supplémentaires et améliorer les conditions de sécurité et de services pour les plaisanciers en partie terrestre et maritime,
- comprenant des aménagements terrestres de requalification urbaine des terre-pleins et parkings, la mise en place d'une pompe de récupération des eaux grises et noires, la reconstruction de la Capitainerie,

- et des aménagements maritimes tels que le prolongement de la cale d'accès au mole Nord, l'extension de 3 pontons en eau profonde, la reprise du ponton annexe avec la station d'avitaillement, et la création d'un ponton renforcé pour les visiteurs dans le Trieux,

Considérant la localisation de ce projet :

- dans une zone à forts enjeux du point de vue de l'architecture, du patrimoine naturel et du paysage, le projet se situant dans le périmètre de protection de monument historique de l'église Saint Jean Baptiste, en site inscrit et au sein de la zone de protection spéciale pour les oiseaux du Trégor Goëlo et en bordure du site classé Natura 2000 pour les espèces d'oiseaux et de poissons d'intérêt communautaire.
- dans une zone à risque de submersion marine, notamment pour la cale située au Nord-Est qui est située en zone d'aléa et dans un secteur proche d'activités de conchyliculture,

Considérant que :

- les aménagements terrestres envisagés auront un impact paysager non négligeable dans ce site sensible pour ce thème,
- l'allongement des pontons vers le secteur en eau profonde du Trieux avec l'augmentation du nombre d'emplacements pour les navires représente une extension de 1 500 m² sur le domaine maritime et va induire un accroissement des activités de plaisance susceptible de créer des dérangements pour les espèces protégées présentes,
- les aménagements maritimes peuvent influencer sur les risques sanitaires et les risques de submersion marine en raison de leur influence sur les émissions de matières en suspension et sur les courants,

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

Arrête :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, le projet **d'extension du port de Lézardrieux (22)** doit faire l'objet d'une étude d'impact dont le contenu est défini à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Article 2

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

Article 3

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

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

Pour le Directeur régional
Le Directeur adjoint

Patrick SEAC'H

Voies et délais de recours

Les recours gracieux ou contentieux sont formés dans les conditions du droit commun.

Sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, un recours administratif préalable est obligatoire en cas de décision imposant la réalisation d'une étude d'impact ou d'une évaluation environnementale.

Le recours administratif gracieux doit être formé dans un délai de deux mois suivant la mise en ligne de la présente décision. Un tel recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux doit être adressé à :

DREAL Bretagne
A l'attention de l'Autorité environnementale
Service CoPrEv
L'Armorique
10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES cedex

**Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du recours gracieux.
Il doit être adressé au :**

Tribunal administratif de Rennes
Hôtel de Bizien
3, Contour de la Motte
CS 44416
35044 RENNES cedex