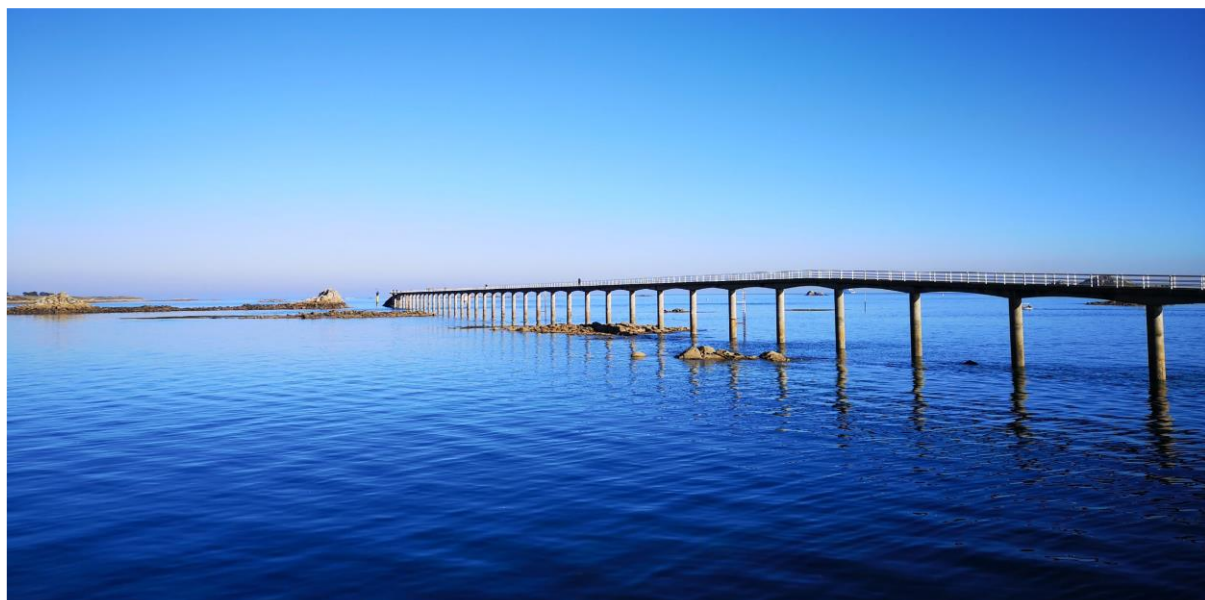


DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE PRÉSENTÉE
PAR LA RÉGION BRETAGNE
DANS LE CADRE DES TRAVAUX DE RÉPARATION DE L'ESTACADE
SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE ROSCOFF



ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

du 13 mars au 14 avril 2023

II – CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS
sur la demande d'autorisation environnementale

Maryvonne Martin

Commissaire enquêteur

Deuxième Partie : CONCLUSIONS ET AVIS

sur la demande d'autorisation environnementale
relative à la réparation de l'estacade de Roscoff

SOMMAIRE

Introduction	3
1. RAPPEL DU PROJET	4
2. BILAN DE L'ENQUÊTE	5
3. ANALYSE THÉMATIQUE ET APPRÉCIATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	6
3.1. La qualité du dossier – Les demandes de précisions	6
3.2. les impacts sur la qualité de vie des usagers	8
3.2.1. Dessertes maritimes Roscoff / Ile de Batz	8
3.2.2. Navettes Vieux Port / Port du Bloscon	9
3.2.3. Accessibilité P.M.R.	12
3.3. les impacts sur le paysage, cadre de vie	14
3.3.1. Propositions de modification des piles	14
3.3.2. Proposition de modification des garde-corps	15
3.3.3. Proposition d'un abri en bout d'estacade	16
3.4. les impacts environnementaux	18
3.4.1. Effets de l'hydrodémolition	18
3.4.2. Proposition de voie submersible	19
3.5. Les demandes spécifiques du GIE des Vedettes de l'Île de Batz	21
3.5.1. Travaux sur voiles d'accostage	21
3.5.2. Changement des organeaux et de la rambarde sur cale d'accostage	22
3.6. Le suivi du chantier et l'information du public	23
3.7. les impacts du projet et les enjeux climatiques	24
4. CONCLUSIONS ET AVIS	25

Deuxième partie : CONCLUSIONS ET AVIS
sur la demande d'autorisation environnementale
au titre des articles L 181-1 et suivants du code de l'environnement

Cette deuxième partie a pour objet de présenter mes conclusions et de donner mon avis motivé sur le premier objet de l'enquête unique : la demande d'autorisation environnementale relative aux travaux de réparation de l'estacade de Roscoff au titre des dispositions des articles L 181-1 et suivants, R 181-1 et suivants du code de l'environnement (rubrique 4.1.2.0. de l'article R214-1 du même code).

Le deuxième objet de l'enquête unique porte sur les travaux réalisés dans la bande littorale au titre des dispositions de l'article L121-17 du code de l'urbanisme.

Dans la première partie « rapport d'enquête unique », j'ai présenté les objets de l'enquête, la composition du dossier et le déroulement de l'enquête. À l'issue de l'enquête, j'ai rédigé le procès-verbal de synthèse des observations reçues classées par thèmes.

Introduction

La Région Bretagne porte le projet de réparation de l'estacade de Roscoff. Roscoff est une commune située sur la côte nord du Finistère, en région Bretagne. L'estacade est située au niveau du Vieux Port d'échouage, entre le Quai Parmentier et le Quai Neuf. Elle permet de faciliter la continuité territoriale entre Roscoff et l'Île de Batz distantes de 3 km environ, soit 1/4 heure de traversée.

L'estacade a été construite à la fin des années 1960 et inaugurée en 1969. L'ouvrage en béton d'une longueur de 590 mètres sur une largeur de 2,50 mètres a particulièrement souffert des intempéries et des actions de la mer.

La Région Bretagne est propriétaire de cette dépendance du domaine public portuaire de Roscoff, par arrêté du préfet du Finistère du 5 juin 2019.

Compte-tenu de la fragilité de l'estacade, des dispositions ont été prises pour limiter les charges pesant sur l'ouvrage :

- passage autorisé uniquement pour les véhicules légers et les piétons ;
- de façon exceptionnelle, passage de véhicules légers d'ambulance (inférieurs à 3,5 tonnes)
- interdiction des phénomènes de regroupement de foule.

Ces mesures ont permis de ralentir les détériorations mais sont insuffisantes.

La possibilité d'un projet de déconstruction / reconstruction a été envisagé, mais l'architecte des Bâtiments de France s'est positionné contre ce projet, Roscoff étant classé Site Patrimonial Remarquable et l'estacade se situant dans son périmètre. La conservation par la réparation a donc été décidée. La Région Bretagne, propriétaire de l'ouvrage, en concertation avec la ville de Roscoff et la commune de l'île de Batz, a lancé une étude de faisabilité réalisée par le Cerema. Puis, des études techniques ont

été engagées avec l'aide du maître d'œuvre pour solliciter l'ensemble des autorisations nécessaires à l'engagement des travaux.

Par arrêté préfectoral du 14 février 2023, Monsieur le Préfet du Finistère, a prescrit l'ouverture cette enquête publique unique.

1. RAPPEL DU PROJET

Les désordres relevés sur les différentes parties de l'estacade ont été identifiés par des diagnostics.

Ils concernent :

- des incertitudes sur l'état de l'extrémité nord côté mer ;
- les défauts de tension et la corrosion de câbles de précontrainte, notamment la précontrainte longue de continuité ;
- les défauts d'enrobage sur certaines piles ;
- les appareils d'appui gercés, décalés et certains présentant des soulèvements ;
- les garde-corps corrodés ;
- la stagnation de l'eau sur le tablier par défaut de pente ;
- les affouillements constatés en 2010 sur (a minima) 2 semelles (parties basses des piles) ;

Le programme de travaux de réparation de l'estacade comprend les étapes suivantes :

- Période de préparation ;
- Installation du chantier ;
- Mise en place des échafaudages mobiles sur l'estacade ;
- Réparation des piles et semelles par hydrodémolition ;
- Réparation des piles et semelles (ferraillage + béton projeté) ;
- Mortier hydraulique + résine sur les piles (option) ;
- changement des appareils d'appui et réparation de la précontrainte extérieure – Pile 1 à Pile 40
- changement des appareils d'appui et réparation de la précontrainte extérieure – Pile 40 à Pile 47
- Dépose et évacuation des voiles d'accostage et des corbeaux ;
- Reconstruction et pose poutres et voiles d'accostage, y compris corbeaux ;
- Réparation du caisson d'extrémité ;
- Dépose de la poutre 48 ;
- Préfabrication et pose de la poutre 48 ;
- Traitement du tablier (longrine + étanchéité + descentes d'eau) ;
- Traitement du tablier – LHM ;
- Dépose et pose des garde-corps et des échelles ;
- Repli et mise au propre du site ;

La durée des travaux est estimée à 18 mois, entre mi-septembre 2024 et mi-juin 2026 ; Les travaux seront suspendus pendant les deux saisons touristiques de 2024 et 2025 (de mi-juin à mi-septembre) compte tenu de la fréquentation importante en période estivale.

Les travaux d'hydrodémolition, bruyants, s'effectueront en dehors de la période de nidifications des oiseaux et en période diurne.

Les travaux concernant l'extrémité de l'estacade seront effectués en deuxième année des travaux (2025) car ils nécessitent d'interrompre les accostages des navires durant plusieurs semaines. Ceci occasionnera des modifications du service des navettes Roscoff/Île de Batz (réduction des nombres de navettes, déplacements des zones d'embarquement à marée basse vers le Blosson).

Le coût de ces grosses réparations est estimé à 6 millions d'euros hors taxes, pris en charge par la Région Bretagne.

Le contexte réglementaire est le suivant : ces travaux sont soumis à autorisation environnementale avec enquête publique, le montant des travaux étant supérieur au seuil de 1,9 millions d'euros fixé par la nomenclature IOTA en application des articles R214-1 du code de l'environnement (rubrique 4.1.2.0. relative aux travaux réalisés en contact avec le milieu marin).

2 ; BILAN DE L'ENQUETE

L'enquête publique unique s'est déroulée du 13 mars 2023 (9h) au 14 avril 2023 (17h), pendant une durée de 33 jours consécutifs sur les communes de Roscoff et l'île de Batz. La mairie de Roscoff a été désignée comme siège de l'enquête, selon les modalités définies dans l'arrête préfectoral d'ouverture d'enquête du 14 février 2023.

La publicité de l'enquête a été réalisée par :

- insertion dans la presse, Le Télégramme et Ouest-France des 20/02/2023 et 13/03/2023 ;
- affichage de l'enquête à Roscoff, en mairie et sur le panneau d'affichage du bureau du Port à proximité de l'estacade de Roscoff, à l'office du Tourisme de Roscoff, à la capitainerie du port du Blosson à Roscoff, au port de plaisance du Blosson à Roscoff ;
- affichage à l'île de Batz, à la mairie, sur le quai d'embarquement et à l'office du tourisme ;

L'avis d'enquête était également consultable sur le site internet des services de l'État dans le Finistère et sur les sites municipaux.

Une publicité complémentaire a été apportée par la parution d'un article annoncé en première page et illustré dans le numéro 65 du bulletin municipal « Roscoff infos – hiver 2023 », par le rappel de l'enquête sur le panneau lumineux situé sur le Vieux-Port de Roscoff et un article dans Ouest-France du 27/02/2023.

Le lundi 13 mars 2023 à 18h00, la population de l'île de Batz a été invitée à une présentation du projet de réparation de l'estacade organisée par la Région Bretagne, en présence du maire et des élus de la commune.

Une centaine d'habitants de l'île de Batz se sont déplacés Salle Ker Anna. Les principales questions ont porté sur les modifications de la desserte de l'île pendant les travaux et la prise en compte de l'accessibilité PMR. Les dates de permanences tant à Roscoff qu'à l'île de Batz ont été rappelées aux personnes présentes.

J'ai tenu cinq permanences comme suit :

À Roscoff : les lundi 13 mars de 9h00 à 12h00, mercredi 22 mars de 9h00 à 12h00, samedi 1er avril de 9h30 à 11h30 et vendredi 14 avril de 14h00 à 17h00.

À l'île de Batz : le mardi 11 avril de 14h00 à 16h00 prolongée jusqu'à 17h10.

J'ai reçu 14 personnes pendant les permanences. L'enquête a donné lieu à 16 observations dont 2 orales.

Le 20 avril 2023, par visioconférence, j'ai transmis et commenté aux représentants de la Région

Bretagne, service portuaire du Conseil régional, le procès-verbal de synthèse des observations et les questions du commissaire-enquêteur (annexe 1 du rapport d'enquête).

J'ai reçu le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, par voie électronique le 4 mai 2023 par voie postale le 6 mai 2023.

Pour rédiger mes conclusions et avis, j'ai étudié attentivement la demande d'autorisation environnementale, les avis émis, les observations du public, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ; j'ai également consulté les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer et l'architecte des Bâtiments de France.

3. ANALYSE THEMATIQUE ET APPRECIATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

3.1. Qualité du dossier – Demandes de précisions

(L2 LE BARS, L4 Association ASSR)

Le dossier n'a pas fait l'objet de nombreuses remarques sur ce chapitre. Un déposant souligne le point positif de la large part consacrée à l'environnement ainsi que l'établissement d'une situation « zéro » qui permet un suivi de l'écosystème.

L'association ASSR demande cependant des précisions :

- un plan précis avec dimensions de l'épaisseur des piles et des chapiteaux (partie haute des piles) ;
- comment sera traité le béton ? Pas d'information sur le traitement LHM (liants hydrauliques modifiés) ;
- une modélisation par maquette ou image numérique de l'ouvrage pour compléter cette enquête publique et ainsi éviter tout recours administratif ; L'association craint des modifications apparaissant en cours de travaux.

Réponse du maître d'ouvrage

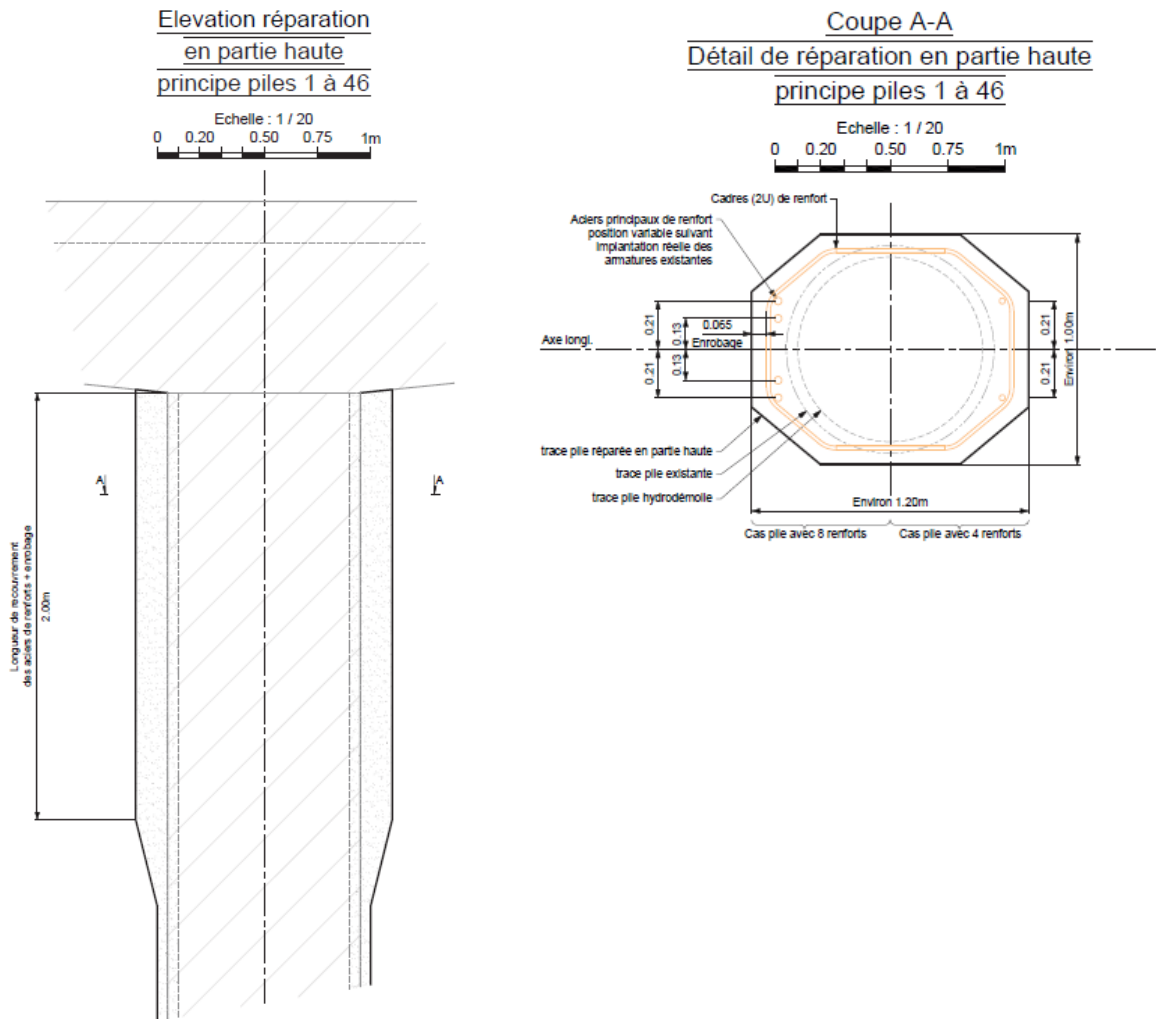
1) Sur l'épaisseur des chapiteaux

Un plan est fourni en pièce jointe au mémoire en réponse (annexe 1) dont des extraits sont présentés ci-après.

En partie courante, le diamètre des piles est augmenté d'environ 10cm (diamètre initial de 90cm). Sur les 2m supérieurs un épaissement est nécessaire afin de rajouter des armatures et assurer la transmission des efforts entre les piles et le tablier. Cet épaissement a été limité au minimum requis par les normes en vigueur afin de garantir la durabilité du béton de la tête de pile. De plus l'orientation géométrique de l'épaissement est effectuée selon le sens longitudinal (dans l'axe du tablier), sur 30cm de part et d'autre de sorte à limiter l'impact visuel.

Concernant la pile d'extrémité 47, l'épaissement de la pile est sur toute la hauteur (rectangle de 1m sur 1.40m) ; à noter que cette pile est de faible hauteur et très peu visible puisqu'en extrémité de l'estacade.

Concernant la pile d'extrémité 47, l'épaissement de la pile est sur toute la hauteur (rectangle de 1m sur 1.40m) ; à noter que cette pile est de faible hauteur et très peu visible puisqu'en extrémité de l'estacade.



2) Sur le traitement du béton et particulièrement des LHM (liants hydrauliques modifiés)

La mise en place du béton sera a priori réalisée par la technique du béton projeté, la Région Bretagne sera particulièrement attentive à la mise en place de ce béton pour que l'aspect soit soigné et les tolérances géométriques respectées.

À noter que ce type de réparation de piles a déjà été réalisé dans d'autres sites, pour exemple au port de Pornichet.



Vue du port de Pornichet – source : dossier DAE p.59

L'objectif du projet est de réaliser des réparations respectant l'esthétique initiale de l'ouvrage autant que possible. Le projet est soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, qui a rendu un avis favorable.

Une vue 3D avant/après les travaux est fournie dans le plan en annexe ARC [2] ARC-PRO-2005-PLA-B_Vues3D.

L'objectif du projet est de réaliser des réparations respectant l'esthétique initiale de l'ouvrage autant que possible. Le projet est soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, qui a rendu un avis favorable.

Situation existante



Situation projetée



Appréciation du commissaire enquêteur

Je prends note des compléments d'information donnés, notamment la coupe de la partie haute (chapeau) des piles 1 à 46, renforcée pour assurer la transmission des efforts entre les piles et le tablier. L'objectif du projet est une réparation pour 50 ans. Visuellement, l'estacade étant surtout un élément dans le grand paysage, cet ajout de béton qui modifie la ligne des piles me paraît toutefois acceptable.

3.2. les impacts sur la qualité de vie des usagers

3.2.1. Dessertes maritimes Roscoff / Ile de Batz

(R BA 4 PRIGENT, L3 CREACH, M1 LESCOPI)

Les déposants s'inquiètent de l'organisation de la desserte qui prévoit des embarquements – débarquements au port du Blosson. La compagnie des vedettes de l'Île de Batz, des membres actifs de la SNSM souligne la difficulté d'accès au port du Blosson (distance rallongée, complexité des conditions de navigation par vents de nord, nord-est et est). De nouveaux horaires sont à prévoir.

Réponse du maître d'ouvrage

La Région-maître d'ouvrage a souhaité minimiser l'impact des travaux de réparation de l'estacade sur l'ensemble de ses usagers, la conduisant à assumer d'importants surcoûts sur le montant total des travaux (+ 400 000 €HT). Néanmoins, certaines tâches essentielles à la réparation ne peuvent être

réalisées sans neutralisation complète de l'ouvrage afin de préserver la sécurité des personnes en circulation piétonne à proximité immédiate des travaux. L'estacade ne pourra donc remplir son office entre mi-septembre 2025 et mi-juin 2026 posant ainsi la question de l'organisation des liaisons entre l'île et le continent dans cette période.

Il convient, en premier lieu, de rappeler que les liaisons maritimes vers Batz reposent sur des cadres juridiques distincts selon qu'elles concernent le transport de marchandises ou celui de passagers.

Le transport de marchandises, activité essentielle à l'île mais dont les équilibres économiques ne sont pas garantis, fait l'objet d'un contrat de délégation de service public (DSP) passé entre la Région (autorité concédante) et la Société Transport de Fret (exploitant concessionnaire). Dans ce cadre, le service est assuré par une société privée pour le compte de la Région (propriétaire du navire), qui dispose du levier contractuel pour garantir la continuité du service et son organisation, et compenser en contrepartie les éventuelles pertes d'exploitation que subiraient l'exploitant.

Le transport de passagers est, quant à lui, une activité à la rentabilité avérée, dont les principaux acteurs de la mise en œuvre (vedettes) n'ont pas souhaité se situer sous le régime de la DSP. La desserte passagers de l'île de Batz s'exerce par conséquent aujourd'hui intégralement dans un cadre privé, ses opérateurs organisant librement leur service (amplitude horaire, fréquence des lignes, prix du billet, information des usagers, etc.) à leurs frais et risques, sans qu'aucun conventionnement ou lien contractuel avec un tiers (État, collectivités) ne puisse leur être légalement imposé (en vertu du principe constitutionnel de la liberté de commerce). Il leur appartient donc, dans ce cadre, de déterminer leurs quais d'embarquement / débarquement et d'obtenir les autorisations d'accostage auprès des autorités compétentes.

En l'absence de cadre légal lui conférant un droit d'intervention sur l'organisation de ce service, la Région ne peut donc être prescripteur d'escales à Blosson, mais se positionne néanmoins depuis le démarrage du projet en facilitateur des contacts pouvant être noués entre la CCIMBO (exploitant du Port de Blosson), la Capitainerie et le GIE des Vedettes, si ce dernier souhaitait y déporter certaines de ses escales. Les premiers éléments de la faisabilité de ce déport ont ainsi été rassemblés par la Région et transmis au GIE dès 2022.

Appréciation du commissaire enquêteur

Je prends note que l'organisation des escales (débarquements/embarquements des passagers) seront à gérer directement par le GIE « Les vedettes de l'île de Batz ». Pour l'information du public, il est regrettable que les éléments de faisabilité n'aient pas été présentés dans le dossier soumis à enquête, ni d'ailleurs les raisons du surcoût de 400 000 € HT.

La population fait confiance à la Région Bretagne pour la réhabilitation d'un ouvrage qui assure la continuité territoriale entre Roscoff et l'île de Batz. Elle est en droit d'être informée.

3.2.2. Navettes Port du Blosson / Vieux-Port

(R BA 4 PRIGENT, R BA 7 GUERLUS, R BA 8 PORTANELLI)

Plusieurs déposants soulèvent la question des navettes à organiser pour permettre en cas de débarquement au port du Blosson de rejoindre le centre-bourg de Roscoff. Ce point est important car le trajet à pied prend de 23 à 28 mn (selon Google Maps) ;

Le public considère qu'il s'agit d'un impact humain important touchant les personnes âgées, les collégiens, les professeurs des écoles et collège venant du continent et se rendant à l'île de Batz, les salariés

des entreprises y travaillant journallement ; les rendez-vous médicaux sont aussi évoqués ; De nombreux îliens disposent de garages ou emplacements pour leurs véhicules dans le secteur du centre de Roscoff ou autour ;

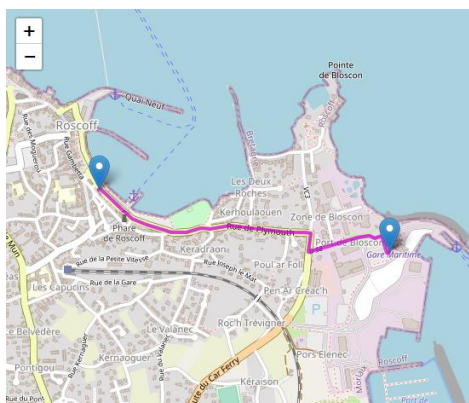
L'île ne doit pas être isolée à marée basse. Cette navette devrait être spécifique et gratuite, dans le cadre de la continuité territoriale.

Question du commissaire enquêteur

Cette question est essentielle pour les habitants de l'Île de Batz. La Région Bretagne, par son réseau de transports BreizhGo ne pourrait-elle pas mettre en place, dans l'esprit de la Loi d'Orientation des Mobilités, un service desservant le Vieux-Port et le port du Blosscon, afin d'assurer une liaison normale entre les communes de l'Île de Batz et de Roscoff et ainsi maintenir la continuité territoriale recherchée, durant la période impactée par les travaux ?

Réponse du maître d'ouvrage

Comme vu en 1.2, l'organisation d'escales à Blosscon relève d'une décision exclusive du GIE Vedettes de l'île de Batz en lien avec la CCIMBO, gestionnaire du site portuaire, et la Capitainerie du port.



Les usagers pourront dans ce cas de figure bénéficier de l'étroite connexion entre Blosscon (arrêt *Ferry*) et Vieux-Port (arrêt *Quai d'Auxerre*) assurée par deux lignes quotidiennes de cars « BreizhGo » de la Région Bretagne. La durée du trajet est comprise entre 2 et 5 min.

De Blosscon vers Vieux port, la liaison par car est assurée 7/7 jours, en moyenne 14 fois dans la journée (contre 8 rotations en période hivernale pour les navettes), sur une large amplitude horaire, partant de 7h35 à 20h55 (7h45 –de Batz – à 18h30 pour les navettes). Le prix du billet est de 2 €, hors abonnement et formules de réductions.

- Dans la direction Blosscon -> Vieux-Port :

Ligne 25 ~ Direction ROSCOFF / SAINT-POL-DE-LÉON

Ferry ROSCOFF	09:04	10:52	11:52	12:23	15:09	-	18:36	19:34
Boulevard de Plymouth ROSCOFF	09:06	10:54	11:54	12:25	15:11	16:53	18:38	19:36
Quai d'Auxerre ROSCOFF	09:11	10:59	11:59	12:30	15:16	17:00	18:46	19:45

Ligne 29 ~ Direction SANTEC / ROSCOFF

Ferry ROSCOFF	07:35	08:40	10:25	11:55	-	15:05	-	-	-	19:02	20:50
Quai d'Auxerre ROSCOFF	07:40	08:45	10:30	12:00	12:55	15:10	16:20	17:35	18:25	19:07	20:55

- Dans la direction Vieux-Port -> Bloscon:

Ligne 25 ~ Direction LESNEVEN / SAINT-POL-DE-LÉON


Quai d'Auxerre ROSCOFF	-	08:33	09:42	11:00	12:00	12:35	15:17	17:20
Boulevard de Plymouth ROSCOFF	-	08:34	09:43	11:01	12:01	12:36	15:18	17:21
Ferry ROSCOFF	-	08:36	09:45	11:03	12:03	12:38	15:20	17:23
Le Rhun ROSCOFF	-	08:39	09:48	11:06	12:06	12:41	15:23	17:25
Bonne Nouvelle ROSCOFF	-	08:40	09:49	11:07	12:07	12:42	15:24	17:26

Ligne 29 ~ Direction MORLAIX

Quai d'Auxerre ROSCOFF	06:55	07:45	08:45	12:05	13:50	16:50	17:20	19:00
Ferry ROSCOFF	-	-	08:50	-	-	-	17:25	19:05

Ajoutons également le service spécifique mis en place par la Région en direction des lycéens de l'île (Batz disposant d'une école et d'un collège), de la descente du bateau jusqu'au Lycée de Saint Pol de Léon :

Roscoff - Saint-Pol-de-Léon	
2508	
Mise à jour 26/05/2021	
La ligne circule uniquement en période scolaire.	
Jours de Fonctionnement	LMMeJV
ROSCOFF Embarcadère	08:00
SAINT-POL-DE-LÉON Avenue des Carmes	08:15

La liaison par car entre les deux sites portuaires constitue donc un service efficace, économique et de surcroît compatible avec le cadencement et les horaires des vedettes en période de neutralisation de

l'estacade. En outre, sa situation en extrémité de ligne interurbaine conduit à sa faible fréquentation entre ces deux arrêts et à la disponibilité d'un grand nombre de places.

Le besoin de mise en place d'un service concurrent n'apparaît donc pas fondé, et se heurterait par ailleurs à d'importantes difficultés de mise en œuvre pour l'autorité organisatrice qui souhaiterait s'y engager (dimensionnement du service ; variabilité quotidienne des horaires en fonction des marées ; recrutement de 4 conducteurs dûment qualifiés et habilités, sous contrat précaire, dans un contexte d'extrême difficultés de recrutement ; coût de l'opération, etc.).

Appréciation du commissaire enquêteur

Je note, dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, au chapitre 8.3.2.3. « identification des pressions générées par le projet, point 8 : les restrictions d'usage(s) sur l'estacade :

« Sur la deuxième année (2025), du fait que les voiles d'accostage seront déposés, il ne sera plus possible d'accueillir les navettes. L'estacade ne pourra plus servir pour le transport des passagers vers et depuis l'Île de Batz. Le service public de transports en commun et le service de navettes seront réorganisés pour assurer le transit des passagers entre Roscoff et l'Île de Batz depuis le port du Blosson ou une autre zone d'embarquement. »

Dans sa séance du 11 avril 2023, le Conseil municipal de l'Île de Batz, délibérant en application de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique, à l'unanimité, a rendu l'avis suivant :

« avis favorable au projet de réfection de l'estacade de Roscoff, à condition que la Région Bretagne assure gratuitement, dans le cadre de la continuité territoriale et de ses compétences Transports, la mise en œuvre d'un transport collectif routier calé sur les horaires des vedettes à passagers afin de desservir le port du Blosson et/ou le Vieux Port selon le lieu d'accostage lié aux horaires des marées pour pallier cette contrainte liée aux travaux durant la période considérée. »

La réponse détaillée du maître d'ouvrage apporte la solution à cette liaison Vieux Port - Blosson pendant la période délicate de la deuxième année. Pour améliorer ce service, il faudrait simplement adapter les horaires à ceux des dessertes maritimes et décider de sa gratuité ou non.

Il existe une ligne spécifique pour les lycéens Batziens, il doit donc être possible de faire bénéficier d'aménagements spécifiques, pendant quelques mois, l'ensemble des usagers des dessertes maritimes Roscoff-Île de Batz.

Ce point fera l'objet d'une recommandation.

3.2.3. Accessibilité PMR

Ce point induit de revoir les marches, ponton flottant, contrôle de l'accès à l'estacade
(R BA 1 TROIFFARD, R BA 2 DARBOIS, R BA 3 CARDINAL, R BA 8 PORTANELLI)

Un déposant s'est étonné d'entendre dire que l'accessibilité PMR ne s'appliquait pas aux équipements portuaires. Les marches actuelles de la cale d'accostage sont à revoir, pour certains à supprimer ; des propositions sont présentées ci-dessous.

Pour assurer un embarquement et un débarquement sûrs, un déposant préconise un ponton flottant à installer au Vieux Port qui permettrait un transfert sans risques pour les PMR et les vélos.

Une autre personne estime important de prévoir un contrôle de l'accès à l'estacade quand elle sera limitée à 1,50m de large et réservée aux personnes se rendant ou revenant de l'île.

Réponse du maître d'ouvrage

L'objet de l'intervention est de remettre en conformité l'estacade pour permettre la continuité de la liaison à basse mer sans intervention sur les installations du Vieux Port.

Concernant la praticabilité de l'extrémité de l'estacade, une réflexion est engagée sur les marches de l'estacade, celle-ci sera explicitée au § 3.2 (du mémoire en réponse).

Il est envisagé avec la ville de Roscoff d'interdire l'accès aux promeneurs pendant cette phase des travaux.

Il est prévu dans le cadre des travaux première période (septembre 2024 à juin 2025) de limiter l'accès à l'estacade uniquement aux usagers de la desserte (configuration marée basse), et cela en concertation avec l'entreprise en charge des travaux et les opérateurs de la liaison.

Les modalités d'exécution restent à confirmer, avec notamment le moyen de contrôle d'accès permettant d'identifier les personnes se rendant effectivement à l'embarquement en concertation avec les opérateurs de la liaison.

Appréciation du commissaire enquêteur

Je prends note des réponses du maître d'ouvrage pour l'application de mesures améliorant l'accessibilité PMR à l'occasion de ces travaux sur l'estacade de Roscoff.

Les accès doivent être facilités pour les usagers des navettes pendant la phase chantier.

Je suggère que la ville de Roscoff, en coordination avec le maître d'ouvrage et les entreprises en charge des travaux, fasse appel à un ou des médiateurs « chantier » comme cela se fait à Brest sur le grand projet de travaux de nouvelles lignes B et D de Tram et BHNS (bus à haut niveau de service).

Les médiateurs chantier remplissent une mission de proximité, sur le terrain, afin de répondre à toutes les questions des usagers, riverains, commerçants, et de faciliter les accès pendant les périodes délicates de travaux.

Les travaux sur les marches

(L3 CREACH, R BA 3 CARDINAL, OO2 GLIDIC)

Actuellement trop hautes et trop petites. Certains déposants demandent de les supprimer et de les remplacer par des « stries » ou « des rainures » dans le béton. D'autres demandent de revoir leur hauteur, leur longueur et d'aménager une légère inclinaison ;

Un autre déposant propose un élargissement de la passerelle pour combiner une rampe lisse, des marches et faciliter le croisement des usagers montants et des usagers descendants ;

Une dernière proposition consiste à prévoir une bande avec rainures à la place des marches sur le côté Est de la cale d'accostage.

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'y a pas de désordre, ni de perte de fonctionnalité sur le caisson formant la cale avec marches en extrémité de l'estacade. D'un point de vue structurel, aucuns travaux n'est requis sur cette extrémité. Le point de vue fonctionnel et ergonomique sera examiné en §3.2 (du mémoire en réponse).

Une réflexion est engagée sur les marches de l'estacade. Seront intégrés dans cette réflexion les différents intervenants pour proposer la solution la plus pertinente : ville de Roscoff/ Ile de Batz/ desserte/ pompiers.

Amélioration de l'accessibilité PMR

Question du commissaire enquêteur

Les marches ne sont pas adaptées aux modes de déplacement actuels. Elles sont difficiles pour les personnes âgées, or la population de l'île de Batz comme celle de Roscoff est vieillissante. Les passagers des navires circulent avec des caddies ou des valises à roulettes qu'il faut porter pour passer ces marches. Que dire des personnes en fauteuils roulants et des personnes en charge de poussettes !

Cette réhabilitation de l'estacade me paraît l'occasion de remédier à ce problème de « marches trop hautes, trop courtes », voire tout simplement gênantes. Que pouvez-vous proposer pour améliorer cette situation ?

Réponse du maître d'ouvrage

En complément à la réponse de la question 2.2, bien que l'ouvrage support ne présente pas de désordre, une opportunité de modifier le cheminement piéton est mise à l'étude.

Parmi les propositions qui ont été faites, la possibilité de scinder la largeur de l'estacade partie basse en une demi-largeur en escalier et une demi-largeur en pente avec stries paraît pertinente. Cette opération permettrait de restituer également un rapport marche/contremarche selon les normes en vigueur.

Appréciation du commissaire enquêteur

J'estime que cette question qui ne se posait pas dans les années 60 est importante aujourd'hui. L'accessibilité PMR est un point incontournable de tous travaux concernant les cheminements piétons et l'estacade est donc concernée.

Je note que l'équipe porteuse du projet pour la Région Bretagne retient une proposition faite pendant cette enquête publique : scinder la partie basse du caisson d'extrémité en demi-largeur en escalier et en demi-largeur en pente avec stries.

Cette proposition retenue fera l'objet d'une recommandation.

3.3. Les impacts sur le paysage, cadre de vie

3.3.1. Propositions de modifications des piles

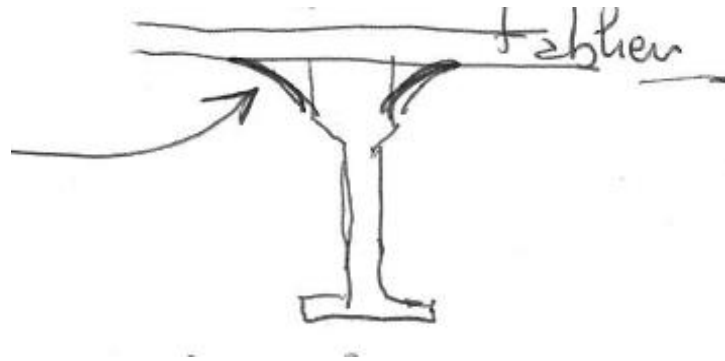
(L4 ASSR, M1 LESCOP)

L'association ASSR estime que l'estacade est devenue en plus d'une liaison territoriale entre l'île et le continent, une promenade patrimoniale en mer (550m) avec vue imprenable sur le chenal de Batz et la ville de Roscoff. L'association considère au vu du projet présenté qu'il est nécessaire de soigner son aspect esthétique et pérenne. Des modifications concernant les piles et leurs parties hautes (chapiteaux) ainsi qu'une autre forme de garde-corps sont demandés.

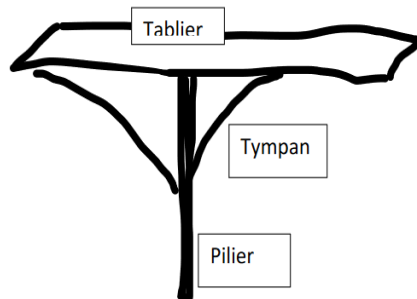
La légèreté de l'édifice doit être préservée. Une modélisation par maquette ou image numérique paraît nécessaire pour compléter cette enquête publique et éviter tout recours administratif.

Par mail, un déposant propose un modèle de tympan en bois entre la sous-face et les piles. Il souhaite également plus d'utilisation de bois pour la passerelle et les garde-corps.

Voici le croquis présenté par l'ASSR de manière à alléger la partie haute des piles modifiée : la flèche indique la forme d'un aisselier.



Et celui de M. LESCOP :



Réponse du maître d'ouvrage

Le projet est soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, qui a émis un avis favorable à la réparation de l'estacade. Pour rappel, l'augmentation du diamètre apparent des piles est de l'ordre de 10 cm au rayon en partie courante et de 30 cm uniquement dans la direction longitudinale pour les 2 m supérieurs de l'estacade. Cela impacte ainsi de manière moindre l'épure de l'ouvrage que la mise en œuvre de bracons, qui modifierait également la transmission des efforts entre les diverses parties de l'estacade (ou « tympan » comme mentionnés dans la proposition M1 LESCOP).

La justification du choix technique retenu est explicitée en §2.1. (du mémoire en réponse).

D'un point de vue structurel, la constitution d'un chevêtre avec bracons modifie les positions des appuis de l'ouvrage précontraint avec pour effet une redistribution des efforts sur les travées et les piles, ce qui altère l'efficacité de la précontrainte existante et ne correspond pas au fonctionnement de la structure. L'objet de la réparation proposée est de restituer le plus possible le mode de fonctionnement de l'ouvrage historique, aussi la précontrainte additionnelle mise en œuvre vise à restituer celle de l'ouvrage initial sans modifier la distribution des efforts. Une modification de la répartition des appuis engendrerait nécessairement des renforcements en béton armé plus volumineux, qui ne rentreraient pas dans l'épure de l'ouvrage existant.

Appréciation du commissaire enquêteur

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage. Je partage l'avis sur la mise en place de « bracons », appelés par les déposants « tympan » ou « aisselier » (LA4), définition d'aisselier : pièce de charpente de renfort en bois à 45° environ).

Le maître d'ouvrage appelle ces pièces « bracon » dont la définition est un étai installé obliquement ; Je partage l'avis du M.O., ces pièces ne feraient qu'alourdir l'enfilade des piles, dont la légèreté est la signature de cette estacade de Roscoff. Le renforcement des chapiteaux est justifié par la nécessité de maintenir la solidité de cet ouvrage pour 50 ans.

L'utilisation de bois qui peut paraître plus naturelle et plus esthétique que le renforcement du béton ne me paraît pas justifiée dans ce projet ; l'estacade de Roscoff est plus un pont dirigé vers le chenal existant entre le continent et l'île de Batz et de ce fait supportant des courants forts, qu'une promenade de bord de plage ou de port abrités, où l'utilisation du bois peut être plus agréable pour les usagers.

3.3.2. Proposition de modification de garde-corps

Les garde-corps ont fait l'objet de remarques par le public. L'association ASSR craint la rouille sur la partie basse grillagée et propose 2 lisses supplémentaires aux normes, pour l'entretien et l'esthétique.

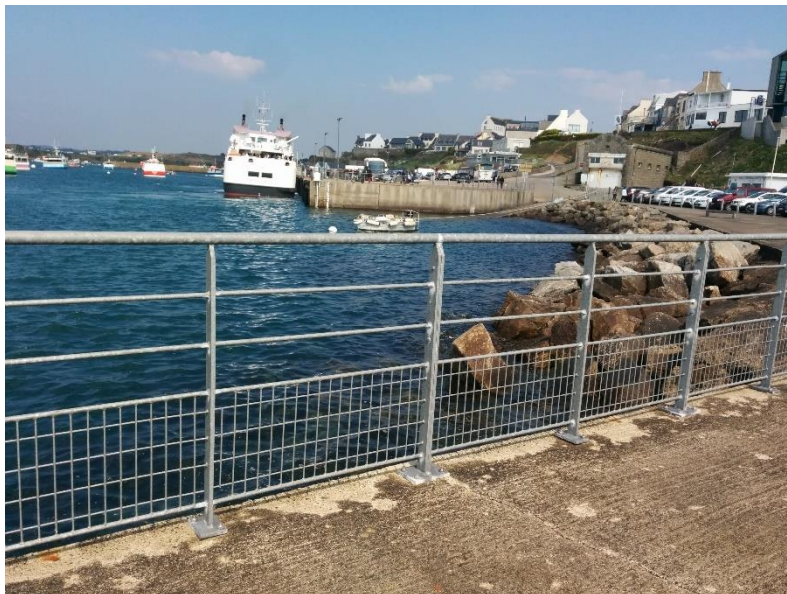
Réponse du maître d'ouvrage

La notion d'entretien et de réparation est une notion essentielle dans le choix des équipements pour la Région Bretagne.

Le choix du type de garde-corps a été validé avec l'Architecte des Bâtiments de France ; à noter que ce type de garde-corps a été mis en place dans d'autres ports gérés par la Région Bretagne et apporte satisfaction (port du Conquet par exemple). Néanmoins, des adaptations sont envisageables et une soumission de géométrie sera proposée à la validation de l'exploitant.

Appréciation du commissaire enquêteur

Je me suis rendue au port du Conquet (Finistère) pour apprécier le type de garde-corps qui y a été mis en place.



Garde-corps, port du Conquet – Photo CE 19/04/2023

Ces garde-corps sont aux normes de sécurité actuelle. Je prends note que le modèle proposé des nouveaux garde-corps de l'estacade sera soumis à la ville de Roscoff.

Couleur des garde-corps

Question du commissaire enquêteur

Les garde-corps sont représentés avec différentes couleurs dans le dossier, cela va du blanc au gris foncé et même vert ? Quelle est la couleur retenue et quand sont-ils peints ?

Réponse du maître d'ouvrage

Les garde-corps ne sont pas prévus peints mais en acier galvanisé. La teinte usuellement constatée pour de l'acier galvanisé 80microns est le RAL 7080 (gris clair mat). Les visuels du dossier peuvent effectivement être imparfaits.

Appréciation du commissaire enquêteur

Je prends note de la réponse précise du maître d'ouvrage. Les garde-corps actuels sont blancs. Le public qui s'est exprimé sur cette question de couleur sera satisfait de savoir que la couleur retenue est un gris clair mat, qui sera en harmonie avec le béton de la structure de l'estacade.

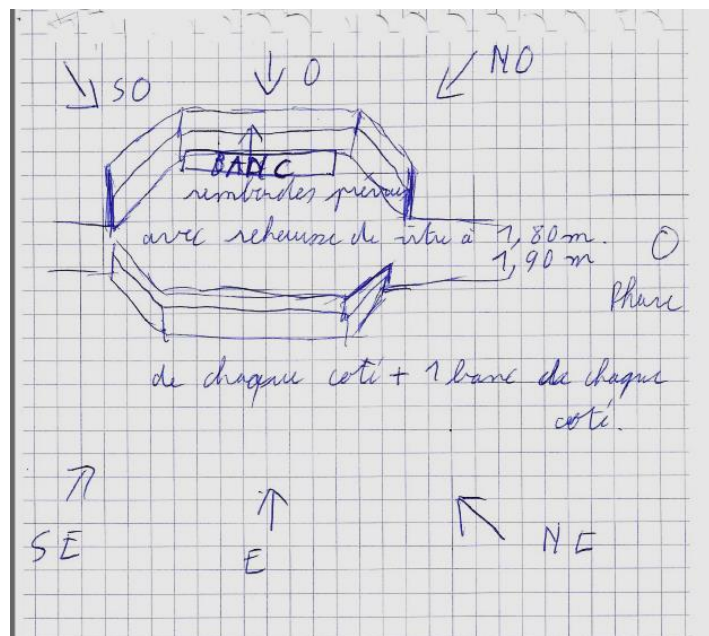
3.3.3. Proposition d'un abri en bout d'estacade

(L3 CREACH, L1 SEITE)

Une proposition consiste à réaliser un abri en bout d'estacade : proposition de rehausse de vitrage à hauteur de 1,80 à 1,90 m et installation de bancs (un croquis est joint).

M. SEITE propose sur son croquis d'ensemble de l'estacade une guérite pour les passagers.

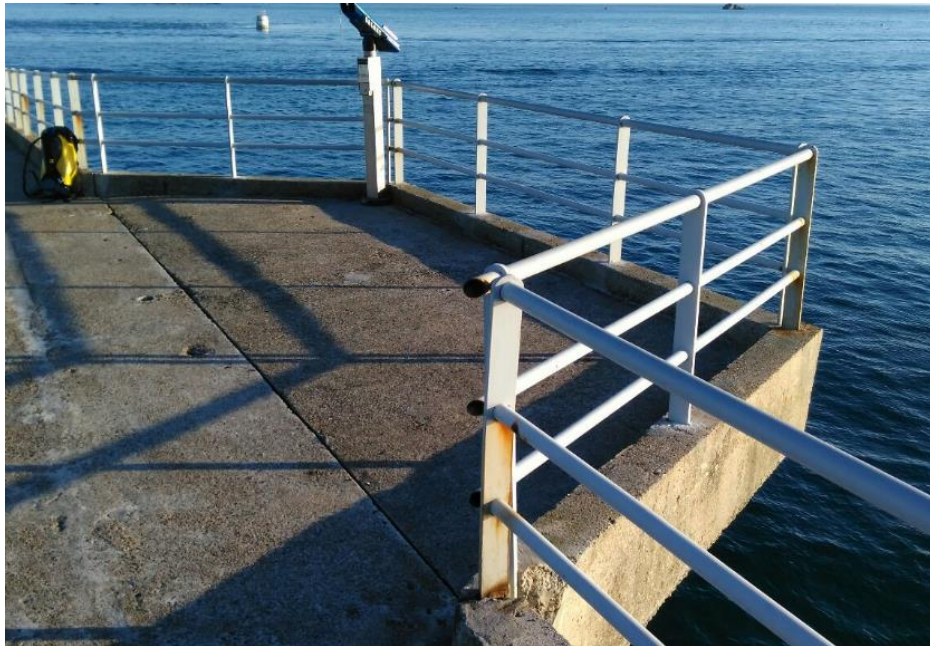
Croquis de M. CREACH :



Réponse du maître d'ouvrage

Le projet à venir d'aménagement du terre-plein du port de Roscoff, porté par la ville de Roscoff, comprend entre autres la mise en place d'un abri pour les usagers de la desserte. Il apparaît adapté que l'abri se situe plutôt sur les terre-pleins du port et soit commun aux deux points possibles de desserte de l'île de Batz (configurations marée haute et marée basse).

Par ailleurs, la mise en place de rehausse par vitrage pose des problèmes d'esthétique et de tenue au vent, cela n'apparaît pas comme une solution satisfaisante. La zone de retournement, à l'état final restituera un visuel identique à l'existant comme rappelé en photo ci-dessous.



Appréciation du commissaire enquêteur

J'estime que la réponse du maître d'ouvrage est tout à fait satisfaisante pour les usagers. L'abri sur la partie portuaire entre les deux zones d'embarquement sera plus utilisé qu'un abri plus précaire au bout nord de l'estacade. L'important est de réaliser un abri réservé aux usagers en attente d'embarquement. Le déposant propose l'installation de deux bancs, alors qu'actuellement il n'en existe qu'un, un peu plus haut, au niveau de la rambarde centrale. Cette question qui relève d'un équipement, pourra être étudiée en même temps que la question relative aux marches, dans le but d'améliorer l'accessibilité PMR.

3.4. Les impacts environnementaux

3.4.1. Effets de l'hydrodémolition

Impacts de l'hydrodémolition sur les habitats et peuplements benthiques (L2 LE BARS)

Un déposant s'inquiète des rejets de résidus solides liés à l'hydrodémolition du béton, quantité négligeable à l'échelle de l'océan mais pas à l'échelle locale. Craint le lessivage et une large dispersion vers les herbiers de zostères. Ce phénomène rappelle les dégâts occasionnés par la démolition de la chaussée temporaire du port de plaisance du Blosson qui permettait d'acheminer les blocs de rochers de

protection. Depuis, des boues recouvrent les fonds, la vie aquatique en est modifiée notamment les crevettes. Crainte des impacts sur la qualité des eaux littorales considérées comme un enjeu fort.

Question du commissaire enquêteur

L'hydrodémolition implique le rejet de matériaux inertes sur l'estran, fines et petits blocs de béton. Les blocs de béton de 10 cm sont enlevés à la main selon le dossier et évacués. Pouvez-vous préciser comment sont-ils évacués, vers où et s'ils font l'objet d'un recyclage ?

Réponse du maître d'ouvrage

Dans la mesure où le site est Natura 2000, la démarche des mesures de ce projet est basée sur l'évitement. Il a été demandé au bureau d'étude de concevoir le projet sans recours à une piste de chantier pour faire circuler des engins de chantier sur l'estran. Des engins légers sont susceptibles de rouler occasionnellement sur l'estran pour acheminer les personnels et matériaux au pieds de pile. À l'exception des renforts de pied de pile, le reste des travaux se feront soit sur barge, soit via une passerelle négative, soit directement depuis le tablier.

Concernant l'hydrodémolition, les blocs de plus de 10 cm seront ramassés. Ces blocs seront ramenés à terre, pour être ensuite évacués vers une filière adaptée à leur qualification de Déchets Non Dangereux Inertes. Le prestataire et la destination ne sont à ce jour pas définis. A l'inverse d'un procédé de sciage ou rabotage, l'hydrodémolition fonctionne par éclatement de la matrice cimentaire du béton, diminuant ainsi nettement les rejets en alcalis dans l'eau utilisée.

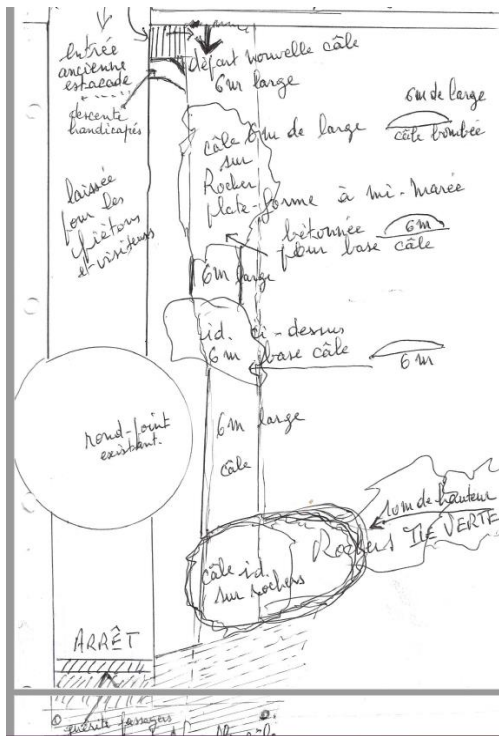
Réponse à la question complémentaire du CE :

Une évacuation en filière de traitement pour déchets non dangereux inertes est exigée dans le cahier des charges des entreprises de travaux. Le centre de traitement assure alors en autonomie sous contrôle de la DREAL leur revalorisation. Leur destination ne sera connue qu'à l'issue de l'attribution des offres des marchés de travaux (voir paragraphe 1.6 du mémoire en réponse).

4.2. Proposition de voie submersible

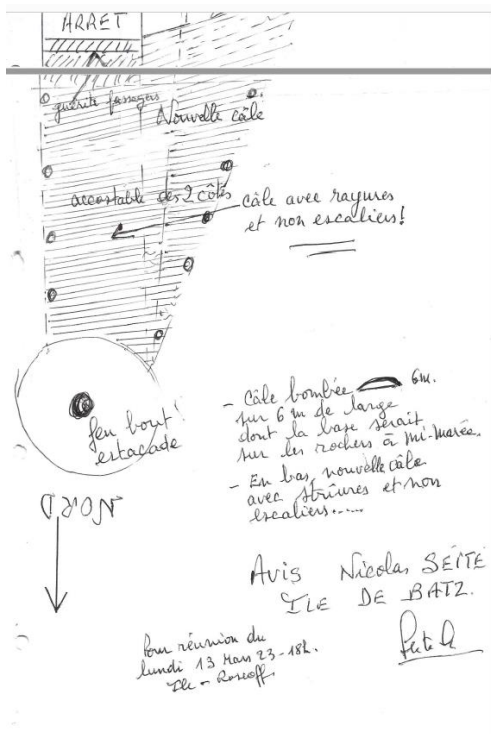
(R BA 3 CARDINAL, L1 SEITE) :

Une proposition concerne l'élargissement de la passerelle ou même de doubler la cale actuelle d'une cale prenant appui sur les rochers à mi-marée (croquis ci-dessous) ;



Cette proposition (L1) présentée sous forme de schéma commenté consiste à :

- prévoir une descente pour handicapés vers une nouvelle cale de 6 m de large de forme bombée, prenant appui sur le rocher longeant la cale actuelle, la cale actuelle serait réservée aux piétons et visiteurs.



sur la partie « cale d'accostage », une guérite, puis la nouvelle cale rejoint l'estacade, accostable des deux côtés, avec sol rainuré, sans escaliers.

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'est pas prévu d'élargissement et/ ou de doublement de la cale d'extrémité. Le périmètre des travaux est la réfection de l'estacade. Les impacts environnementaux pour la construction d'un nouvel

ouvrage telle qu'exposée sont réhabilitatoires et nécessitent des procédures réglementaires et environnementales conséquentes au niveau des études, du planning et du volet financier.

Appréciation du commissaire enquêteur

J'estime que le projet de grosses réparations de l'estacade de Roscoff est tout à fait suffisant pour répondre à la nécessité de continuité territoriale, pour les usagers, entre Roscoff et l'île de Batz.

L'élargissement de la partie « tablier » dépasserait l'objet de cette enquête qui concerne la demande d'autorisation environnementale de « grosses réparations » et non de reconstruction de l'estacade.

Sans y faire référence, la proposition du doublement de l'estacade par une voie submersible a pour but d'améliorer l'accessibilité PMR et sans doute de faciliter les transports sanitaires.

Cette proposition provoquerait des impacts environnementaux importants sur l'estran proche de l'estacade, sur les herbiers de zostères et les champs de laminaires situés au bout de l'estacade et à l'est.

Un autre déposant (L2) fait référence à la chaussée temporaire créée lors de la création du port en eaux profondes du Bloscon en parlant de « dégâts ». Le projet, objet de cette enquête précise bien que les travaux se feront à partir de l'estacade ou d'une barge sur pieux et à pied sur l'estran, mais qu'il n'y aura pas de piste de chantier sur l'estran. Il s'agit de la mesure d'évitement n°1 (dossier DAE p.125), complétée par la mesure d'évitement n°2 qui prévoit une circulation très occasionnelle des engins sur l'estran (dossier DAE p.126).

Par ailleurs, la nécessité d'adapter l'estacade, en vue d'améliorer l'accessibilité PMR a été exprimée pendant l'enquête et le maître d'ouvrage s'est engagé, dans son mémoire en réponse, à y apporter des solutions. Ces travaux qui ne concernent pas la structure de l'ouvrage mais plutôt des aménagements feront l'objet d'une consultation.

La réponse du maître d'ouvrage me paraît donc tout à fait satisfaisante.

3.5. Les demandes spécifiques du GIE des Vedettes de l'île de Batz

3.5.1. Travaux sur voiles d'accostage

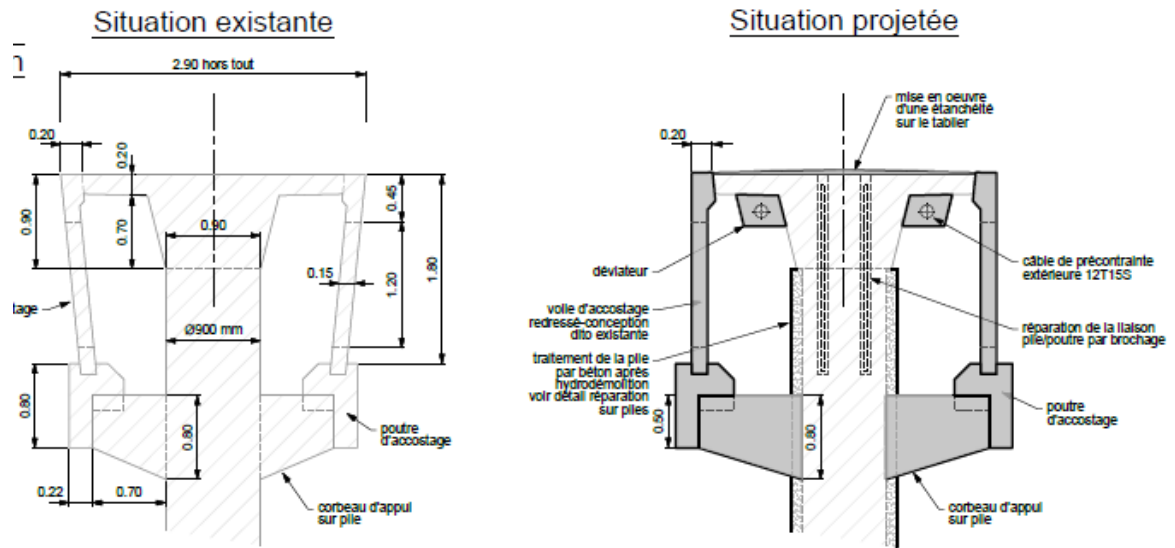
(CREACH L3)

Les nouvelles voiles doivent être droites et non inclinées comme actuellement de manière que les pare-battages des navires ne passent pas entre les voiles d'accostage ;

Réponse du maître d'ouvrage

Cette spécification de verticalité a bien été intégrée aux travaux de réfection de l'estacade. Les nouvelles voiles qui seront mis en place seront verticaux.

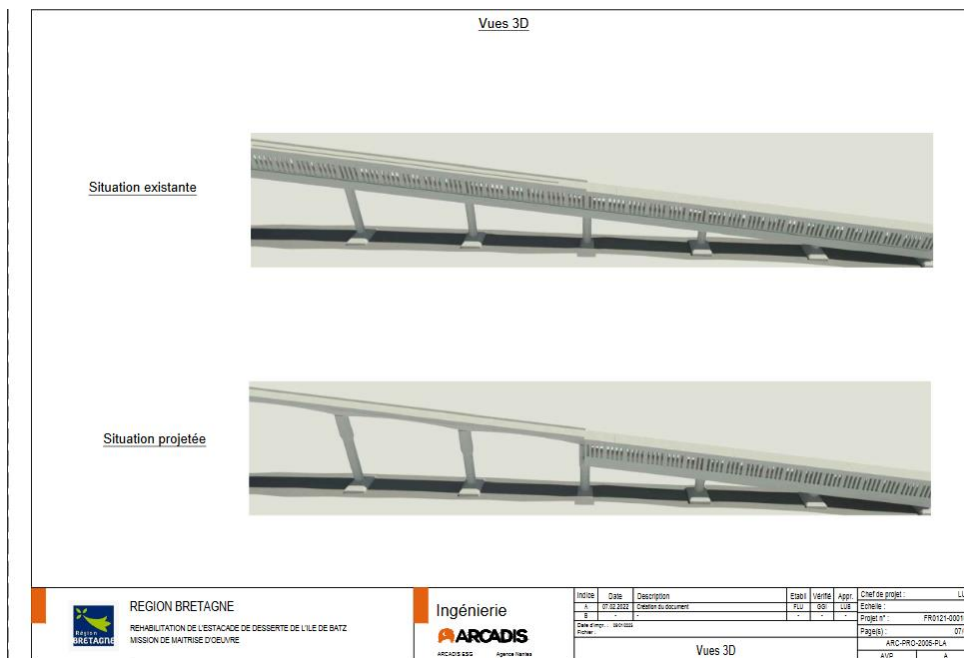
Le schéma suivant, issu du plan de détails 2002 indice B illustre le sujet :



Appréciation du commissaire enquêteur

Ce plan complémentaire aux plans présentés dans le dossier d'enquête présente une coupe de voile d'accostage redressé perpendiculaire au tablier, comme souhaité par les professionnels pour une meilleure stabilité du navire à l'accostage. J'en prends note, cela n'était pas aussi clair dans le dossier où figure seulement la modification de la longueur de voile réduite à la cale d'embarquement. Les professionnels m'ont expliqué que cette réduction assurera une meilleure conservation de l'ouvrage dans le temps.

(voir plan ci-dessous)



REGION BRETAGNE REHABILITATION DE L'ESTACADE DE DESSERTE DE L'ILE DE BATZ MISSION DE MAITRISE D'OEUVRE	Ingénierie ARCADIS	INDICE	Date	Description	Etab	Vérifié	Appr	Chef de projet:	LUB
		1	07/03/2022	Creation du document		SB	LUB		Emette :
								Page n°:	FR021-000102
								Page(s):	07/07
								ARC-PRO-2022-PLA	
								AVP	A

Source : note de présentation. P.25

3.5.2. Changement des organeaux et de la rambarde sur cale d'accostage

(CREACH L3)

la compagnie des vedettes de l'île de Batz souhaite qu'ils soient remplacés par des organeaux en inox 316 L de dimensions de 30 mm de section pour les bords et 40 mm de section au milieu ; la rambarde pourrait être également en inox sur les premiers 30 mètres de la cale d'accostage. En effet, la durée de vie du galva est seulement de 7 à 10 ans, et chaque perçement d'anneau fragilise la structure du tablier.

Réponse du maître d'ouvrage

Les organeaux présents semblent plutôt récents, néanmoins, dans le cadre de la réfection, ceux-ci seront standardisés et peuvent répondre aux spécifications techniques proposées. Leur géométrie sera à valider avec les utilisateurs.

Appréciation du commissaire enquêteur

Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage. S'agissant d'équipements, cette question pourra être étudiée ultérieurement comme la proposition de changer la rambarde très rouillée actuellement par une rambarde en inox.

3.6. Le suivi du chantier et l'information du public

Question du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage étant la Région Bretagne, pouvez-vous préciser l'organisation du suivi du chantier et comment la population sera informée des évolutions (dates, lieux d'accostage des vedettes de l'île de Batz, horaires des navettes Bloscon / Vieux Port) ?

Réponse du maître d'ouvrage

La Région Bretagne entend proposer un haut niveau d'information des usagers autour de cette opération emblématique. Ses modalités de mise œuvre pourront être précisées à l'issue du choix des entreprises, lorsque seront pleinement identifiés et stabilisés les intervenants du chantier, son organisation générale, son calendrier, ses contraintes, les personnes à contacter pour les demandes de renseignement, etc. En première approche, la Région prévoit d'activer différents leviers d'information : communication en Conseil portuaire Roscoff-Batz, site Internet de la Région et ceux des deux communes concernées, affichage sur site, mis en place d'un stand sur le site au démarrage des travaux avec échanges possible avec le maître d'ouvrage, etc.

La Région Bretagne intégrera les prévisions de plannings actualisés de l'entreprise travaux dans une communication aux autorités locales. S'agissant des horaires des traversées, ils sont fixés par les navettes (Cf 1.3. du mémoire en réponse) et l'emploi des médias habituellement utilisés par le GIE (site web des vedettes ou communication interne de la mairie) paraît le plus efficace pour assurer le relais de l'information aux usagers.

Appréciation du commissaire enquêteur

J'approuve les intentions d'une information large et complète sur ce projet d'envergure qui va améliorer le quotidien des résidents de l'île de Batz et de ceux qui s'y rendent pour leur travail ainsi que ceux s'y rendant plus ponctuellement en tant que touristes.

Le nombre de près de 100 participants à la réunion organisée par la Région Bretagne et les élus de l'île de Batz, sur l'île, le 13 mars 2023, montre la nécessité de communiquer sur les étapes du chantier, les modifications d'horaires de traversée et de lieux d'escale Vieux Port et Bloscon. Il serait judicieux aussi de faire un point sur l'amélioration de l'accessibilité PMR qui sera apportée dans le cadre de ce projet.

Le stand est une excellente idée. La présence de médiateurs « chantier » peut être envisagée comme sur le projet brestois « mon réseau grandit » pour les travaux de nouvelles lignes de tramway.

3.7. les impacts du projet et les enjeux climatiques

Ce thème n'a pas été abordé par le public.

Il me semble important de préciser que l'option retenue de grosses réparations de l'estacade existante générera moins d'impacts sur le climat qu'une déconstruction – reconstruction, comme cela a pu être envisagée en amont de ce projet.

Face aux risques du dérèglement climatique, tempêtes violentes, élévation du niveau de la mer, la remise en état de l'estacade permettra d'assurer la continuité territoriale, dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

Par ailleurs, depuis juillet 1969, cette estacade longue de 590 mètres permet la circulation piétonne des passagers qui rejoignent ainsi des navires pour une courte traversée de quinze minutes entre le Vieux Port de Roscoff et le débarcadère de l'île de Batz. Cet ouvrage d'art peut être considéré comme une voie de circulation douce dont la réhabilitation est un bon projet pour la planète en termes de rejets de CO2 et de gaz à effets de serre même si cela n'est pas quantifiable.

4.CONCLUSIONS ET AVIS

Je soussignée, Maryvonne Martin, commissaire enquêteur désignée pour conduire l'enquête publique ayant pour objet la demande d'autorisation environnementale présentée par la Région Bretagne et portant sur la réparation de l'estacade de Roscoff, en application des dispositions du code de l'environnement, qui s'est déroulée du lundi 13 mars 2023 à 9h00 au vendredi 14 avril 2023 à 17h00,

Rappelle que :

- le public a été bien informé de la tenue de l'enquête publique par voie d'annonces légales publiées dans la presse, d'affiches apposées en mairies de Roscoff et de l'Île de Batz et à proximité de l'estacade, sur le port de Roscoff, au débarcadère de l'Île de Batz, ainsi que d'avis sur les sites internet de la Préfecture du Finistère, de la Région Bretagne, et des communes ;

Les articles parus dans la presse, Ouest-France, et dans le bulletin municipal de Roscoff, ont contribué également à diffuser des informations sur le projet et l'enquête publique ;

- Le dossier mis à la disposition du public en mairies de Roscoff et de l'Île de Batz, en version papier, sur un poste informatique en mairie de Roscoff et sur internet a permis à toute personne intéressée de prendre connaissance de la nature du projet et de ses impacts sur l'environnement ;

-Une réunion d'information sur le projet s'est tenue à l'Île Batz, salle Ker Anna, organisée par la Région Bretagne et les élus de la commune, le 13 mars 2023 ;

- Le public intéressé a pu recevoir les explications nécessaires et présenter des propositions pendant les cinq permanences assurées par le commissaire enquêteur.

Après avoir analysé le dossier d'enquête, les interventions et propositions du public, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, entendu les divers acteurs de ce projet, échangé avec l'architecte des Bâtiments de France et les services de la DDTM du Finistère,

Après m'être rendue deux fois à l'Île de Batz, m'être déplacée sur la commune de Roscoff pour apprécier l'insertion de l'estacade dans le grand paysage,

Estime que :

- la région Bretagne, propriétaire de l'estacade depuis 2019, a prévu des travaux de réparation importants sur cet ouvrage portuaire, en limite côté mer, qui assure la continuité territoriale vers l'Île de Batz ; ces travaux sont soumis à enquête publique unique en application des dispositions du code de l'environnement et notamment pour des travaux d'aménagement en milieu marin dont le montant dépasse le seuil de 1,9 million d'euros ;

- ces travaux dont le coût estimé s'élève à 6 millions d'euros hors taxes, consistent à réparer différentes parties, tablier en béton souffrant de dysfonctionnement de la précontrainte, piles, semelles, voiles d'accostage présentant des dégradations et des marques d'érosion diverses ;

- les objectifs de la Région Bretagne sont de prolonger la durée de vie de l'ouvrage de 50 ans, maintenir le linéaire d'accostage actuel, améliorer la sécurité des usagers par le remplacement des garde-corps,

assurer l'accès des passagers et des véhicules de secours sur l'ouvrage ; ces objectifs sont bien acceptés par la population qui est prête à supporter les contraintes d'un chantier pour leur réalisation ;

- le projet limite au maximum les impacts environnementaux sur les habitats et peuplement benthiques proches de l'estacade située en zone Natura 2000 ; la séquence « éviter – réduire » est bien adaptée aux enjeux ; il n'y aura pas de piste sur l'estran pour éviter l'écrasement des peuplements benthiques, la circulation y sera limitée au maximum ; l'île Verte étant très proche, les travaux se dérouleront hors période de reproduction des oiseaux ; les résidus de béton issus de l'hydrodémolition seront triés et les plus gros seront dirigés vers un centre de stockage de déchets inertes ; globalement, le projet ne sera pas impactant pour le milieu naturel ;

- la Région Bretagne garde le contrôle du projet et s'assurera du maintien d'un chantier propre et de la remise en état de la base de vie située sur le parking du Vieux Port, après la phase travaux ; Des réunions de chantier hebdomadaires seront organisées par le maître d'œuvre pour s'assurer du respect des obligations en matière d'hygiène, sécurité et environnement par les entreprises de travaux ;

- les impacts sanitaires sont essentiellement les impacts sonores lors de la phase d'hydrodémolition estimée à 4 à 5 mois, mais l'estacade est éloignée des zones habitées et des commerces rendant cette gêne plus acceptable ; durant la période touristique estivale, de mi-juin à mi-septembre, les travaux seront interrompus ;

- les collectivités territoriales et leur groupement concernés, Roscoff, l'Île de Batz et Haut Léon Communauté émettent des avis favorables à l'unanimité sur ces travaux ; cependant le conseil municipal de l'Île de Batz rend un avis favorable à condition que la Région Bretagne assure gratuitement, dans le cadre de la continuité territoriale et de ses compétences Transports, la mise en œuvre d'un transport collectif routier calé sur les horaires des vedettes à passagers afin de desservir le Port du Blosson et/ou le Vieux Port selon le lieu d'accostage lié aux horaires des marées pour pallier cette contrainte liée aux travaux durant la période considérée ; cette demande paraît justifiée étant donné les distances entre les différents lieux d'accostage qui s'imposeront aux usagers ;

- dans son mémoire en réponse, la Région Bretagne s'engage à étudier des adaptations possibles en bout d'estacade pour améliorer l'accessibilité PMR par une modification des marches actuelles ;

- une fois les travaux de renforcement réalisés, l'estacade reprendra son aspect habituel ; la perception du paysage ne sera pas modifiée ; c'est un ouvrage situé dans le Site Patrimonial Remarquable de Roscoff mais qui ne bénéficie pas d'une protection particulière ; Les garde-corps, aux normes de sécurité actuelles, seront d'une couleur neutre grise qui s'harmonisera avec la structure ; les travaux ont été approuvés par l'architecte des Bâtiments de France ; l'estacade conservera sa ligne épurée, typique de l'architecture moderne des années 60, qui donne son cachet au port de Roscoff et fait partie de son patrimoine au même titre que ses constructions plus anciennes ;

- une mesure de suivi est mise en place à l'issue des travaux, au printemps 2026, pour la reconquête des parties réparées de l'estacade, piles et cale d'accostage, par les habitats benthiques ; ce nouvel inventaire aura pour but la surveillance de la reprise de la biodiversité, algues dont fucus et laminaires ainsi que des patelles de roche ;

- Ces travaux vont améliorer la qualité de vie des usagers ; ils suivent les travaux portuaires réalisés à l'Île de Batz, avenue du débarcadère et précèdent les travaux annoncés sur le terre-plein du Vieux Port de Roscoff dont un abri proche de l'estacade et du quai pour accueillir les passagers des navettes ; ces

travaux renforcent la continuité territoriale entre les deux communes, optimisent la qualité de l'accueil touristique et sont d'intérêt général ;

Pour ces raisons, j'émet un **avis favorable** à la demande d'autorisation environnementale de réparation de l'estacade de Roscoff à l'initiative de la Région Bretagne,

Avec les recommandations suivantes :

- scinder la largeur de l'estacade partie basse en une demi-largeur en escalier et une demi-largeur en pente avec stries pour améliorer l'accessibilité PMR, à la place des marches actuelles ;
- Organiser le service de BreizhGo à Roscoff pour assurer la liaison par car entre le Vieux Port et le port du Blosson, en fonction des horaires des marées et des lieux d'accostage pendant les travaux.

Fait à BREST,
le 12 mai 2023

Maryvonne Martin

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Martin', is centered within a light gray rectangular box.

Commissaire enquêteur