

**Compagnie des  
Ports du Morbihan**



## **DAE – Dossier de demande d’Autorisation Environnementale au titre de la Loi sur l’Eau**

### **Projet de modernisation du port de La Trinité- sur-Mer (56)**

PJ n°4e - Étude d’impact

Résumé non technique



Rapport n°A84319/version 4 – Décembre 2021

## Sommaire

1. Rôle et cadre de l'étude d'impact .....	3
2. Description synthétique du projet.....	4
2.1. Présentation générale du projet .....	4
2.2. Description du projet .....	5
2.2.1. Zone Sud : Darse Bich et môle/terre-plein Tabarly .....	5
2.2.2. Capitainerie et terre-plein Caradec.....	9
2.2.3. Zone Nord : Darse de la Grassène et de Kerisper .....	9
2.2.4. Zones concernées par le dragage et déroctage .....	12
2.2.5. Revalorisation et réorganisation des bâtiments et locaux de service du terre-plein Nord ....	13
3. Sensibilité de l'environnement – état initial .....	14
4. Analyse des impacts sur les différents compartiments.....	20
5. Synthèse des impacts du projet .....	24
6. Compatibilité du site aux plans et programmes.....	31
7. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.....	32
8. Raisons du choix du projet .....	33

## Table des figures

Figure 1 : Identification des espaces concernés par les travaux de modernisation du port	5
Figure 2 : Localisation des aménagements du môle Tabarly et de la darse Bich	6
Figure 3: Coupes de principe EE et FF au niveau de l'extension Est du Môle Tabarly	7
Figure 4 : Zone Tabarly existante (en haut) et insertion paysagère des principaux travaux projetés (en bas)	8
Figure 5 : Localisation des aménagements du terre-plein technique	9
Figure 6 : Zone Sud du terre-plein technique actuellement (en haut) et insertion paysagère des principaux travaux (en bas)	10
Figure 7 : Zone Nord du terre-plein technique actuellement (en haut) et insertion paysagère des principaux travaux (en bas)	11
Figure 8 : Zones de dragage/déroctage et cotes à atteindre au niveau de la zone technique Nord	12
Figure 9 : Zones de dragage/déroctage et cotes à atteindre au droit de la darse Bich	13

# 1. Rôle et cadre de l'étude d'impact

L'étude d'impact évalue les conséquences potentielles du fonctionnement des installations sur l'environnement. Elle prend en compte l'état initial du site et de son environnement et évalue les effets prévisibles des installations. Elle décrit et analyse les dispositions mises en œuvre pour éviter ou limiter les effets indésirables éventuels sur l'environnement.

Elle s'intéresse au fonctionnement normal des installations, y compris les effets temporaires liés aux situations transitoires, telles que les démarrages et arrêts. Les situations anormales ou accidentelles sont analysées dans le cadre de l'étude de dangers.

L'évaluation des impacts est présentée par thème : milieu physique (eau, sols, sous-sols...), milieu naturel (faune et flore ...), patrimoine et paysage, milieu humain, risques naturels et technologiques.

Pour chaque thème, l'étude d'impact comprend :

- La caractérisation de l'état initial, globalement réalisée dans le périmètre défini par le rayon de la procédure d'enquête publique associée (3 km autour du site), incluant la définition de l'environnement actuel et tenant compte du contexte environnant existant (population et activités) à partir de données collectées auprès des organismes spécialisés, tels que l'Agence de l'Eau pour les données sur les eaux superficielles et souterraines, l'association ATMO pour qualifier la qualité de l'air, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) pour les zones naturelles ou l'Inspection des Installations Classées pour les établissements industriels ;
- La définition des effets (rejets, nuisances, ...) sur l'environnement dans la situation future sur la base d'une estimation compte-tenu du retour d'expérience de l'exploitant et des résultats de modélisations (odeurs, impacts sanitaires ...). Ces résultats sont comparés aux valeurs limites réglementaires et aux objectifs définis dans les plans, schémas, programmes et autres documents de planification (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, plans d'élimination des déchets, etc.) ;
- L'exposé des mesures mises en œuvre et prévues pour éviter ou limiter les effets indésirables éventuels sur l'environnement et la santé publique, la présentation de leurs effets attendus et du suivi de leur efficacité dans le temps, en tenant compte des conditions écologiques et économiques du moment ;
- L'articulation du projet avec les plans, schémas, programmes et autres documents de planification, tels que le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, les plans d'élimination des déchets, le schéma régional de cohérence écologique.

En complément tel que demandé par la réglementation (code de l'environnement), sont également incluses à la présente étude d'impact :

- Une description de l'évolution probable du scénario de référence (aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement) en l'absence de mise en œuvre du projet,
- Une description des raisons du choix du projet et les éventuelles solutions de substitution,
- Une analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus dans le rayon de la procédure d'enquête publique.

## 2. Description synthétique du projet

### 2.1. Présentation générale du projet

Les principaux travaux menés par la Compagnie des Ports du Morbihan sont :

- Au niveau de la **darse<sup>1</sup> Bich** : le réaménagement du terre-plein Sud et du môle Tabarly, consistant en :
  - la rehausse du terre-plein Sud et du pare-houle actuel,
  - l'extension mesurée du terre-plein Sud, vers le Nord,
  - le confortement du môle sur sa partie Sud et la mise en place d'un pare-houle et d'enrochements en façade Sud,
  - l'extension du môle sur sa partie Est
  - la création d'une jetée en extrémité du môle Tabarly,
  - la redistribution des espaces au droit du terre-plein,
  - le décalage vers le Nord de la cale de mise à l'eau avec un grill d'échouage,
  - la mise en place de nouveaux pontons le long de la cale et le long de la jetée,
  - la réhabilitation du bâtiment de la Société Nautique de la Trinité-sur-Mer et du restaurant situé à l'étage et la création d'une passerelle publique permettant l'accès entre la rue et le restaurant en passant par le toit terrasse du restaurant. Ces travaux seront réalisés à l'issue des travaux de réaménagement du terre-plein Sud et du môle Tabarly.
- Le réaménagement de la capitainerie et du terre-plein Caradec :
  - Etudes en cours avec extension ou reconstruction du bâtiment en lien avec les activités portuaires.
- La **revalorisation de l'ancien bâtiment IFREMER** en pôle économique dédié aux métiers du maritime appelé « **Lab'Océan** »,
- Au niveau **des darses de la Grassène et de Kerisper** :
  - l'extension du terre-plein technique au Sud avec la création d'une nouvelle cale de mise à l'eau plus large,
  - une seconde extension au Nord du terre-plein technique,
  - la création d'une nouvelle darse pour élévateur adaptée aux bateaux de croisière modernes et aux barges ostréicoles de plus en plus large
  - l'aménagement d'une nouvelle aire de carénage<sup>2</sup> propre respectant la réglementation en vigueur en termes de rejet,
  - la modification ponctuelle de l'organisation des pontons,
  - la mise en place d'une pompe de collecte fixe pour les eaux noires et grises des navires
  - la mise en place de nouvelles potences.

Le projet implique des travaux :

- de dragage<sup>3</sup>/déroctage,
- d'adaptation des voiries d'accès (piétons, vélos, voitures),
- de démolition/déconstruction.

<sup>1</sup> Bassin abrité à l'intérieur d'un port.

<sup>2</sup> Aire spécifique desservie par une grue et comportant des bers sur lesquels les navires reposent pour être réviser au niveau de leur coque (opérations de nettoyage, décapage et remise en peinture antifouling).

<sup>3</sup> Opération d'extraction des sédiments accumulés au fond des darses

Les aménagements projetés intégreront les exigences environnementales en vigueur.

La phase d'exploitation correspondra :

- A l'utilisation du terre-plein technique dans des conditions de sécurité optimisées,
- A la vie du port et des bâtiments associés (meilleure lisibilité de ces espaces),
- A la vie de l'école de voile,
- Aux opérations d'entretien des équipements mis en place,
- Aux contrôles réguliers des infrastructures maritimes.

Les espaces concernés par les travaux puis l'exploitation des aménagements, sont représentés sur les vues aériennes suivantes.

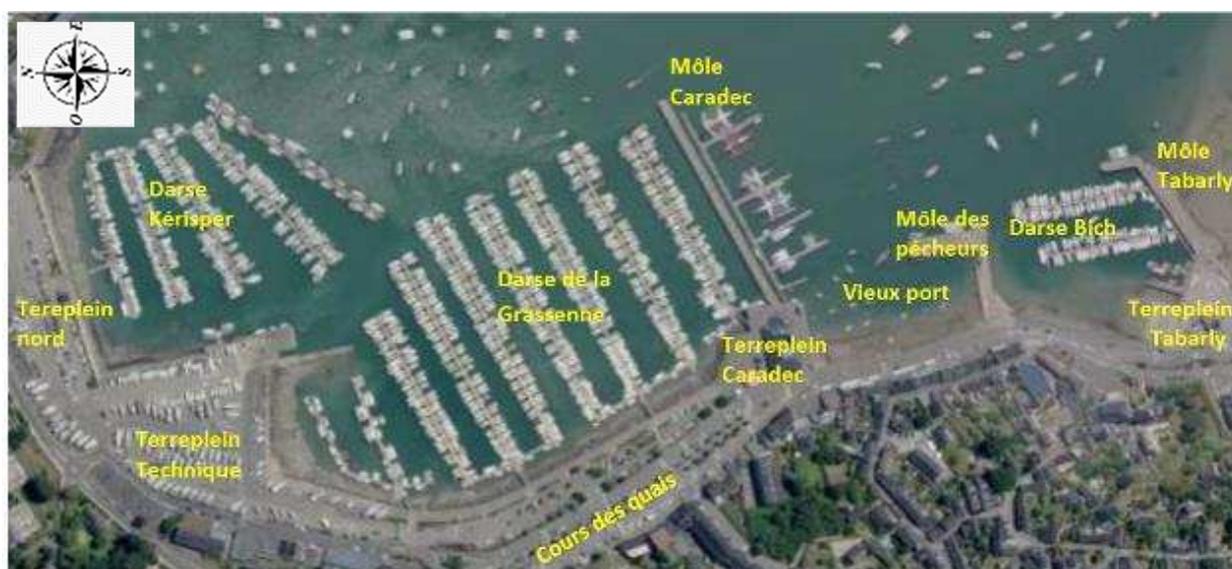


Figure 1 : Identification des espaces concernés par les travaux de modernisation du port

## 2.2. Description du projet

### 2.2.1. Zone Sud : Darse Bich et môle/terre-plein Tabarly

La volonté de la CPM est d'améliorer le confort et la sécurité des utilisateurs des installations de la SNT (club de la Société Nautique de la Trinité) en :

- Reconstructant la cale de mise à l'eau de l'école de voile afin de permettre un accès quelle que soit la marée.
- Définissant une zone spécifique pour le stationnement des bateaux légers de l'école de voile.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'abri du port et du Cours des Quais contre les submersions marines, les travaux d'amélioration auront les 2 objectifs suivants :

- Rehausser le pare-houle existant sur le terre-plein et en créer un sur le côté Sud du môle,

- Limiter l'agitation de la houle dans cette partie du port en prolongeant le môle Tabarly vers l'Est et vers le Nord, avec la constitution d'un nouveau môle plein.<sup>4</sup>

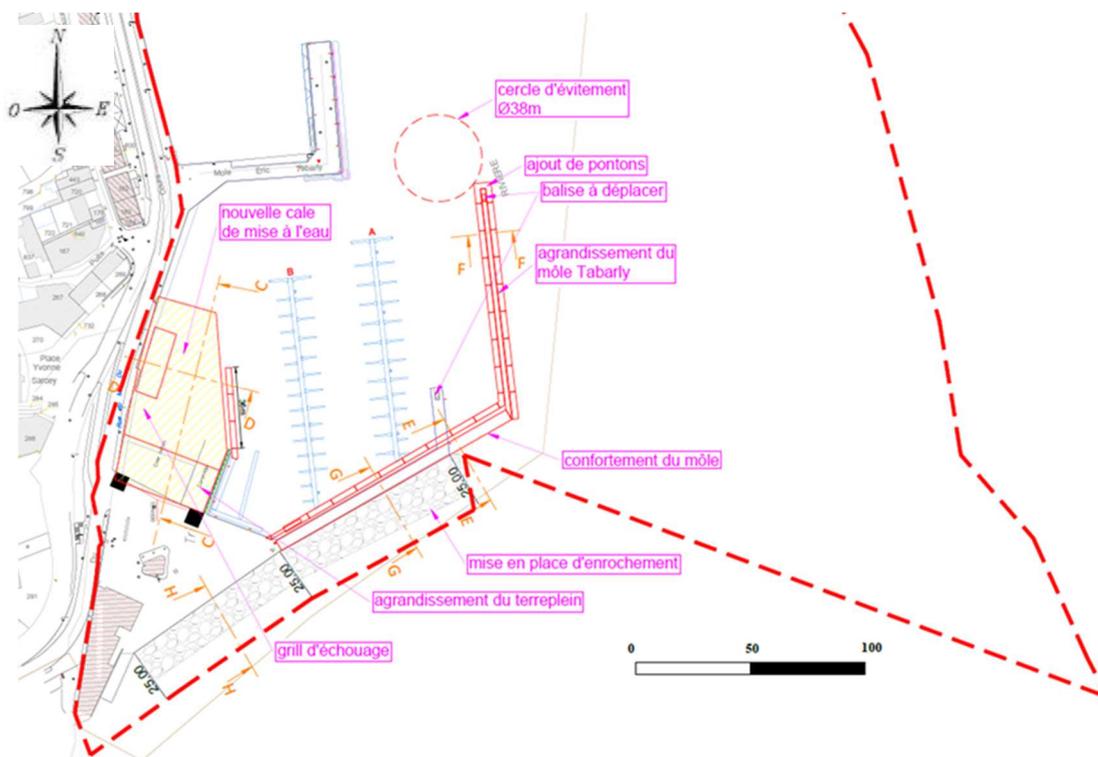


Figure 2 : Localisation des aménagements du môle Tabarly et de la darse Bich

<sup>4</sup> Dans la version initiale du DAE déposé le 1<sup>er</sup> mars 2021, il était prévu la mise en place d'enrochements de confortement du môle sur toute sa longueur. Compte-tenu du fait que la présence d'enrochements sur l'extension à l'Est du môle n'aura pas d'impact sur la réflexion de la houle et la dynamique sédimentaire des plages situées au Sud (cf. note EGIS en annexe IV), la mise en place d'enrochements ne se fera pas sur la totalité de la longueur du môle. Cette modification mineure n'aura pas d'impact négatif supplémentaire par rapport aux impacts présentés dans l'étude d'impacts du DAE. Les impacts de cette modification de mise en œuvre sont estimés positifs (apport d'enrochement réduit donc moindre consommation des ressources minérales naturelles et réduction du nombre de camions sur le chantier en phase de travaux). Le plan général du projet au stade AVP (annexe III de l'étude d'impacts) a été mis à jour et remplacé via la plateforme GUNenv).

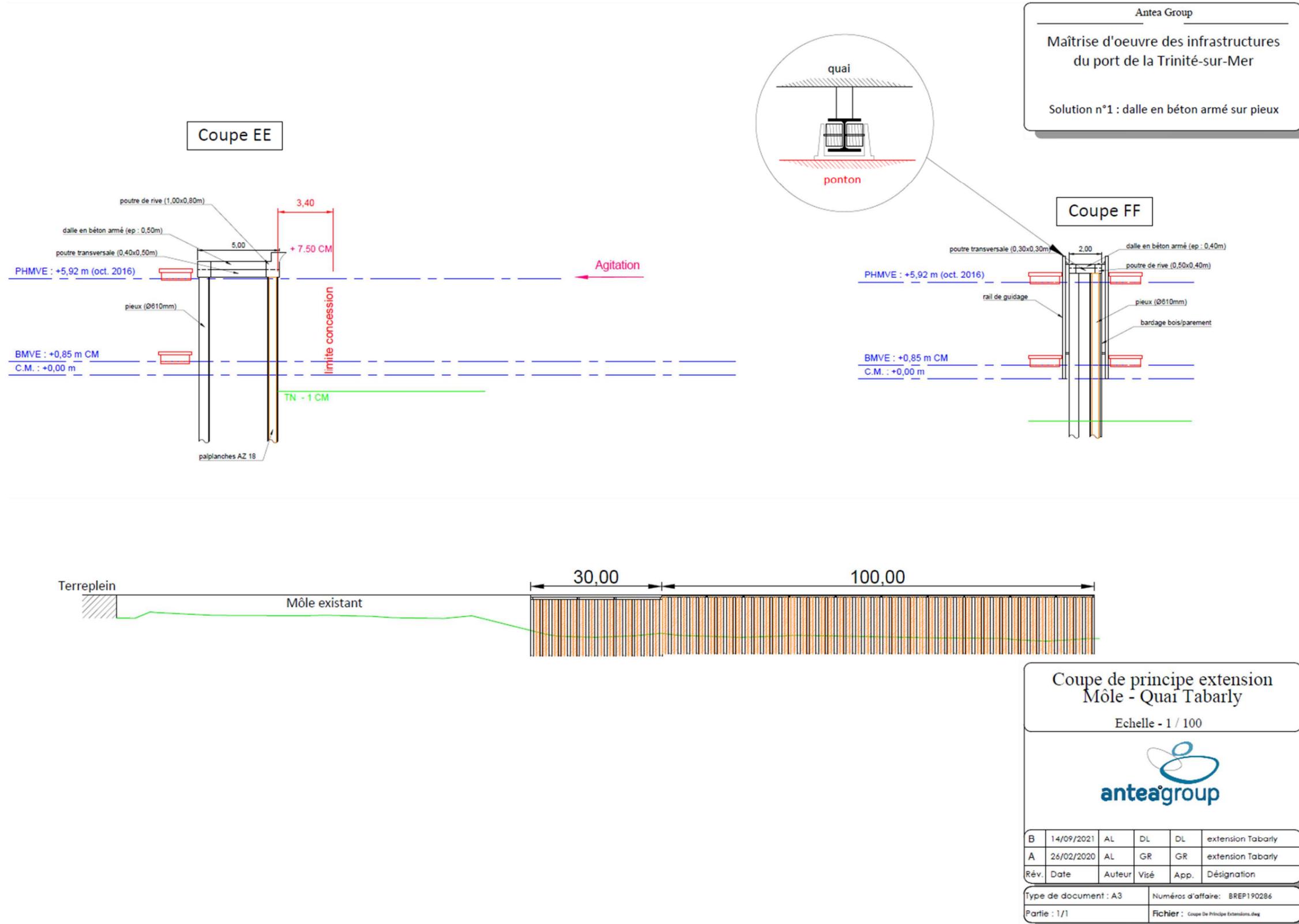


Figure 3: Coupes de principe EE et FF au niveau de l'extension Est du Môle Tabarly



Figure 4 : Zone Tabarly existante (en haut) et insertion paysagère des principaux travaux projetés (en bas)

## 2.2.2. Capitainerie et terre-plein Caradec

A ce jour, une rénovation des bâtiments sur cet espace est en cours d'étude.

## 2.2.3. Zone Nord : Darse de la Grassène et de Kerisper

L'extrait de plan ci-dessous permet de localiser les aménagements prévus au niveau du terre-plein technique.

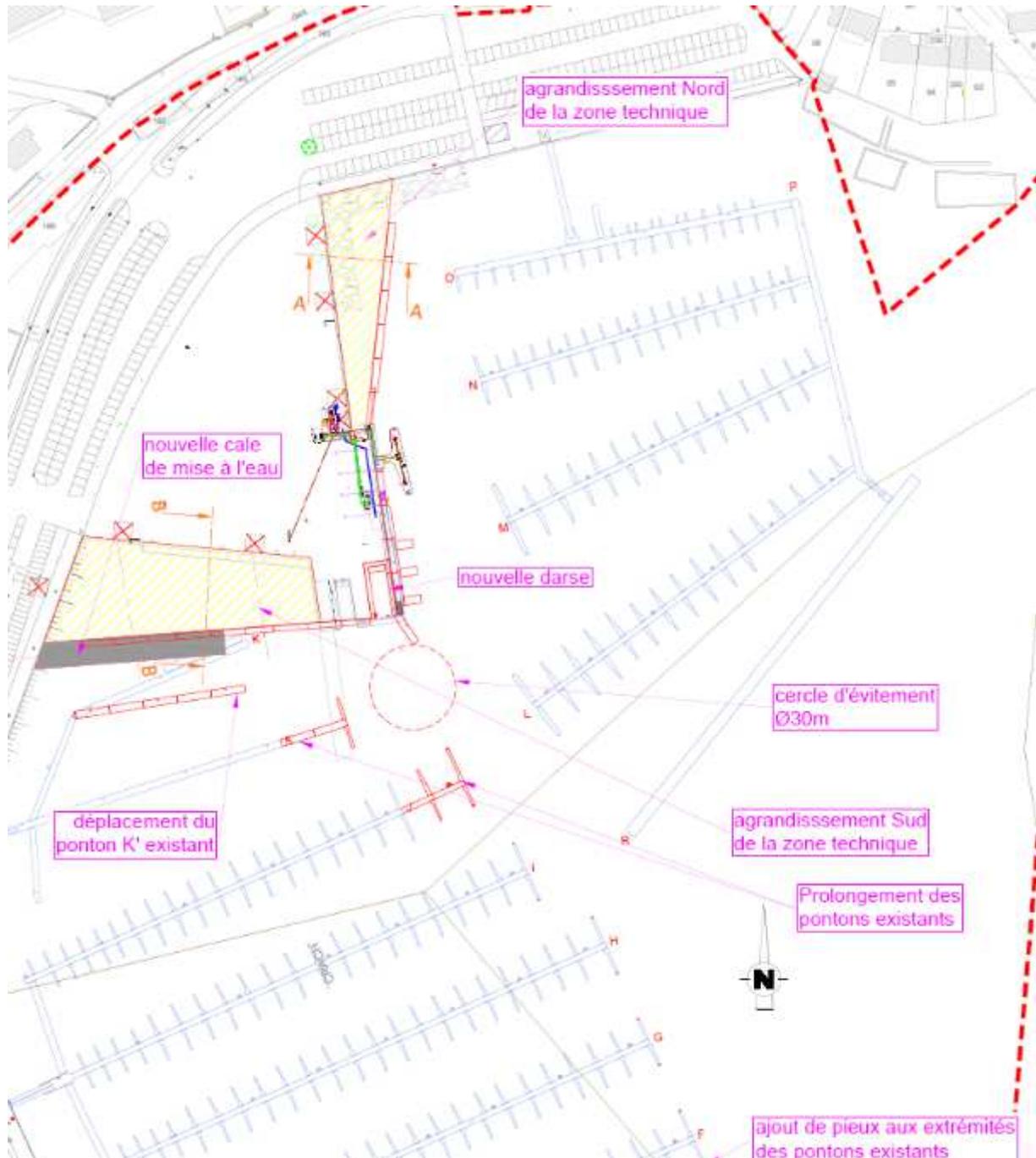


Figure 5 : Localisation des aménagements du terre-plein technique

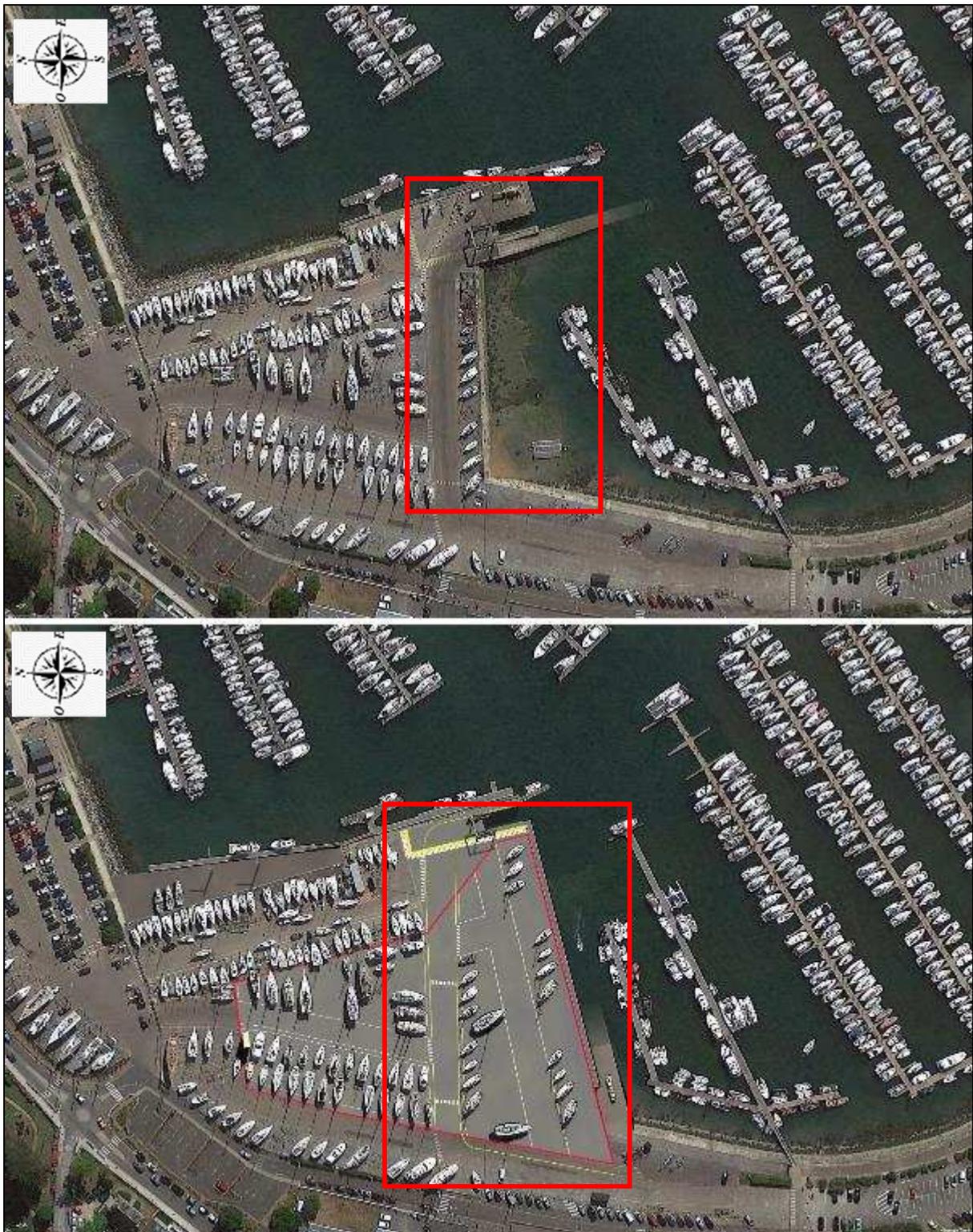


Figure 6 : Zone Sud du terre-plein technique actuellement (en haut) et insertion paysagère des principaux travaux (en bas)

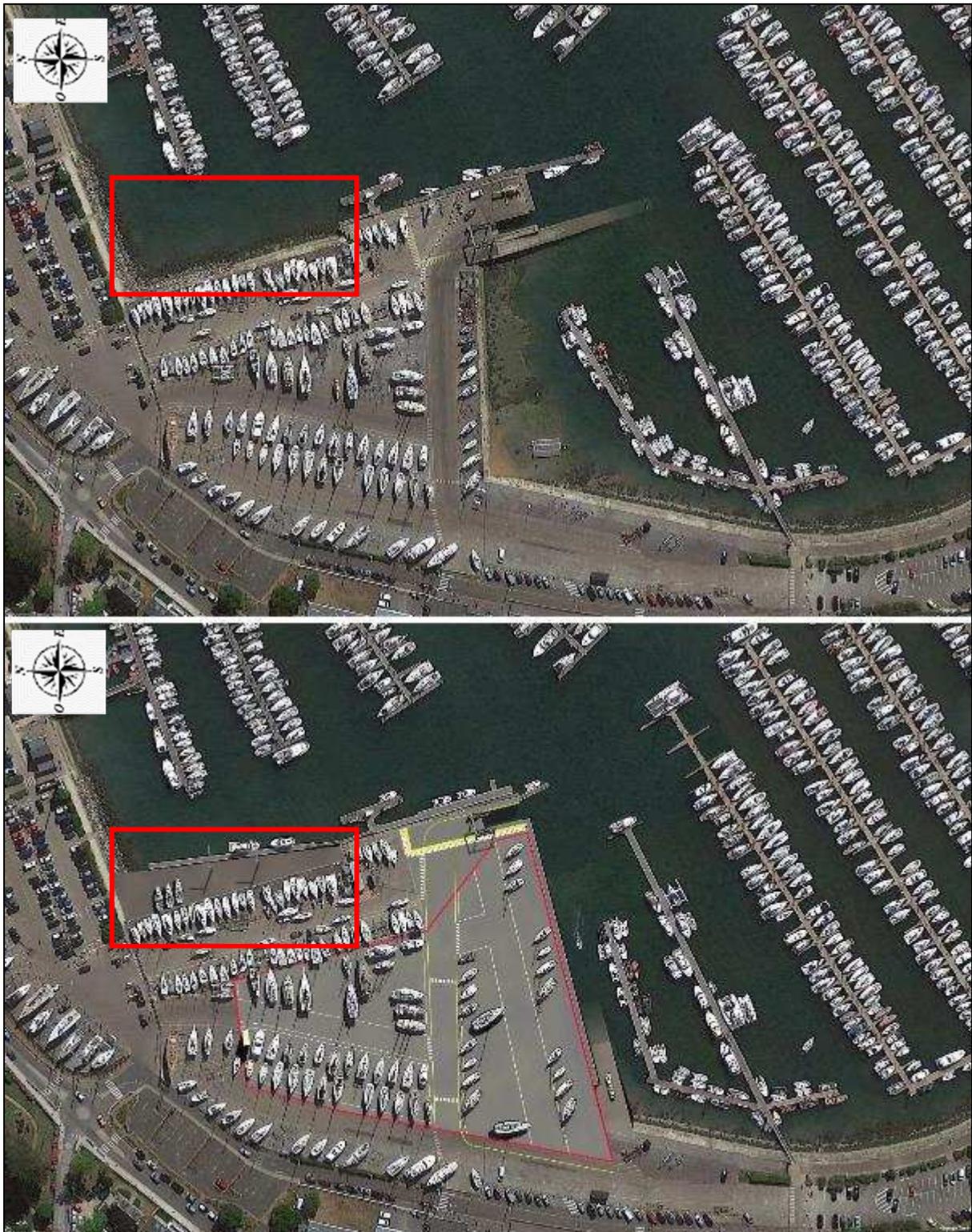


Figure 7 : Zone Nord du terre-plein technique actuellement (en haut) et insertion paysagère des principaux travaux (en bas)

### 2.2.4. Zones concernées par le dragage et déroctage

Les abords des nouveaux quais seront dragués afin de disposer d'un tirant d'eau adapté aux usages du port.

Les zones concernées par ces travaux, et les cotes à atteindre pour chacune des zones sont récapitulées dans le tableau suivant et localisées sur les figures ci-après.

Tableau 1 : Cotes à atteindre lors du dragage et du déroctage

Zone		Localisation des travaux	Cote à atteindre
1	Zone technique Nord	Devant l'extension au Nord de la zone	- 2,00 m CM
2		Devant l'extension au Sud de la zone, côté Est au droit du quai et de la darse aménagés	-2,50 m CM
3		Devant l'extension au Sud de la zone, côté Ouest au droit du quai et de la cale aménagés	-1,00 m CM
4		Devant l'extension au Sud de la zone, zone d'évitage	-2,00 m CM
5	Darse Bich au Sud	Au droit de la nouvelle cale et devant cette dernière	0 m CM
6		Au droit de la nouvelle cale	0 m CM





Figure 9 : Zones de dragage/déroctage et cotes à atteindre au droit de la darse Bich

Tableau 2 : Volumes de dragage et déroctages et surfaces des zones

Zone	Volume de sédiments (m <sup>3</sup> )	Volume de déroctage granite sain (m <sup>3</sup> )	Volume de déroctage granite altéré (m <sup>3</sup> )	Volume total de déroctage (m <sup>3</sup> )	Surface(m <sup>2</sup> )
1	425	1681	0	1681	1182
2	585	1797	800	2597	1173
3	3900	0	0	0	4581
4	690	0	2946	2946	1792
5	480	0	0	0	746
6	820	0	0	0	1187
TOTAL	<b>6900</b>	<b>3478</b>	<b>3746</b>	<b>7224</b>	<b>10661</b>

### 2.2.5. Revalorisation et réorganisation des bâtiments et locaux de service du terre-plein Nord

L’ancien bâtiment de l’IFREMER sera revalorisé en pôle économique dédié aux métiers du maritime, appelé Lab’Océan. La demande de permis de construire a été déposée. Elle est actuellement en cours d’instruction par les services de l’Etat.

### 3. Sensibilité de l'environnement – état initial

Le passage en revue des différents thèmes de l'environnement du projet a été réalisé à partir des données disponibles sur les sites officiels (DREAL, ministère, Agence de l'eau, etc.), complétées par des études spécifiques lorsque la limitation des données disponibles le nécessitait.

Le tableau ci-après présente à l'issue de l'état initial, la hiérarchisation finale des thèmes de l'environnement susceptibles de présenter le plus d'enjeux vis-à-vis du projet.

Segment	Sous-segment	Niveau des enjeux pour le projet	Observations <i>Développements à entreprendre dans l'étude d'impact</i>
<b>MILIEU PHYSIQUE</b>	Relief et Topographie	<b>Faible</b> vis-à-vis de la topographie locale <b>Fort</b> vis-à-vis de la localisation du projet en façade littorale	L'érosion du sentier côtier perdue et est accentuée sur le littoral au sud de la commune. La sédimentation naturelle dans les secteurs calmes hydrauliquement continue impliquant des opérations de dragage du port. <i>Prendre en compte le contexte littoral dans le projet</i>
	Contexte littoral	<b>Fort</b> vis-à-vis de la dynamique sédimentaire : effet de l'aménagement du môle sur le secteur de la Vaneresse <b>Modéré</b> vis-à-vis de la qualité des sédiments au droit de la darse Nord Modéré vis-à-vis de la bonne qualité des eaux au droit du port	<i>Prendre en compte la réflexion de la houle sur le môle Tabarly</i> <i>Gestion adaptée des sédiments lors des opérations de dragage/stockage</i> <i>Mesures spécifiques pour éviter les pollutions des eaux du port</i>
	Sols et sous-sols	<b>Modéré</b> vis-à-vis de la présence d'anciens dépôts de carburants à proximité des zones projet	<i>Mesures spécifiques en phase travaux pour éviter les pollutions localisées de la nappe</i> <i>S'assurer de la qualité des déblais en phase travaux</i>

Segment	Sous-segment	Niveau des enjeux pour le projet	Observations <i>Développements à entreprendre dans l'étude d'impact</i>
	Eaux souterraines	<p><b>Fort</b> vis-à-vis de la nappe souterraine du Golfe du Morbihan, aquifère libre, non protégé en surface et en relation hydraulique avec les cours d'eau</p> <p><b>Faible</b> vis-à-vis des ouvrages privés</p> <p><b>Faible</b> vis-à-vis des pressions sur la masse d'eau souterraine qui apparaît de bonne qualité</p> <p><b>Négligeable</b> vis-à-vis des captages d'eau potable absents jusque dans le périmètre éloigné</p> <p><b>Faible</b> vis-à-vis des ouvrages de captage de la ressource en eau souterraine : absents dans les périmètres immédiats et rapprochés</p>	<p>Le projet ne nécessite pas l'usage d'eaux souterraines et il est situé en-dehors de tout périmètre de captage AEP.</p> <p><i>Éviter les pollutions de sol, prévention des accidents, gestion des eaux usées et des eaux pluviales à terre.</i></p> <p><i>Mesures spécifiques en phase travaux pour éviter les pollutions localisées de la nappe</i></p>
	Eaux superficielles	<p><b>Faible</b> vis-à-vis de la rivière de Crac'h, masse d'eau en bon état</p> <p><b>Fort</b> au vu des orientations du SDAGE Loire-Bretagne pour les cours d'eau et le littoral</p>	<p>Les rejets de l'aire de carénage ne sont pas conformes à la réglementation en vigueur. Le terre-plein Tabarly et la SNT sont régulièrement soumis à la submersion, liée à une protection insuffisante. Les infrastructures et le matériel nautique se dégradent sous l'action des vagues. La sédimentation naturelle a lieu dans les secteurs calmes hydrauliquement, impliquant des opérations de dragage du port.</p> <p><i>Mesures spécifiques pour éviter les pollutions de la rivière de Crac'h</i> <i>S'assurer de la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE Loire-Bretagne</i></p>

Segment	Sous-segment	Niveau des enjeux pour le projet	Observations <i>Développements à entreprendre dans l'étude d'impact</i>
	Climat, Energie et Qualité de l'air	<p><b>Modéré</b> vis-à-vis du risque de dégradation avec la possible occurrence d'embouteillages, la présence d'engins de chantiers ou l'envol de poussière</p> <p><b>Fort</b> vis-à-vis des exigences des schémas et plans nationaux, régionaux et départementaux pour la prise en compte du changement climatique et de la qualité de l'air</p> <p><b>Fort</b> vis-à-vis des dominantes météorologiques à hauteur de la Trinité-sur-Mer</p> <p><b>Modéré</b> vis-à-vis du contexte énergétique local</p> <p><b>Modéré</b> vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre</p>	<p><i>S'assurer de la compatibilité du projet avec les orientations du Plan Climat National et du SRCAE Bretagne</i></p> <p><i>Prendre en compte les aspects énergétiques dans la rénovation des bâtiments, favoriser les économies d'énergie en phase travaux</i></p> <p><i>Prendre en compte les conditions météorologiques afin de réduire les impacts potentiels sur le voisinage proche (envol de poussière en phase travaux, etc.), l'environnement (gestion des eaux pluviales) et les infrastructures (effets de la houle sur le môle Tabarly)</i></p>
<b>MILIEU NATUREL</b>	Faune, flore, habitats, continuités écologiques, équilibres biologiques	<p><b>Fort</b> au vu des orientations du SRCE et du schéma départemental des Espaces Naturels Sensibles</p> <p><b>Fort</b> vis-à-vis des zonages d'inventaires naturels (ZICO de la Baie de Quiberon)</p> <p><b>Fort</b> vis-à-vis du Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan</p> <p><b>Fort</b> vis-à-vis des sites Natura 2000</p> <p><b>Faible</b> vis-à-vis des zones humides</p> <p><b>Nul</b> vis-à-vis des trames verte et bleue du territoire</p> <p><b>Faible</b> au vu des habitats appauvris au sein des vases du port</p> <p><b>Modéré</b> vis-à-vis de l'ichtyofaune</p> <p><b>Faible</b> vis-à-vis des mammifères marins</p> <p><b>Modéré</b> vis-à-vis de l'avifaune</p>	<p>Les sites Natura 2000 les plus proches sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ZPS/ZSC du Golfe du Morbihan (FR5310086 / FR5300029) à 2,1 km à l'Est du projet</li> <li>- ZPS de la Baie de Quiberon (FR5310093 / FR5300027) à 5 km à l'Ouest du projet</li> </ul> <p><i>S'assurer de la compatibilité du projet avec les orientations du SRCE et du schéma départemental des Espaces Naturels Sensibles</i></p> <p><i>Mesures spécifiques en phase travaux pour éviter la perturbation des oiseaux</i></p> <p><i>S'assurer de l'intégration paysagère du projet (PNR aux portes du port de la Trinité)</i></p> <p><i>S'assurer de l'absence d'incidence sur les zonages Natura 2000 proches</i></p> <p><i>S'assurer de l'absence d'incidence sur la qualité des sédiments du port</i></p> <p><i>S'assurer de l'absence d'incidence sur la qualité des eaux du port</i></p>
	Espaces forestiers	<b>Négligeable</b> en l'absence d'espace forestier proche	-

Segment	Sous-segment	Niveau des enjeux pour le projet	Observations <i>Développements à entreprendre dans l'étude d'impact</i>
<b>MILIEU HUMAIN</b>	Occupation des sols, urbanisme, servitudes d'utilité publique, réseaux divers	<p><b>Fort</b> vis-à-vis du respect des dispositions du SCoT et du PLU : plusieurs servitudes au niveau de l'aire d'étude rapprochée</p> <p><b>Faible</b> vis-à-vis de la gestion des eaux d'assainissement sur le secteur</p> <p><b>Fort</b> vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales</p>	<p>Il existe une servitude relative aux amers et aux phares le long du littoral.</p> <p>La protection des établissements de conchyliculture, d'aquaculture et des gisements coquilliers est à prendre en compte.</p> <p><i>Etudier la compatibilité du projet d'aménagement avec les orientations du PLU, de son PADD, de son OAP</i></p> <p><i>Etudier la compatibilité du projet d'aménagement avec les orientations du SCOT</i></p> <p><i>Prendre en compte l'ensemble des servitudes d'utilité publique dans le projet</i></p>
	Population et démographie, Zones d'habitats et établissements sensibles	<p><b>Fort</b> vis-à-vis de l'habitat et de la population en front de mer</p> <p><b>Modéré</b> vis-à-vis du voisinage sensible</p>	<p>L'attractivité touristique, les animations, les loisirs et la vie communale restent concentrés sur les quais et sont faiblement diffusés vers la ville.</p> <p><i>Mesures spécifiques en phase travaux pour éviter les pollutions de la rivière de Crac'h (baignade, conchyliculture)</i></p> <p><i>Mesures spécifiques en phase travaux pour éviter la dégradation des routes, limiter les nuisances sonores liées au transport des matériaux/engins de chantier et permettre la bonne circulation des usagers</i></p>
	Activité locale : Conchyliculture et pêche	<b>Fort</b> vis-à-vis des usages de baignade et conchyliculture dans la rivière de Crac'h	
	Activité locale : (industrie, artisanat, commerce, services divers)	<b>Fort</b> vis-à-vis des activités économiques en façade portuaire	
	Tourisme et activités liées au nautisme	<b>Fort</b> vis-à-vis du tourisme et des activités liées au nautisme	
	Zones de baignade	<b>Modéré</b> vis-à-vis des usages de baignade	
	Zones agricoles et de cultures (hors potagers)	<b>Négligeable</b> en l'absence de zones agricoles terrestres proches	

Segment	Sous-segment	Niveau des enjeux pour le projet	Observations <i>Développements à entreprendre dans l'étude d'impact</i>
	Environnement routier, ferroviaire, fluvial et aérien	<p><b>Fort</b> vis-à-vis des routes départementales fréquentées et desservant la zone d'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Risques élevé d'embouteillages et d'accidents sur le Cours des Quais et rond-point de Kerpinette</li> <li>enjeu vis-à-vis de la circulation liée au flux touristiques en période estivale</li> </ul> <p><b>Fort</b> vis-à-vis des liaisons douces sur le Cours des Quais</p> <p><b>Faible</b> vis-à-vis des transports en commun (réseau TIM)</p> <p><b>Négligeable</b> vis-à-vis des transports fluvial, ferroviaire et aérien</p>	<p>Les quais sont saturés par la circulation et les différentes animations locales, engendrant des difficultés de mise à l'eau des bateaux de la SNT et des difficultés d'accès au port et à l'aire de carénage pour les bateaux de plaisance récents de taille grandissante (larges catamarans...).</p> <p><i>Mesures spécifiques en phase travaux pour éviter la dégradation des routes, limiter les nuisances sonores liées au transport des matériaux/engins de chantier et permettre la bonne circulation des usagers</i></p> <p><i>Aménager le site d'étude conformément aux dispositions du PLU visant à développer les déplacements doux et valoriser le site d'étude pour une cohérence et une harmonie en termes de déplacements entre le port et le centre-ville</i></p>
	Environnement sonore	<b>Fort</b> vis-à-vis du bruit déjà généré par le trafic routier sur la RD781	<p>Les émissions sonores sont principalement liées aux déplacements sur la RD781.</p> <p><i>Prendre en compte le contexte sonore local</i></p>
	Vibrations	<b>Négligeable</b> : pas de source de vibration identifiée sur le site d'étude	-
	Environnement lumineux	<b>Modéré</b> : présence de sources lumineuses nocturnes (enseignes, éclairages publics, phares, etc.)	<p>Les émissions lumineuses sont dues à la présence de sources lumineuses nocturnes (enseignes, éclairages publics, phares, etc.).</p> <p><i>Prendre en compte le contexte lumineux nocturne local</i></p>
<b>PAYSAGE ET PATRIMOINE</b>	Composantes du paysage Patrimoine mondial, Sites paysagers classés ou inscrits, Autres espaces protégés, Monuments historiques, Sites archéologiques	<p><b>Fort</b> vis-à-vis du patrimoine mégalithique du secteur</p> <p><b>Fort</b> vis-à-vis de la nécessité de créer des liens avec l'ensemble du territoire</p>	<p>L'espace portuaire constitue la façade de la ville et est désignée localement comme « La Perle ». Il existe une faible perméabilité paysagère entre l'espace portuaire et le cœur de ville.</p> <p><i>S'assurer que le projet établisse des liens entre les différents éléments qui caractérisent le territoire : le port, les RD781 et RD186, les centres d'intérêt de loisirs, de tourisme, de vie communale, d'aménagement et d'image.</i></p>

Segment	Sous-segment	Niveau des enjeux pour le projet	<b>Observations</b> <i>Développements à entreprendre dans l'étude d'impact</i>
Risques naturels et technologiques	Risques naturels	<b>Fort</b> vis-à-vis du risque de submersion marine <b>Faible</b> vis-à-vis du risque mouvement de terrain <b>Faible</b> vis-à-vis du risque sismique	<p>La submersion régulière du terre-plein Tabarly et de la SNT est liée à une protection insuffisante, engendrant une dégradation des infrastructures et du matériel nautique sous l'action des vagues.</p> <p><i>Prendre en compte le risque submersion marine en cas d'évènement exceptionnel dans le projet</i></p> <p><i>Prendre en compte la réglementation sismique dans le projet (constructions et aménagements)</i></p>
	Risques technologiques	<b>Nul</b> vis-à-vis des risques technologiques	-

## 4. Analyse des impacts sur les différents compartiments

Les mesures prises en phase d'exploitation permettent d'atteindre un niveau d'impact aussi bas que possible, en regard des opérations d'aménagement prévues. **Les impacts résiduels du projet après mise en œuvre des mesures de suppression ou réduction d'impact sont évalués à faibles.**

Les mesures prises en phase travaux seront des mesures de réduction de type organisationnelle. Des impacts non réductibles temporaires seront néanmoins observés lors des travaux, notamment des impacts sur le trafic routier, sur le tourisme et les activités liées au commerce.

Le tableau suivant résume, pour les domaines de l'environnement concernés, les enjeux et incidences résiduelles du projet sur l'environnement.

Tableau 3 : Synthèse des impacts résiduels du projet

Segment	Sous-segment	Travaux			Exploitation		
		Enjeu	Mesures ERC	Impact résiduel	Enjeu	Mesures ERC	Impact résiduel
MILIEU PHYSIQUE	Relief, Topographie	Faible	Aucune	Faible	Fort	Aucune	Faible
	Contexte littoral : hydrodynamique et sédimentologie	Faible	Aucune	Négligeable	Modéré	Aucune	Faible
	Sols et sous-sols : qualité des sols	Modéré	[ME1] – Gestion différenciée des sols après analyse de leur qualité préalablement aux travaux de terrassement [MR1] - Mesures anti-pollution pendant les travaux	Faible	Faible	[ME4] - Conception de la voirie, des parkings et de l'aire de carénage permettant de collecter les eaux de ruissellement potentiellement polluées	Faible
	Sols et sous-sols : stabilité des sols et des ouvrages	Modéré	[ME2] - Adaptation de la période de travaux [ME3] – Etudes géotechniques préalables (mission G2 AVP : étude géotechnique de conception au stade avant-projet) [MS1] - Procédures de réalisation des travaux et contrôles	Faible	Faible	[ME5] - Conception des ouvrages d'infrastructure de manière à assurer leur stabilité d'après l'étude géotechnique [MS2] – Suivi des infrastructures	Faible
	Eaux souterraines : impact quantitatif	Faible	Aucune	Nul	Faible	[MR12] – Réduction de la consommation d'eau Optimisation du fonctionnement des sanitaires permettant de réduire les consommations en eau potables ; mise en place d'un nettoyeur haute-pression pour les plaisanciers.	Nul
	Eaux souterraines : impact qualitatif	Faible	[MR1] - Mesures anti-pollution pendant les travaux	Faible	Faible	[ME4] - Conception de la voirie, des parkings et de l'aire de carénage permettant de collecter les eaux de ruissellement potentiellement polluées.	Négligeable
	Qualité des sédiments	Modéré	[MR1] - Mesures anti-pollution pendant les travaux	Faible	Négligeable	Aucune	Négligeable
	Eaux superficielles	Fort	[MR1] - Mesures anti-pollution pendant les travaux terrestres [MR2] - Mesures anti-pollution pendant les travaux en milieu marin [MR3] – Utilisation d'huiles biodégradables dans les engins destinés à travailler sur l'eau [MR4] – Mise en place d'un dispositif sur la colonne d'eau pour éviter toute dispersion des MES [MS3] – Surveillance de la turbidité avant et lors des opérations. [MS4] – Suivi microbiologique et chimique des coquillages (zones conchylicoles)	Faible	Fort	[ME4] - Conception de la voirie, des parkings et de l'aire de carénage permettant de collecter les eaux de ruissellement potentiellement polluées [MR5] – Raccordement des locaux au réseau d'assainissement des eaux usées [MR6] – Raccordement d'une borne de collecte des eaux noires et eaux grises au réseau d'assainissement des eaux usées [MR7] – Traitement des eaux de ruissellement du terre-plein technique avant rejet [MS6] – Mesures de suivi de l'utilisation et des rejets d'effluents de l'aire de carénage	Faible
	Qualité de l'air et odeurs	Modéré	[ME2] – Adaptation de la période de travaux [MR8] – Utilisation d'engins de conception récente et entretenus	Faible	Modéré	Aucune	Nul

Segment	Sous-segment	Travaux			Exploitation		
		Enjeu	Mesures ERC	Impact résiduel	Enjeu	Mesures ERC	Impact résiduel
MILIEU NATUREL	Habitats naturels, faune, flore et équilibres biologiques	Modéré	[MR13] – Mesures de limitation des émissions acoustiques sous-marines	Négligeable vis-à-vis des peuplements benthiques, mammifères marins Faible vis-à-vis des poissons	Faible	Aucune	Négligeable vis-à-vis des peuplements benthiques, des poissons  Nul vis-à-vis des mammifères marins
	Zone Natura 2000 (ZSC Golfe du Morbihan, côte Ouest de Rhuys)	Modéré	Aucune	Nul	Nul	Aucune	Nul
MILIEU HUMAIN	Démographie	Nul	Aucune	Nul	Nul	Aucune	Nul
	Zones d'habitats et établissements sensibles	Négligeable	Aucune	Nul	Nul	Aucune	Nul
	Zones agricoles et de cultures (hors potagers)	Négligeable	Aucune	Nul	Négligeable	Aucune	Nul
	Activité locale : conchyliculture et pêche	Fort	[ME2] – Adaptation de la période de travaux [ME6] – Travaux dans des zones abritées [MR4] – Mise en place d'un dispositif sur la colonne d'eau pour éviter toute dispersion des MES [MS3] – Surveillance de la turbidité avant et lors des opérations. [MS4] – Suivi microbiologique et chimique des coquillages (zones conchylicoles)	Faible	Négligeable	Aucune	Nul
	Activité locale : économie (industrie, artisanat, commerce, services divers)	Fort	[MR9] – Organisation et phasage des travaux afin de permettre la poursuite des activités du port	Modéré	Fort	Aucune	Fort et positif
	Tourisme et activités liés au nautisme	Fort	[ME2] – Adaptation de la période de travaux	Fort	Fort	Aucune	Fort et positif
	Zones de baignade	Modéré	Aucune	Nul	Modéré	Aucune	Nul
	Infrastructures de transport	Fort	[ME2] – Adaptation de la période de travaux	Fort	Fort	Aucune	Fort et positif
	Environnement sonore et vibratoire	Fort	[MR10] – Adaptation du calendrier des travaux afin de limiter les nuisances [MR8] – Utilisation d'engins de conception récente et entretenus	Faible	Faible	Aucune	Négligeable
Environnement lumineux	Modéré	[ME2] – Adaptation de la période de réalisation des travaux [MR11] – Utilisation d'éclairage spécifiques aux zones de travail	Faible	Faible	Aucune	Faible	

Segment	Sous-segment	Travaux			Exploitation		
		Enjeu	Mesures ERC	Impact résiduel	Enjeu	Mesures ERC	Impact résiduel
PAYSAGE ET PATRIMOINE	Intégration paysagère	<b>Fort</b>	Aucune	<b>Faible</b>	<b>Fort</b>	Aucune	<b>Négligeable</b>
	Sites paysagers classés ou inscrits	<b>Négligeable</b>	Aucune	<b>Nul</b>	<b>Négligeable</b>	Aucune	<b>Faible</b>
	Edifices protégés au titre de la loi sur les monuments historiques	<b>Négligeable</b>	Aucune	<b>Négligeable</b>	<b>Négligeable</b>	Aucune	<b>Négligeable</b>
	Sites archéologiques	<b>Négligeable</b>	Aucune	<b>Négligeable</b>	<b>Négligeable</b>	Aucune	<b>Négligeable</b>
Risques naturels et technologiques	Risques naturels	<b>Faible</b>	Aucune	<b>Faible</b>	<b>Fort</b>	Aucune	<b>Fort</b>
	Risques technologiques	<b>Faible</b>	Aucune	<b>Faible</b>	<b>Faible</b>	Aucune	<b>Nul</b>

## 5. Synthèse des impacts du projet

Le tableau suivant reprend les principales mesures visant à éviter ou réduire les impacts du projet sur l'environnement, leur suivi et les coûts associés. Lorsqu'aucune mesure n'est à prévoir, notamment en raison du niveau d'enjeu ou de l'impact résiduel, la case est laissée vide.

### Milieu Physique

<b>MILIEU PHYSIQUE - TOPOGRAPHIE</b>
<b>Mesures d'évitement amont</b>
-
<b>Niveau d'enjeu : Faible en phase travaux, fort en phase d'exploitation</b>
<b>Mesures en phase travaux / phase exploitation</b>
-
<b>Impact résiduel : Faible</b>

<b>MILIEU PHYSIQUE – HYDRODYNAMIQUE ET SÉDIMENTOLOGIE</b>
<b>Mesures d'évitement amont</b>
-
<b>Niveau d'enjeu : Faible en phase travaux, modéré en phase d'exploitation</b>
<b>Mesures en phase travaux</b>
-
<b>Impact résiduel: Négligeable</b>
<b>Mesures en phase exploitation</b>
-
<b>Impact résiduel: Faible</b>

MILIEU PHYSIQUE – QUALITÉ DES SOLS ET SOUS SOLS
Mesures d'évitement amont
-
<b>Niveau d'enjeu:</b> Modéré en phase travaux, faible en phase d'exploitation
<b>Mesures en phase travaux</b>
[ME1] – Gestion différenciée des sols après analyse de leur qualité préalablement aux travaux de terrassement
[MR1] - Mesures anti-pollution pendant les travaux
<b>Impact résiduel:</b> Faible
<b>Mesures en phase exploitation</b>
[ME4] - Conception de la voirie, des parkings et de l'aire de carénage permettant de collecter les eaux de ruissellement potentiellement polluées
<b>Impact résiduel:</b> Faible

MILIEU PHYSIQUE – STABILITÉ DES SOLS ET DES OUVRAGES
Mesures d'évitement amont
[ME3] – Etudes géotechniques préalables (mission G2 AVP : étude géotechnique de conception au stade avant-projet)
<b>Niveau d'enjeu :</b> Modéré en phase travaux, faible en phase d'exploitation
<b>Mesures en phase travaux</b>
[ME2] - Adaptation de la période de travaux
<b>Impact résiduel:</b> Faible
<b>Mesures en phase exploitation</b>
[ME5] - Conception des ouvrages d'infrastructure de manière à assurer leur stabilité d'après l'étude géotechnique
<b>Impact résiduel:</b> Faible

MILIEU PHYSIQUE – EAUX SOUTERRAINES: IMPACTS QUANTITATIFS
Mesures d'évitement amont
-
<b>Niveau d'enjeu :</b> Faible
<b>Mesures en phase travaux</b>
-
<b>Impact résiduel:</b> Nul
<b>Mesures en phase exploitation</b>
[MR12] – Mesures de réduction de la consommation d'eau
[MS5] – Suivi de la consommation d'eau
<b>Impact résiduel:</b> Nul

MILIEU PHYSIQUE – EAUX SOUTERRAINES: IMPACTS QUALITATIFS
Mesures d'évitement amont
-
<b>Niveau d'enjeu :</b> Faible
<b>Mesures en phase travaux</b>
[MR1] - Mesures anti-pollution pendant les travaux
<b>Impact résiduel:</b> Nul
<b>Mesures en phase exploitation</b>
[ME4] - Conception de la voirie, des parkings et de l'aire de carénage permettant de collecter les eaux de ruissellement potentiellement polluées.
<b>Impact résiduel:</b> Négligeable

<b>MILIEU PHYSIQUE – QUALITÉ DES SÉDIMENTS</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu :</b> Modéré en phase travaux, négligeable en phase exploitation	
<b>Mesures en phase travaux</b>	
[MR1] - Mesures anti-pollution pendant les travaux	
<b>Impact résiduel:</b> Faible	
<b>Mesures en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel:</b> Négligeable	

<b>MILIEU PHYSIQUE – EAUX SUPERFICIELLES</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu:</b> Fort	
<b>Mesures en phase travaux</b>	
[MR1] - Mesures anti-pollution pendant les travaux terrestres	
[MR2] - Mesures anti-pollution pendant les travaux en milieu marin	
[MR3] – Utilisation d'huiles biodégradables dans les engins destinés à travailler sur l'eau	
[MR4] – Mise en place d'un dispositif sur la colonne d'eau pour éviter toute dispersion des MES	
[MS3] – Surveillance de la turbidité avant et lors des opérations.	
<b>Impact résiduel:</b> Faible	
<b>Mesures en phase exploitation</b>	
[ME4] - Conception de la voirie, des parkings et de l'aire de carénage permettant de collecter les eaux de ruissellement potentiellement polluées	
[MR5] – Raccordement des locaux au réseau d'assainissement des eaux usées	
[MR6] – Raccordement d'une borne de collecte des eaux noires et eaux grises au réseau d'assainissement des eaux usées	
[MR7] – Traitement des eaux de ruissellement du terre-plein technique avant rejet	
<b>[MS6] – Mesures de suivi de l'utilisation et des rejets d'effluents de l'aire de carénage</b>	
<b>Impact résiduel:</b> Négligeable	

<b>MILIEU PHYSIQUE – QUALITÉ DE L'AIR ET ODEURS</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu :</b> Modéré	
<b>Mesures en phase travaux</b>	
[ME2] – Adaptation de la période de travaux	
[MR8] – Utilisation d'engins de conception récente et entretenus	
<b>Impact résiduel:</b> Faible	
<b>Mesures en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel:</b> Nul	

## Milieu naturel

<b>MILIEU NATUREL – HABITATS NATURELS, FAUNE, FLORE ET ÉQUILIBRES BIOLOGIQUES</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu</b> : Modéré en phase travaux, faible en phase exploitation	
<b>Mesures en phase travaux</b>	
-	
<b>Impact résiduel</b> : Faible	
<b>Mesures en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel</b> : Négligeable	

<b>MILIEU NATUREL – ZONES NATURA 2000</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu</b> : Modéré en phase travaux, nul en phase exploitation	
<b>Mesures en phase travaux / en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel</b> : Nul	

## Milieu humain

<b>MILIEU HUMAIN – DÉMOGRAPHIE</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu</b> : Nul	
<b>Mesures en phase travaux / en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel</b> : Nul	

<b>MILIEU HUMAIN – ZONES D'HABITATS ET ÉTABLISSEMENTS SENSIBLES</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu</b> : Négligeable en phase travaux, nul en phase exploitation	
<b>Mesures en phase travaux / en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel</b> : Nul	

<b>MILIEU HUMAIN – ZONES AGRICOLES ET DE CULTURES (HORS POTAGERS)</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu</b> : Négligeable	
<b>Mesures en phase travaux / en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel</b> : Nul	

<b>MILIEU HUMAIN – ACTIVITÉ LOCALE: CONCHYLICULTURE ET PÊCHE</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu: Fort</b>	
<b>Mesures en phase travaux</b>	
[ME2] – Adaptation de la période de travaux	
[ME6] – Travaux dans des zones abritées	
[MR4] – Mise en place d'un dispositif sur la colonne d'eau pour éviter toute dispersion des MES	
[MS3] – Surveillance de la turbidité avant et lors des opérations.	
<b>Impact résiduel: Faible</b>	
<b>Mesures en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel: Nul</b>	

<b>MILIEU HUMAIN – ACTIVITÉ LOCALE: ECONOMIE, COMMERCES</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu : Fort</b>	
<b>Mesures en phase travaux</b>	
[MR9] – Organisation et phasage des travaux afin de permettre la poursuite des activités du port	
<b>Impact résiduel: Modéré</b>	
<b>Mesures en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel: Positif</b>	

<b>MILIEU HUMAIN – TOURISME ET NAUTISME</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu : Fort</b>	
<b>Mesures en phase travaux</b>	
[ME2] – Adaptation de la période de travaux	
<b>Impact résiduel: Fort</b>	
<b>Mesures en phase exploitation</b>	
-	
<b>Impact résiduel: Positif</b>	

<b>MILIEU HUMAIN – ZONES DE BAINNADE</b>	
<b>Mesures d'évitement amont</b>	
-	
<b>Niveau d'enjeu : Modéré</b>	
<b>Mesures en phase travaux / en phase exploitation</b>	
[ME2] – Adaptation de la période de travaux	
<b>Impact résiduel: Nul</b>	

MILIEU HUMAIN – INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS	
Mesures d'évitement amont	
-	
<b>Niveau d'enjeu : Fort</b>	
Mesures en phase travaux	
[ME2] – Adaptation de la période de travaux	
<b>Impact résiduel: Fort</b>	
Mesures en phase exploitation	
-	
<b>Impact résiduel: Positif</b>	

MILIEU HUMAIN – ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE	
Mesures d'évitement amont	
-	
<b>Niveau d'enjeu: Fort</b>	
Mesures en phase travaux	
[MR10] – Adaptation du calendrier des travaux afin de limiter les nuisances	
[MR8] – Utilisation d'engins de conception récente et entretenus	
<b>Impact résiduel: Faible</b>	
Mesures en phase exploitation	
-	
<b>Impact résiduel: Négligeable</b>	

MILIEU HUMAIN – ENVIRONNEMENT LUMINEUX	
Mesures d'évitement amont	
-	
<b>Niveau d'enjeu : Modéré</b>	
Mesures en phase travaux	
[ME2] – Adaptation de la période de réalisation des travaux	
[MR11] – Utilisation d'éclairage spécifiques aux zones de travail	
<b>Impact résiduel: Faible</b>	
Mesures en phase exploitation	
-	
<b>Impact résiduel: Faible</b>	

### Paysage et patrimoine

PAYSAGE ET PATRIMOINE – INTÉGRATION PAYSAGÈRE	
Mesures d'évitement amont	
-	
<b>Niveau d'enjeu : Fort</b>	
Mesures en phase travaux	
-	
<b>Impact résiduel: Faible</b>	
Mesures en phase exploitation	
-	
<b>Impact résiduel: Négligeable</b>	

<b>PAYSAGE ET PATRIMOINE – SITES PAYSAGERS CLASSÉS OU INSCRITS</b>
<b>Mesures d'évitement amont</b>
-
<b>Niveau d'enjeu : Négligeable</b>
<b>Mesures en phase travaux</b>
-
<b>Impact résiduel: Nul</b>
<b>Mesures en phase exploitation</b>
-
<b>Impact résiduel: Faible</b>

<b>PAYSAGE ET PATRIMOINE – ÉDIFICES PROTÉGÉS AU TITRE DE LA LOI SUR LES MONUMENTS HISTORIQUES</b>
<b>Mesures d'évitement amont</b>
-
<b>Niveau d'enjeu : Négligeable</b>
<b>Mesures en phase travaux / en phase exploitation</b>
-
<b>Impact résiduel: Négligeable</b>

<b>PAYSAGE ET PATRIMOINE – SITES ARCHÉOLOGIQUES</b>
<b>Mesures d'évitement amont</b>
-
<b>Niveau d'enjeu : Négligeable</b>
<b>Mesures en phase travaux / en phase exploitation</b>
-
<b>Impact résiduel: Négligeable</b>

## 6. Compatibilité du site aux plans et programmes

- **Urbanisme**

Les installations et ouvrages projetés sont compatibles avec le plan local d'urbanisme.

- **Documents de gestion des eaux**

Les installations projetées respectent les dispositions du :

- SDAGE 2016-2021 du bassin Loire-Bretagne,
- SAGE Golfe du Morbihan – Ria d'Étel
- P.G.R.I du bassin Loire-Bretagne.

- **Qualité de l'air, climat, énergie**

Les activités du site sont en cohérence avec les objectifs du plan climat et la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte. Après analyse, le projet est compatible avec le Schéma Régional Climat Air Énergie de Bretagne.

## 7. Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus

Cinq projets ont été identifiés dans le périmètre d'étude (communes concernées par le rayon d'affichage de l'enquête publique). Aucun de ces projets pourrait avoir des effets cumulés avec le projet de réaménagement du port.

## 8. Raisons du choix du projet

Le port de La Trinité-sur-Mer est mal abrité par rapport aux houles de Sud et de Sud-Est. Il y a nécessité **d'améliorer la qualité de l'abri du port** pour des questions de sécurité et de préservation des biens.

Les enjeux du projet porté par la Compagnie des Ports du Morbihan (CPM) sont principalement liés au besoin d'amélioration de l'attractivité du port et de la ville ainsi qu'à la qualité des services fournis aux différents usagers, qu'ils soient particuliers ou professionnels, afin de garantir leur satisfaction.

En effet, la qualité fonctionnelle et paysagère de l'interface ville / port ne correspond plus aujourd'hui aux attentes sociétales. Ce projet vise ainsi à **améliorer la qualité de l'ensemble du port de La Trinité-sur-Mer** et plus globalement du **cadre de vie** de La Trinité-sur-Mer. Il a également pour objectif de **garantir, pour l'avenir, le bon fonctionnement du port**, sa bonne organisation économique et urbaine.

Le projet de la CPM s'inscrit dans le cadre d'**une réflexion d'aménagement global** puisqu'il est mené parallèlement à celui de la commune de La Trinité-sur-Mer qui vise à améliorer la lisibilité des espaces au niveau du littoral et dans le bourg de La Trinité-sur-Mer.

La CPM assure la maîtrise d'ouvrage<sup>5</sup> pour l'ensemble des structures portuaires (terre-plein<sup>6</sup>, môle<sup>7</sup>, bâtiments) présentes dans l'enceinte de la concession portuaire. La Commune de La Trinité-sur-Mer assure la maîtrise d'ouvrage des voiries publiques aux abords de la concession portuaire, de la halle alimentaire et de l'office du tourisme.

**Les enjeux du projet mené au droit de la concession portuaire sont :**

1. *La protection du port face aux événements climatiques*
2. *L'amélioration du service aux usagers du port*
3. *Le renforcement de l'interface ville-port*

<sup>5</sup> La maîtrise d'ouvrage (MOA), aussi dénommée maître d'ouvrage est la personne pour qui est réalisé le projet. Elle est l'entité porteuse d'un besoin, définissant l'objectif d'un projet, son calendrier et le budget consacré à ce projet. Le résultat attendu du projet est la réalisation d'un produit, appelé ouvrage.

<sup>6</sup> Un terre-plein est une étendue artificielle de terre acquise sur la mer par remblaiement et qui a un niveau altimétrique normalement supérieur au niveau de la mer.

<sup>7</sup> Un môle est un ouvrage en maçonnerie construit à l'entrée d'un port et destiné à le protéger des vagues trop fortes, également appelé « jetée ».