

AMÉNAGEMENT D'UNE AIRE DE PETITE RÉPARATION NAVALE

BRESTPORT MARINE SERVICES

DOSSIER DE CONCERTATION

28 MAI > 30 JUIN 2025





SOMMAIRE

- 1** Le territoire du projet #5
 - 2** La société BrestPort, maître d'ouvrage #6
 - 3** Une concertation volontaire pour conforter le projet #9
 - 4** Le projet BrestPort Marine Services #10
 - 5** Les enjeux à prendre en compte #19
 - 6** Les impacts et les mesures de compensation associées #22
 - 7** Les suites de la concertation #24
- Annexes #25**



ÉDITORIAL



©emmanuelpain-Région Bretagne

Depuis des décennies, Brest incarne l'excellence maritime. Son port de commerce est le cœur battant d'une filière de réparation navale reconnue bien au-delà de nos frontières. Avec ses trois formes de radoub, BrestPort est aujourd'hui le premier centre français de réparation navale, accueillant près de 100 navires par an.

Il est cependant nécessaire de poursuivre nos investissements afin que cette filière économique importante pour le port puisse répondre aux besoins de la flotte militaire et locale. Cette stratégie de diversification s'effectue en complémentarité avec les atouts des autres places portuaires bretonnes comme Lorient ou Concarneau, fidèle à la stratégie que je porte d'une Bretagne qui constitue un port à plusieurs quais.

C'est dans cette optique que s'inscrit le projet d'acquisition d'un élévateur à bateaux d'une capacité de 650 tonnes pour la petite et moyenne réparation. Attendu par les professionnels du secteur, il permettra de créer 350 emplois directs.

Cette opération qui représente un investissement de 35 millions d'euros s'inscrit dans une vision à long terme pour le port de Brest. Elle vise, au-delà de l'acquisition de l'élévateur, à renforcer la résilience climatique du port en adaptant nos quais. Elle symbolise également le dynamisme breton en permettant d'accueillir de nouveaux types de navires, comme les bâtiments véliques, d'autres liés aux énergies marines renouvelables ou encore à la dronisation.

La concertation qui débute le 28 mai est une étape importante : elle n'était pas obligatoire mais nous avons souhaité laisser le choix aux habitants, professionnels, collectivités de s'exprimer et ainsi, de contribuer collectivement à façonner l'avenir du port.

En tant que Président de la Région Bretagne et Président du Conseil de surveillance de BrestPort, je vous invite à participer activement à cette démarche collective, pour que Brest continue de rayonner comme un pilier de la réparation navale en Europe.

Loïg Chesnais-Girard

Président de la Région Bretagne et
Président du Conseil de surveillance de BrestPort



1

LE TERRITOIRE DU PROJET

Située à la pointe de la Bretagne, Brest est un point de départ pour les explorations maritimes et les échanges commerciaux. Brest est un port de guerre historique, ce qui a façonné son identité et son développement. La présence de la Marine nationale est encore très importante et influence fortement la sociologie locale. Naturellement, les activités liées à la mer, telles que la pêche, la construction navale et la recherche marine, sont des piliers de l'économie locale.

Le port de Brest occupe une place centrale dans la ville, tant sur le plan économique que culturel et social. Il rayonne également bien au-delà des frontières locales.

Il est ainsi :

- Un cœur économique : le port est un moteur essentiel de l'économie brestoise, avec des activités diversifiées telles que le commerce, la pêche, la réparation navale et les énergies marines renouvelables. Il génère de nombreux emplois directs et indirects.
- Une ouverture sur le monde : grâce à sa position géographique stratégique, le port de Brest est une porte d'entrée et de sortie pour les marchandises et les passagers, favorisant les échanges commerciaux et les connexions internationales.
- Un lieu de vie et de loisirs : le port de plaisance et les espaces publics aménagés en font un lieu de promenade et de détente apprécié des Brestois et des touristes. Les événements nautiques et culturels qui s'y déroulent contribuent à l'animation de la ville.
- Un rayonnement national et international : le port de Brest est reconnu pour ses infrastructures de pointe, notamment ses formes de radoub et son terminal dédié aux énergies marines renouvelables. Il attire des entreprises et des navires du monde entier.
- Un pôle d'innovation : le port est un acteur majeur de la transition énergétique, avec le développement des énergies marines renouvelables et la recherche de solutions durables pour le transport maritime.
- Une image de marque : le port de Brest est associé à l'histoire maritime de la ville et à son identité de ville tournée vers la mer. Il contribue à l'attractivité de Brest et à son rayonnement touristique.



LA SOCIÉTÉ BRESTPORT, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

Le projet d'aménagement de l'aire de petite réparation navale BrestPort Marine Services est porté par la société BrestPort.

La société BrestPort est la société gestionnaire du port de Brest depuis le 1er janvier 2021 pour la concession commerce, industrie, réparation navale et énergies. Elle est délégataire du contrat de concession pour l'exploitation du port depuis 2024, pour une durée de 40 ans.

Les trois actionnaires fondateurs de cette société anonyme au capital social de 31.8 millions d'euros sont :

- La Région Bretagne, actionnaire à 51 % et autorité concédante du port.
- La Chambre de commerce et d'industrie Finistère, actionnaire à 39 %.
- Brest métropole, actionnaire à 10%.

Ses atouts :

- Une visibilité à long terme lui permettant de mener à bien des investissements importants qui engagent l'avenir du port.
- Un soutien des collectivités actionnaires.
- La souplesse d'action d'une société privée.



Les actionnaires de la société portuaire

UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT POUR UN PORT DE POINTE

Le port de Brest s'inscrit dans la dynamique de la stratégie portuaire portée par la Région Bretagne.

Il base son positionnement de port de pointe sur quatre piliers majeurs qui sous-tendent l'ensemble de ses activités :

- La modification des usages sur les marchés historiques, avec la stabilisation de l'activité agroalimentaire et une réduction des trafics hydrocarbures conventionnels à terme.
- La confirmation du rôle stratégique de l'énergie et le passage à une approche de souveraineté énergétique pour le développement des énergies marines renouvelables (EMR).
- L'accélération de la décarbonation des transports, impliquant le recours au ferroviaire, l'utilisation de nouveaux carburants, la propulsion vélique, l'alimentation électrique par le quai...
- La tension foncière industrielle renforcée, dans le cadre de la Zone d'Aménagement Négociée (ZAN).

L'identification de ces éléments-clés a permis de définir une stratégie de développement à long terme de BrestPort.

DES VALEURS ENGAGÉES POUR UN AVENIR DURABLE

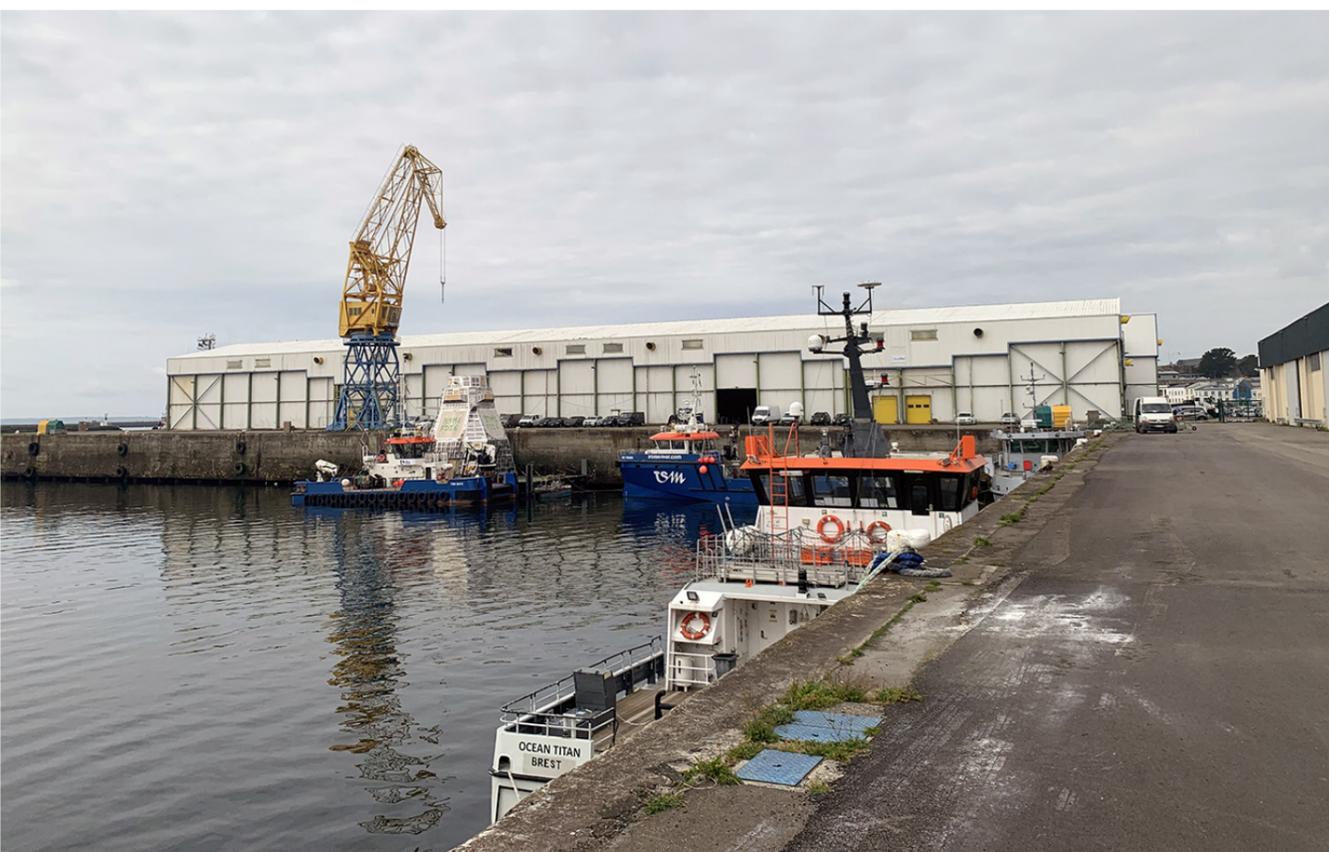
Le port de Brest, essentiel au développement économique local, vise l'exemplarité environnementale. La réduction des nuisances et l'intégration harmonieuse dans l'environnement urbain sont prioritaires, au regard de la valeur écologique de la rade.

BrestPort s'engage à concilier activités économiques et préservation de l'environnement, avec un plan d'entreprise détaillant les actions, y compris face à la montée des eaux, et la gouvernance associée. Ce plan constituera la composante environnementale de l'approche RSE de BrestPort.

Le port de Brest s'engage à évoluer vers la durabilité tout en accompagnant les changements des armateurs et industriels.

BrestPort s'appuie sur son expérience certifiée ISO 14001 pour les activités « Commerce », et étend cette certification à la réparation navale.

La démarche environnementale de BrestPort inclut la décarbonation et la préservation de la biodiversité.



BRESTPORT UN « PORT ENTREPRENEUR »

La démarche de BrestPort repose sur deux objectifs prioritaires : répondre aux besoins de nos clients et partenaires industriels en faisant évoluer les infrastructures et les services ; développer un modèle d'affaires pérenne pour soutenir une modernisation continue.

La société a également défini deux priorités stratégiques essentielles : renforcer la résilience face aux aléas climatiques ; accompagner la mutation du transport maritime et de l'industrie des transitions (anticiper le déclin des hydrocarbures). La transition énergétique maritime implique des arrêts techniques de navires complexes qui peuvent être de longue durée, sur des sites capables de les accueillir.

Outre le maintien de ses activités historiques axées sur la logistique et la manutention des marchandises, le projet de BrestPort s'articule autour de cinq projets stratégiques pour intégrer le port à la ville :

- Le port de service autour de la forme de radoub 1 et d'un futur élévateur à bateau ;
- La plateforme logistique multimodale (mer, route, train), située au cœur du réseau européen (RTE-T) ;
- La réparation navale durable, et la déconstruction autour des formes de radoub 1, 2 et 3 ;
- Le service des énergies, avec son quai dédié ;
- L'accueil des EMR (énergies marines renouvelables) sur le polder.

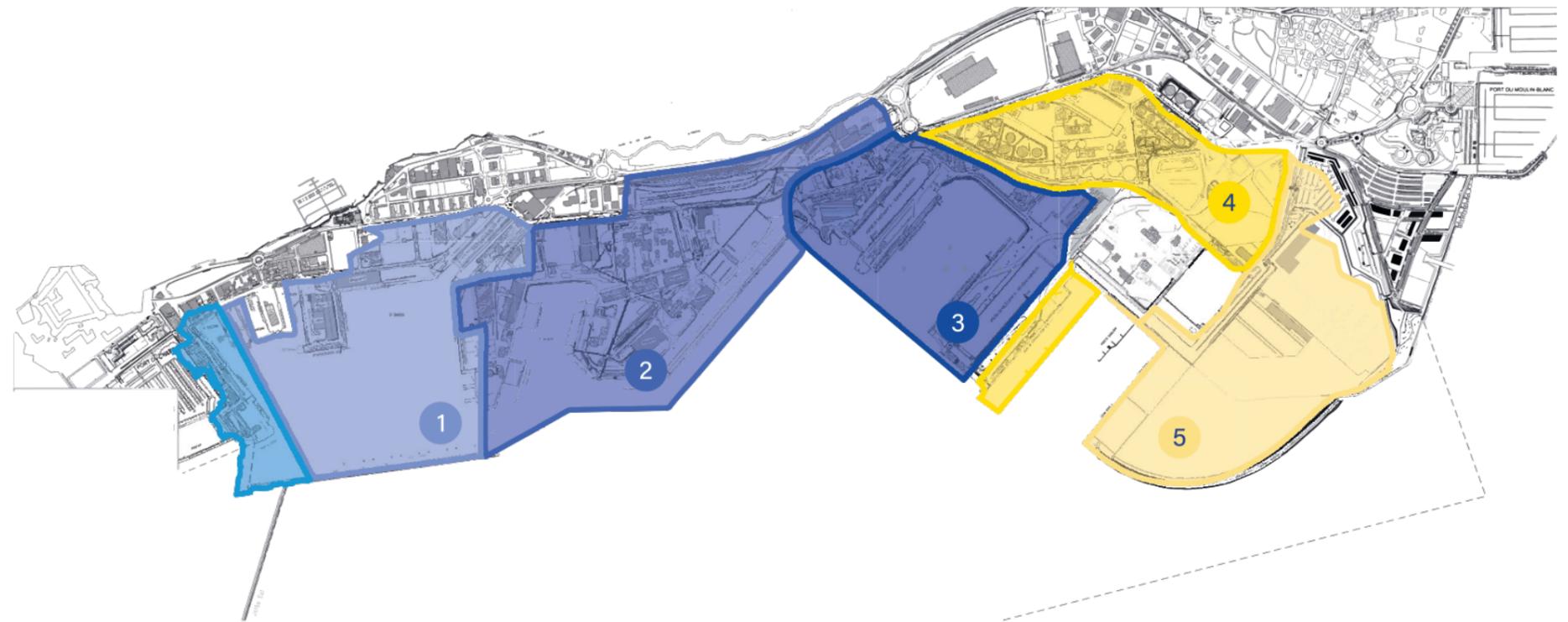
Le modèle de port entrepreneur pour le port de Brest repose ainsi sur la diversification des activités, l'innovation technologique, le développement du secteur des énergies renouvelables offshore, les partenariats public-privé, l'incubation d'entreprises maritimes, le tourisme maritime et un engagement envers la durabilité.

En adoptant cette approche proactive et visionnaire, le port de Brest peut renforcer sa position en tant qu'acteur clé du secteur maritime, tout en contribuant au développement économique régional et à la transition vers un avenir plus durable.

5 PROJETS STRATÉGIQUES RÉPARTIS SUR L'EMPRISE DU PORT

1. Le port de service, autour d'un nouvel élévateur à bateaux de 650 tonnes et une capacité d'accueil des navires de taille moyenne sur pontons et l'accès à la mer pour des acteurs industriels des transitions énergétiques ou écologiques.

2. La plateforme multimodale et logistique, intégrée au RTE-T consolidant l'activité autour de ses deux métiers prépondérants de Matières Premières Agricoles et des conteneurs, s'inscrivant dans une logistique plus décarbonée avec le rail, les lignes maritimes décarbonées et les produits biologiques.



3. La réparation navale durable, autour des deux Formes 2 et 3, avec des outillages uniques en Europe, clés de voûtes de l'activité du port de Brest mais, de plus de cinquante ans et nécessitant de s'inscrire dans une modernisation durable.

4. Le service des carburants, avec son quai dédié, devant opérer une mutation pour passer des hydrocarbures routiers à des carburants moins carbonés (Bio-GNL, H2, etc.).

5. L'accueil des EMR, sur le nouveau polder, plateforme de souveraineté énergétique nationale, capable de répondre aux enjeux industriels de l'assemblage des flotteurs, tout en s'inscrivant dans une démarche plus large des industries décarbonées et une logique de coopération portuaire.



UNE CONCERTATION POUR CONFORTER LE PROJET

POURQUOI UNE CONCERTATION ?

La concertation volontaire engagée par BrestPort, du 28 mai au 30 juin 2025, est une démarche de dialogue et d'information qui vise à instituer un échange avec le public en amont de la phase de conception du projet, de manière à l'associer à son élaboration.

Elle permet de présenter les enjeux et les objectifs du projet, de répondre aux questions posées et de recueillir les avis et propositions du public et des acteurs du territoire.

POUR VOUS INFORMER

- Le présent dossier disponible au Port.
- Le site internet dédié à la concertation sur le projet concertation-5emebassin.bzh, accessible également à partir du site internet de BrestPort. Outre les informations du présent document, ce site rassemble tous les autres documents utiles à la concertation préalable, produits avant ou après celle-ci, comme les comptes rendus des réunions.
- Un résumé du dossier disponible.

POUR VOUS EXPRIMER

- La réunion publique qui permettra de recueillir les avis, remarques et points de vue.
- Le formulaire sur le site internet dédié à la concertation sur le projet pour déposer une contribution : concertation-5emebassin.bzh,
- Le registre d'expression papier disponible avec le dossier de concertation au siège de BrestPort.
- La balade urbaine organisée le 18/06/2025 (sur inscription sur le site internet du projet).
- L'atelier participatif organisé le 26/06/2025 (sur inscription sur le site internet du projet).

AGENDA



- **RÉUNION PUBLIQUE**
Le 4 juin 2025 à 18h30 - Entrée libre
Magasin D - quai Armand Considère
- **BALADE COMMENTÉE**
Le 18 juin 2025 à 18h30 - RDV devant la CCI
1 Place du 19^e RI
Inscription obligatoire sur le site internet du projet
- **ATELIER**
Le 26 juin 2025 à 18h30
Antenne de la Région Bretagne - rue de Bassam
Inscription obligatoire sur le site internet du projet

LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION : BRESTPORT MARINE SERVICES

UN PROJET STRUCTURANT POUR L'AVENIR DU PORT DE BREST

Ce projet a été initié par la volonté des acteurs industriels de la place portuaire regroupés aujourd'hui au sein d'une société dédiée (SEBAC). Composée de plus de 30 membres, elle épaula BrestPort dans la réalisation des études pour la création d'une aire de petite réparation marine munie d'un élévateur à bateau de 650 tonnes conjointement avec les acteurs. Le projet est soutenu par Brest métropole pour une gestion optimale des flux et la complémentarité avec les autres activités portuaires.

Ce projet est "historique" tant compte tenu de sa genèse, que de ce qu'il porte à travers son futur. C'est en effet un projet structurant pour le port et important pour l'économie industrielle maritime brestoïse.

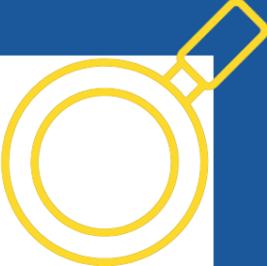
Ce projet est la véritable colonne vertébrale de la structuration et du développement d'une filière économique autour des navires de petite et moyenne taille à Brest qui répond à un marché dynamique. C'est un projet complémentaire de la Forme 1 destinée aux grands navires, permettant un renforcement des activités de nombreuses sociétés de maintenance navale (Damen, Piriou, Navaléo, Cegelec, CNN-MCO, Fouré-Lagadec et le groupe SNEF, Endel Altrad, Chantier du Guip...). Il est aussi un atout stratégique pour la flotte locale et la flotte militaire souhaitant externaliser la maintenance des navires.

Afin d'avoir les meilleures dispositions pour accueillir les navires sur l'aire de carénage, BrestPort prévoit la mise en place de pontons sur une partie des quais du 5^e bassin afin de répondre aux besoins des navires avant et après arrêt technique à sec. De plus, le site permettra d'accueillir une quinzaine de navires sur le terre-plein et prévoit la construction d'une double nef polyvalente qui pourra accueillir deux arrêt techniques supplémentaires.

Ce bâtiment permettra de réaliser en étant hors d'eau, l'ensemble des activités nécessaires pour assurer l'arrêt technique d'un navire avec les mesures adaptées que l'industriel prendra soin de mettre en place. Cette nouvelle construction implique des modifications du Plan Local d'Urbanisme afin d'assurer la réalisation du projet. Ces mesures et modifications sont détaillées dans ce dossier.

Cette nouvelle aire permettra la création de 350 emplois. Une centaine d'entreprises graviteront autour des différents corps de métier qui seront sollicités sur les différents arrêts techniques. Avec une flotte de 300 bateaux identifiés, le chiffre d'affaires global annuel que permettra de générer cette nouvelle aire est de 35 M€. Ce développement permettra également la création et le renforcement d'emplois indirects : filière de formation des métiers liés au naval, fournisseurs de matériels, location d'outillage, organismes de certification, services (restauration, logement).

CHIFFRES CLÉS

- 
- Début des travaux début 2027 (prévision)
 - Mise en service été 2028 (prévision)
 - Coût : 35 M€ incluant les travaux nécessaires pour faire face aux enjeux climatiques
 - Création de 350 emplois directs et renforcement des emplois indirects
 - Flotte de 300 bateaux identifiés.
 - Chiffre d'affaires global prévisionnel : 35 M€/an

UN PROJET AU CŒUR DE LA CONSOLIDATION DES ACTIVITÉS DU PORT

RÉPONDRE À UN BESOIN CROISSANT EN MAINTENANCE NAVALE

- Marché de la petite et moyenne réparation navale en forte croissance.
- Besoin exprimé par la flotte locale.
- Externalisation renforcée de la maintenance par la Marine Nationale, en particulier à Brest.

Un marché potentiel de 300 bateaux identifiés

RENFORCER LES SYNERGIES

- Collaboration avec les 29 entreprises de la SEBAC.
- Appui de Brest métropole pour assurer une gestion optimale des flux et une intégration harmonieuse avec les activités portuaires.

BÉNÉFICIER D'UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE ET D'UN ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL FAVORABLE

- Position idéale sur les grandes routes maritimes.
- Présence sur place d'entreprises performantes dans le domaine dont l'activité sera consolidée par le projet.
- Complémentaire à la Forme 1, dédiée aux grands navires.

DISPOSER D'INFRASTRUCTURES MODERNES ET ADAPTÉES

- Se préparer à l'évolution des flottes locales : développement du yachting à voile, des bateaux de service des EMR, voile de course, cabotage vélique...
- Un élévateur à bateaux de 650 tonnes.
- 32 000 m² de surface totale permettant l'accueil simultané de 17 navires, allant jusqu'à 46 mètres.
- Une double nef pour effectuer les travaux les plus importants.

Couvre plus de 90 % des navires effectuant des arrêts techniques à Brest

LE CHOIX DU SITE

Le site du 5^e Bassin Nord, situé à proximité des rues des Colonies, de Madagascar et du quai Armand Considère, permet par sa proximité avec la forme 1 une complémentarité d'accueil de navires pouvant atteindre 20 000 tonnes.

Ce choix du site est le fruit d'une étude approfondie des meilleures options disponibles. Le faible niveau d'agitation atténué par la « digue sud » dans la zone du 5^e bassin, combiné à la surface de terre-plein, et son accessibilité maritime, en font un emplacement idéal pour accueillir cette nouvelle activité.



DES INFRASTRUCTURES MODERNES ET ADAPTÉES AUX BESOINS DU SECTEUR

Le projet BrestPort Marine Services repose sur quatre actions principales :

- La création d'une aire de carénage de 32 000 m² comprenant l'installation d'une darse avec un élévateur à bateaux de 650 tonnes de capacité et la construction d'une double nef de 20 mètres de hauteur et 2 000 m² de superficie.
- L'installation de pontons dans le bassin n°5 pour augmenter sa capacité d'accueil (réparation navale, navires de service, navires en lien avec les entreprises portuaires).
- La rénovation des magasins C et D permettant de conforter les activités de stockage existantes et d'accueillir des activités portuaires innovantes.
- La connexion électrique des bateaux à quai.

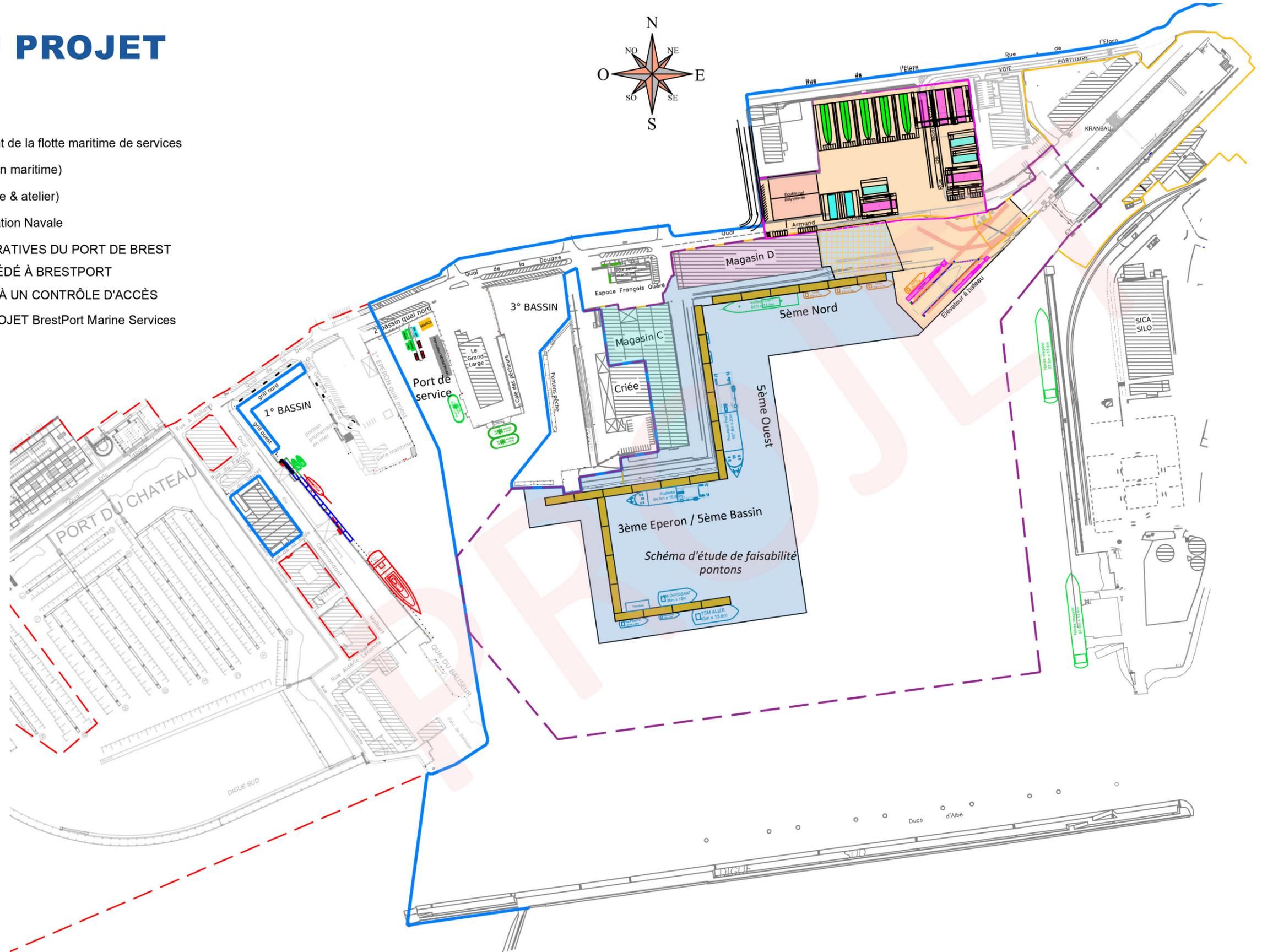
UNE CAPACITÉ D'ACCUEIL OPTIMISÉE



- Possibilité d'accueillir jusqu'à 17 navires simultanément.
- Adapté aux navires jusqu'à 46 mètres.
- Couvre plus de 90% des navires effectuant des arrêts techniques à Brest.

LE PLAN DU PROJET

- Aire de stationnement de la flotte maritime de services
- Magasin C (Innovation maritime)
- Magasin D (Logistique & atelier)
- Aire de petite Réparation Navale
- LIMITES ADMINISTRATIVES DU PORT DE BREST
- PÉRIMÈTRE CONCÉDÉ À BRESTPORT
- ZONES SOUMISES À UN CONTRÔLE D'ACCÈS
- PÉRIMÈTRE DU PROJET BrestPort Marine Services

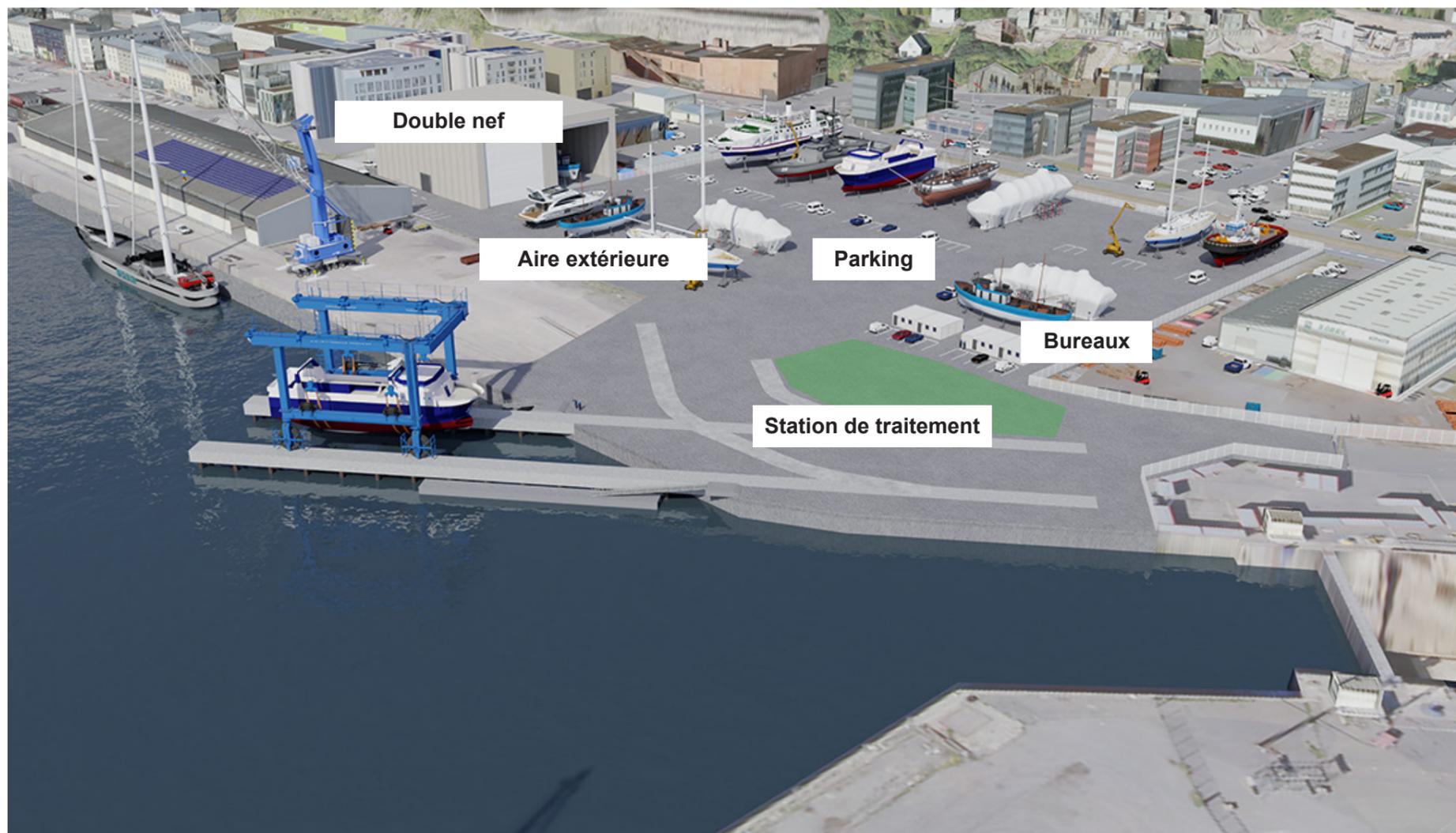


L'AIRE DE RÉPARATION NAVALE

Réalisation en mer d'une darse pour un élévateur à bateaux d'une capacité de 650 tonnes avec pontons.

Réalisation à terre d'une zone de petite et moyenne réparation navale de 32 000 m², enregistrée comme installation classée pour la protection de l'environnement ,comprenant :

- Une **aire extérieure** destinée au stockage et au travail sur les bateaux de 28 000 m².
- Une **double nef** polyvalente d'environ 2 000 m² d'emprise au sol.
- Un **ensemble de bureaux** de 165 m² d'emprise au sol et de 300 m² de surface de plancher.
- Du **stationnement** avec 78 places prévues.
- Des **voies de circulation** interne.
- Une **station de traitement des eaux** de l'aire de carénage.



QUE FAIT-ON SUR UNE AIRE DE RÉPARATION NAVALE ?



- Mise à sec des navires
- Nettoyage, peinture, antifouling, réparation de la coque
- Mécanique
- Chaudronnerie
- Réparation des mâts et gréements
- Menuiserie navale

UNE DARSE POUR ÉLÉVATEUR À BATEAUX AVEC PONTONS

L'équipement permettra la mise à sec des unités inférieures à 650 tonnes, formant ainsi un pôle performant pour la petite réparation navale, en réponse à la demande croissante des industriels d'une part et des armateurs d'autre part.

DE NOUVEAUX BÂTIMENTS

Pour répondre aux besoins de fonctionnement de l'aire de carénage, deux bâtiments doivent être construits.

■ La double nef (voir plan page 14)

Située entre le magasin D et les locaux Endel, elle propose :

- Un accueil de navires jusqu'à 16 mètres de haut environ.
- Un bâtiment confiné pour les activités de carénage afin de respecter la réglementation environnementale (pollution de l'air, de l'eau et nuisances sonores).
- Une solution d'arrêt technique complet, dans un planning maîtrisé, en dehors des aléas climatiques.
- Une réponse au besoin du Chantier du Guip, entre autres, pour des opérations de grande maintenance sur des bâtiments patrimoniaux et d'éventuelle construction neuve.



■ Un ensemble de bureaux (voir plan page 14)

Positionné à proximité de la darse, ils permettent d'avoir une vue d'ensemble sur l'aire et ses activités.

La gestion des déchets sera réalisée à proximité de ces bureaux, sa supervision avec les différents acteurs en sera facilitée.

DES PLACES DE STATIONNEMENT DANS L'ENCEINTE POUR LES INTERVENANTS SUR LE CHANTIER

La création d'aires de stationnement pour tous les intervenants du chantier permettra de limiter l'impact du projet sur le stationnement des véhicules dans le secteur. En partenariat avec Brest métropole, des études sont en cours pour identifier les solutions permettant de compenser les pertes de places de stationnement sur l'espace public (rue de l'Elorn, Quai Armand Considère en particulier).



UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION

Pour répondre aux besoins des industriels et assurer une bonne exploitation du site, les accès logistiques du site sont proposés selon le schéma suivant :

■ **Entrée principale du site (1)** pour les poids lourds (PL), véhicules légers (VL) et modes actifs :

Située au bout du quai Armand Considère, il s'agit de l'entrée principale qui donne accès à l'entrée du site pour les PL et VL. Elle offre à proximité un stationnement de 28 places dont 1 PMR pour le personnel du site. Il est également prévu une entrée/sortie piétons/ vélos avec accès à un local vélo de 30 m².

Cette entrée permet également l'entrée ou la sortie de convois exceptionnels pour des flux de bateaux vers le quai Malbert pour les activités du Chantier du Guip.

■ **Accès secondaire (2) :**

Située à l'est de l'aire dans le prolongement du périmètre de la forme 1, cette entrée permettra le flux des bateaux stockés au Moulin Blanc et qui doivent rejoindre l'aire ou accéder au quai Malbert. Elle permet également la circulation des grues portuaires pour leur accès aux quais du 5^e bassin.



UN NOUVEL AMÉNAGEMENT DU 5^E BASSIN

En parallèle du développement de l'aire de réparation navale, un projet d'aménagement du 5e bassin du port est également envisagé. Ce secteur, actuellement sous-exploité pour le commerce, sera réadapté pour accueillir de nouvelles activités portuaires. Le projet prévoit la mise en place de pontons et de hangars pour le développement d'activités innovantes liées à l'industrie maritime (drones, etc.) ou encore l'accueil des cargos à voile.

Cet aménagement a pour objectif de soutenir la croissance des nouveaux trafics maritimes, notamment ceux liés à l'éolien en mer et au secteur du yachting, tout en renforçant la position stratégique de Brest dans le développement de l'économie circulaire et en consolidant la filière industrielle de réparation navale. Ces éléments s'inscrivent pleinement dans l'objet de ce site concédé du Domaine Public Maritime Aménagé et en cohérence avec le plan d'urbanisation associé pour ce développement industriel.

Les pontons

Le développement d'infrastructures de type pontons le long des quais et sur le plan d'eau est prévu afin d'optimiser l'utilisation de ce dernier. Il répond à la demande croissante de la flotte opérant dans le 5^e bassin, actuellement mal adaptée aux infrastructures existantes. Ce besoin s'intensifiera avec l'essor de l'aire de petite réparation navale et le développement d'activités portuaires innovantes.

La disposition de ces aménagements et les conditions de leur réalisation (battage, ...) seront déterminées ultérieurement grâce à des études de faisabilité conduite par un bureau d'études extérieur.

Les magasins C et D rénovés

Afin de permettre le développement d'entreprises en lien avec l'innovation maritime et notamment le développement de drones, BrestPort s'engage dans la réhabilitation des magasins C et D, situés sur le 5^e bassin Ouest et Nord.

Ce projet a pour vocation de répondre au besoin de développement de cette filière en plein essor, compte tenu du contexte géopolitique actuel, mais aussi des besoins de la recherche scientifique. Il a également pour objectif de maintenir une capacité d'accueil de marchandises dans le magasin D.

Il se construit en étroite collaboration avec le projet de pontons et d'élévateur à bateaux, afin de proposer une offre de service complète aux entreprises souhaitant se développer sur le port de Brest (moyens de mise à l'eau, stationnement aux pontons...).

L'enveloppe du bâtiment D restera inchangée. Si une modification du bâtiment C devenait nécessaire, ce qui n'est pas encore confirmé, le dialogue sera ouvert.

La connexion électrique des bateaux à quai

La mise à disposition de connexions électriques pour les bateaux à quai permet de mettre à l'arrêt leurs moteurs, évitant ainsi les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre.





5

LES ENJEUX À PRENDRE EN COMPTE

LE PAYSAGE

■ La hauteur des constructions

Le projet BrestPort Marine Services prévoit la construction d'une double nef polyvalente de 20 mètres de hauteur, dimensionnée pour accueillir 80 % des navires transportés par l'élévateur à bateaux, tout en respectant l'environnement visuel de la zone grâce à sa taille modérée comparée à d'autres structures. Le projet est situé en zone UC du Plan Local d'Urbanisme (PLU) où la hauteur maximale des constructions est définie à 15 mètres. Cette nouvelle construction implique donc des modifications du PLU.

Brest métropole va donc engager une concertation préalable sur le projet de mise en compatibilité du PLU.

■ L'aspect extérieur des constructions

Le port de Brest est partiellement inclus dans l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) qui reconnaît au secteur des premiers bassins son intérêt patrimonial. Par patrimoine portuaire, s'entend tout ce qui fait l'identité et l'ambiance portuaires du site. Il est reconnu comme un élément marquant de l'histoire de Brest.

Le site du projet est en situation en belvédère avec des vues lointaines nombreuses depuis la ville haute, et des échappées visuelles depuis les axes perpendiculaires à la rue de l'Elorn. Il est également marqué par la mixité urbaine, mêlant une zone tertiaire (bureaux, activités) au Nord à une zone mixte tertiaire / habitat / commerces à l'Ouest.

Aujourd'hui sur le port de commerce, les clôtures mesurent 2,50 mètres. Afin d'assurer l'insertion du projet dans son environnement, et pour assurer le niveau de sûreté attendu pour une telle activité, il est souhaitable de pouvoir appliquer la même hauteur de clôture.

BrestPort souhaite développer une identité et une image de marque pour rendre identifiables les éléments spécifiques qui composent le cadre de vie portuaire. Ainsi, la société s'est dotée d'une charte architecturale permettant une cohérence d'ensemble des bâtiments à l'échelle du port. A cet effet, la double nef sera soumise à cette charte en cours de validation par les autorités compétentes en urbanisme et architecture.



Insertion rue Poullic al Lor



Insertion square Beauteemps-Beaupré

LES CIRCULATIONS DE VÉHICULES

La création de l'aire de réparation entraînera la suppression de l'accès au public de la rue de Madagascar et de la partie est du quai Armand Considère.

En raison de sa localisation en zone portuaire, le trafic routier est relativement limité aux abords de la zone de projet (environ 5 500 véhicules par jour).

Les routes à proximité (rue de l'Elorn et route du vieux Saint-Marc) sont plus empruntées (entre 15 000 et 23 000 véhicules par jour), elles permettent d'accéder et de sortir du centre-ville mais aussi au

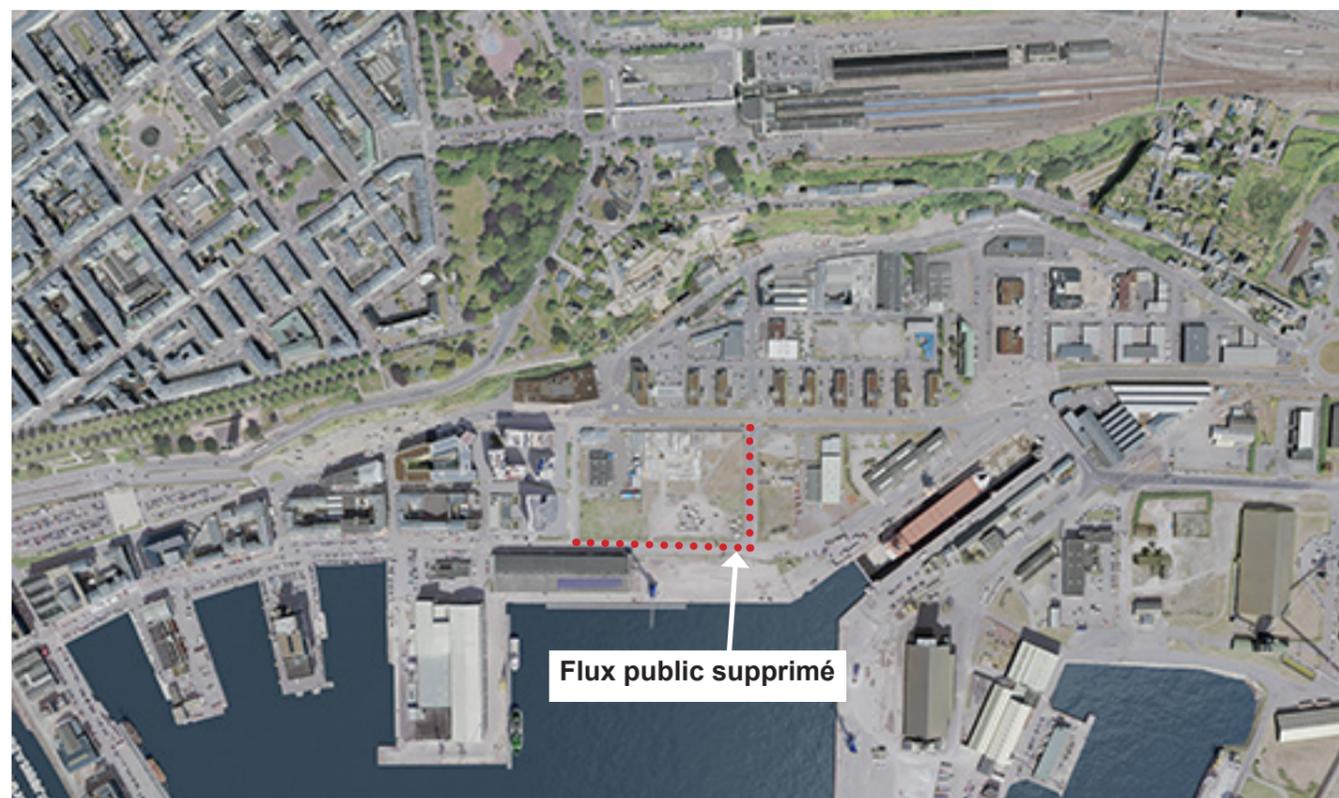
port depuis la voie express. Se situant à proximité des activités des exploitants, le projet va induire une modification du plan de circulation du quartier. Un report du trafic du quai Armand Considère et de la rue de Madagascar sur la rue de l'Elorn et la rue des Colonies est envisagé.

Les accès par la contre-allée rue de l'Elorn (pour les véhicules légers et les poids lourds) ou par les quais de la Douane et Armand Considère (pour les colis lourds et les convois exceptionnels) vont engendrer un trafic journalier de 325 véhicules léger par jour, et de 1 à 2 poids lourds par jour.

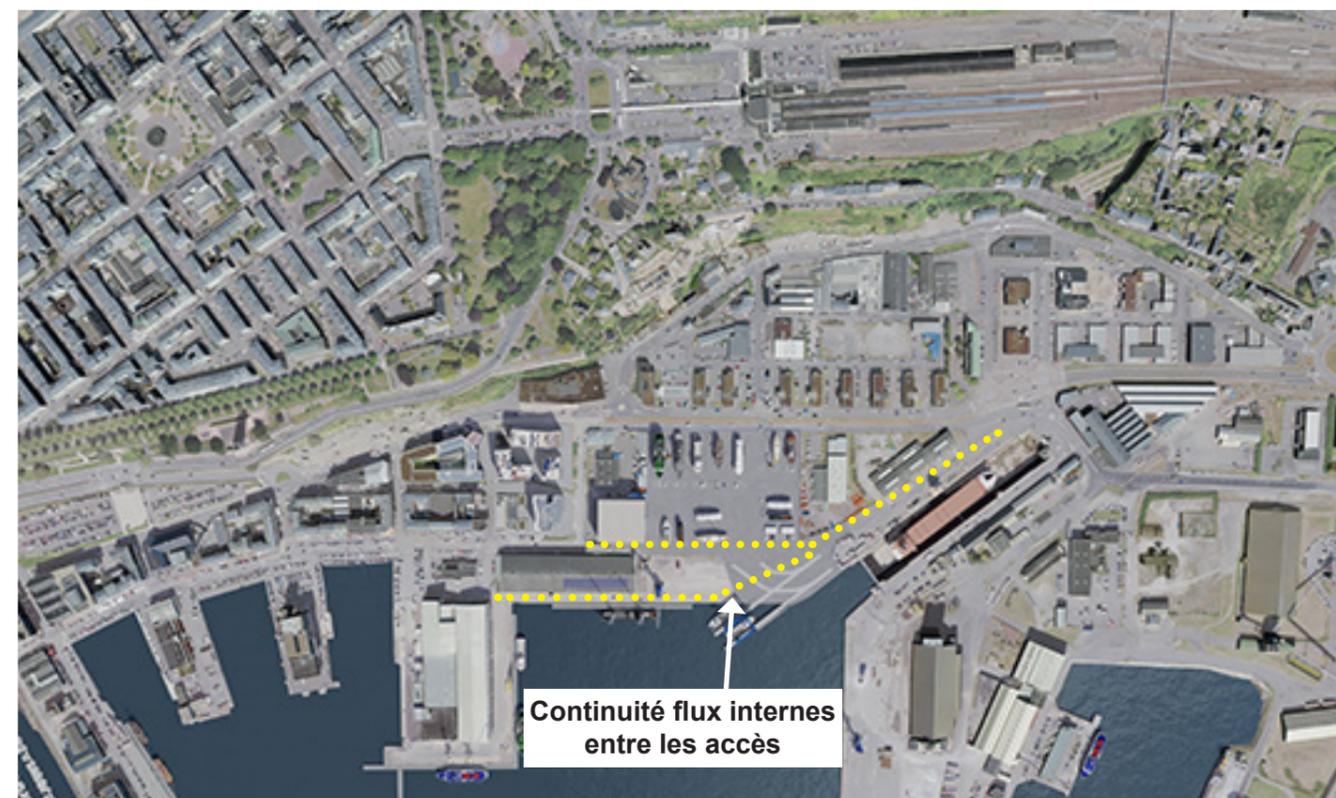
Le projet ne générera pas de flux de circulation supplémentaire notable..

De plus, le projet s'accompagne de deux passages piétons qui renforceront la continuité et la lisibilité des cheminements piétons (liaison entre le trottoir existant côté Sud Rue de l'Elorn et la voie verte côté Nord), et l'offre de stationnement prévue permet de répondre à la génération de trafic journalière du projet d'élévateur .

En partenariat avec Brest métropole, des études ont été initiées pour déterminer les meilleurs itinéraires de remplacement ainsi que les solutions. Des comptages ont été réalisés au mois de mai sur l'ensemble des voies de circulation du quartier afin de confirmer les données des études précédentes.

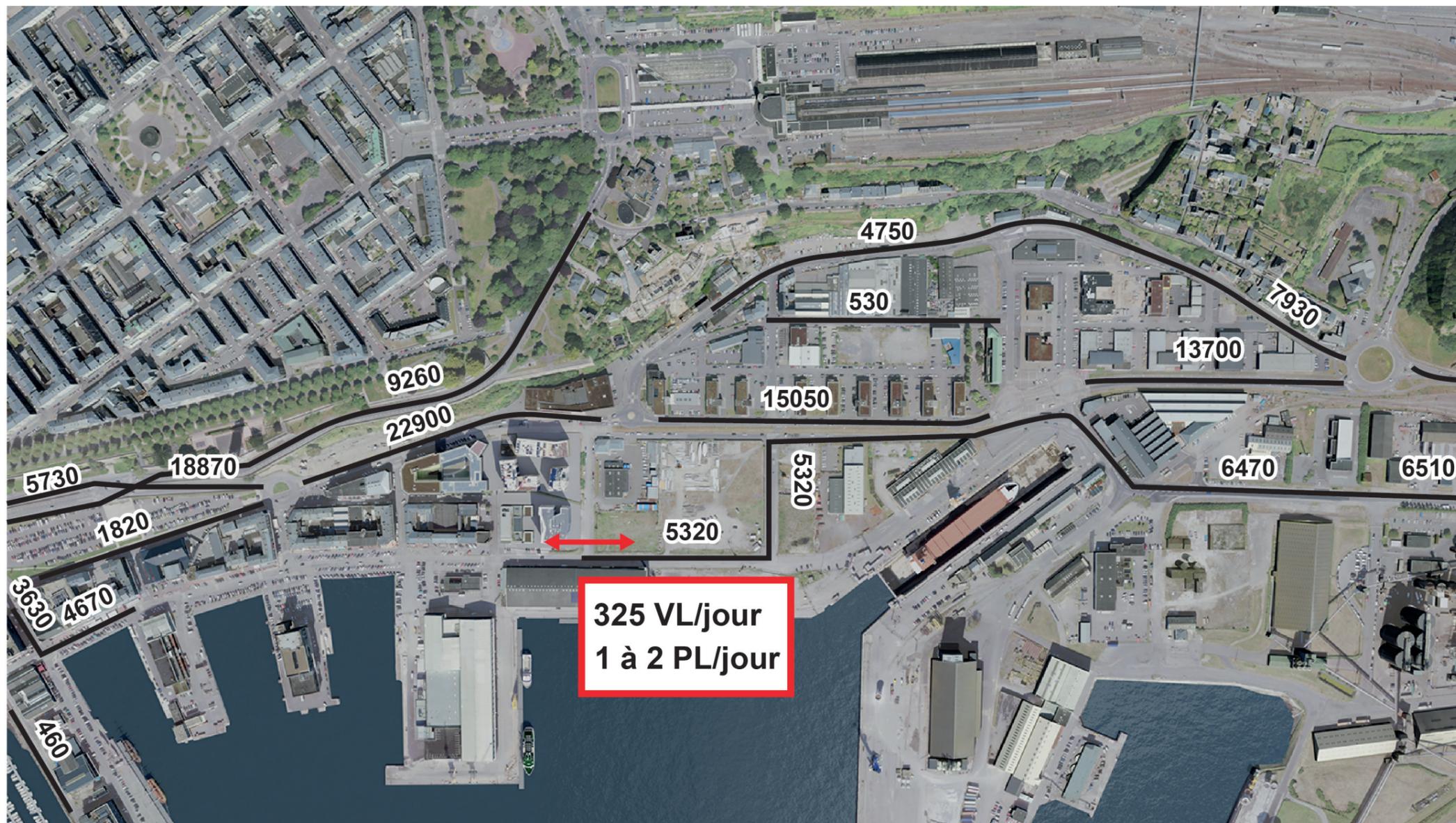


Situation actuelle avant le projet



Situation future avec le projet

LES TRAFICS JOURNALIERS



Source : SIG Mobilité du pays de Brest

xxx : nombre de véhicules par jour

: trafic journalier supplémentaire apporté par l'exploitation du site



LES IMPACTS ET LES MESURES DE COMPENSATION ASSOCIÉES

Les études préalables ont permis de déterminer les impacts prévisibles du projet, et de prévoir les solutions permettant de les éviter, les réduire ou les compenser. Ainsi, l'installation, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, respectera l'ensemble des normes en vigueur.

LE MILIEU PHYSIQUE ET NATUREL

Étant donné sa nature et sa localisation en zone portuaire, le projet BrestPort Marine Service aura des incidences faibles à négligeables sur le milieu physique et naturel.

■ Les impacts sur la qualité de l'eau et les mesures associées

En phase travaux, il peut exister une incidence locale et temporaire sur la qualité de l'eau avec la remise en suspension des sédiments par les engins de chantier. Concernant une pollution accidentelle (par hydrocarbures légers ou très volatils), son impact sur les fonds sous-marins est faible à négligeable car elle flottera au-dessus de la masse d'eau. La qualité des eaux est estimée variable, toutefois une pollution accidentelle aura un impact considéré comme faible si elle est circonscrite rapidement. Enfin, un rejet accidentel de polluants, issus d'un navire ou d'un engin de chantier, est faiblement probable. Si un tel événement survenait, il aurait un impact négatif direct faible sur la qualité des eaux.

La mise en œuvre d'un chantier exemplaire limitera ces impacts par le biais d'un suivi quotidien de la qualité de l'eau, des contrôles réguliers des équipements et l'utilisation du matériel le plus adapté pour limiter les incidences sur le milieu. Des mesures

préventives seront déployées pour lutter contre toute pollution comme un barrage anti-MES, des kits anti-pollution ou une zone de stockage dédiée aux produits dangereux. En cas d'incident, les travaux seront interrompus et les dispositions nécessaires seront prises afin de limiter les incidences sur le milieu.

En phase exploitation, une station de traitement des eaux sera aménagée. Elle permettra la gestion et le traitement des eaux issues des activités de carénage et des eaux de ruissellement.

■ Les impacts sur la qualité des sédiments et les mesures associées

Le projet n'est de nature à engendrer une contamination des sédiments. En cas de pollution accidentelle, elle pourra être gérée par les mesures présentées ci-dessus.

■ Les impacts sur la qualité des sols et les mesures associées

En phase travaux, le projet va nécessiter le terrassement de la zone et la gestion d'une partie des sols présents. Une partie des sols pollués va être évacuée vers des sites de gestion adaptés à leur qualité. Globalement, la qualité des sols de la zone va s'améliorer.

En phase exploitation, le fonctionnement de l'aire de carénage pourra engendrer une dégradation de la qualité des sols, mais les mesures mises en œuvre pour préserver la qualité de l'eau et des sols permettront de garantir le risque de pollution à des niveaux négligeables.

■ Les impacts sur la flore et les mesures associées

Au regard de l'absence d'enjeu pour la flore présente, l'incidence des travaux est considérée comme faible.

Des dispositifs de lutte seront mis en place lors des travaux afin de limiter la propagation des espèces exotiques par le biais d'arrachage des exotiques identifiées, et le retrait et le traitement des terres susceptibles de contenir des parties végétatives ou graines.

■ Les impacts sur la faune et les mesures associées

Les travaux pourront engendrer des incidences négatives sur une espèce de reptile (perte d'habitat, dérangement, destruction). Pour l'avifaune, les principales sources de nuisances seront lumineuses et sonores, mais pas de manière significative face à l'existant.

De même que pour les mammifères marins, il convient de prendre en compte la forte anthropisation et la fréquentation de la zone qui ne représente pas un lieu privilégié. Les nuisances sonores seront fortement atténuées par la localisation en fond de darse et derrière la digue de protection du port de Brest.

Le chantier sera organisé de façon à limiter au maximum les incidences sur la faune, avec le choix de la période de travaux la moins impactantes, l'installation de la zone de chantier avant la période d'hibernation des reptiles, la mise en œuvre de moyen de limitation des nuisances sonores et une limitation des éclairages, une augmentation graduelle de la puissance du battage.

LE MILIEU ÉCONOMIQUE ET HUMAIN

■ Les impacts sur le contexte socio-économique et les mesures associées

Les travaux vont engendrer une gêne nulle à limitée pour la majeure partie des activités terrestres du port. La société située à l'Est de la zone de travaux perdra une partie de sa zone de parking et d'activité (petite manutention) qui seront déplacés, l'activité de Fouré Lagadec ne sera pas arrêtée. Les activités locales pourront être impactées par le trafic engendré par les engins de chantier. Ces conséquences devraient cependant rester limitées au regard des travaux envisagés. Le projet n'aura aucune incidence sur les activités maritimes du port.

Pour limiter ces impacts, une organisation et une délimitation claires du chantier seront appliquées avec un choix de la période de travaux hors saison d'activité la plus importante pour le port.

En phase d'exploitation, le projet va engendrer une légère augmentation des trafics terrestres et maritimes. Il va permettre de créer des emplois et d'offrir un service portuaire supplémentaires aux usagers du port de Brest.

■ Les impacts sur le cadre de vie et les mesures associées

En phase travaux, les principales sources de nuisances concernent le terrassement de la zone pour la gestion des terres polluées et les aménagements de l'aire de carénage, et la circulation d'engins de chantier qui seront aussi source de nuisances sonores. Les premières habitations sont éloignées de la zone, et le fonctionnement normal du port est à l'origine de légères nuisances sonores.

Pour limiter ces impacts, le chantier respectera les normes et la réglementation en vigueur (bruit, émission, lumière...). Un plan de circulation, des horaires de travaux adaptés, compléteront le dispositif.

En période de fonctionnement, le projet va engendrer des nuisances sonores, lumineuses et vibratoires associées aux activités de carénage. La plateforme pourra engendrer des poussières et émissions de nuisances olfactives liées à son fonctionnement. Les activités impactantes seront encadrées, réalisées dans des bâtiments fermés limitant le risque d'incidence. La plateforme engendrera des dépenses énergétiques associées au fonctionnement des outils de carénage.

Pour limiter les impacts sur le contexte sonore et la qualité de l'air, des murs anti-bruits seront prévus, et les activités bruyantes et engendrant une incidence sur la qualité de l'air seront réalisées dans des bâtiments fermés.

LE CLIMAT

La contribution du projet à la pollution atmosphérique sera de deux ordres : les polluants classiques provenant de la combustion des moteurs thermiques des camions et engins de chantier, et les poussières. Elle sera négligeable par rapport au total des émissions des transports à l'échelle de la région.

Le projet ne présente pas de sensibilité particulière au changement climatique, mais il prend cependant en compte, au niveau de l'élévateur à bateaux, une montée du niveau des eaux de +0,50m.

Le projet est dimensionné pour limiter de manière optimale sa sensibilité au changement climatique.

Le projet n'aura aucune incidence sur les risques naturels et n'engendre pas d'augmentation significative de la sensibilité de la zone au risque inondation



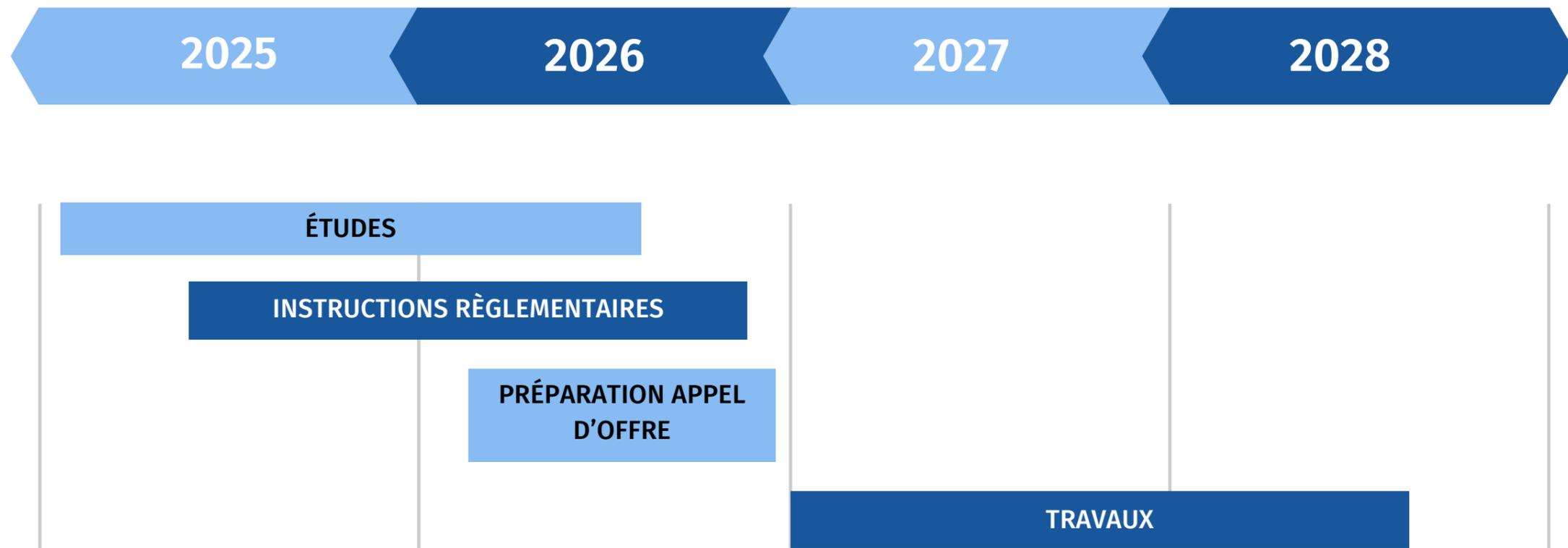
LES SUITES DE LA CONCERTATION

A l'issue de la concertation, BrestPort établira un bilan des contributions et en tirera les enseignements, ce qui pourra se traduire par des modifications du projet.

Plusieurs procédures en lien avec le projet seront à mener également :

- Modification du PLU par Brest métropole
- Désaffectation de la rue de Madagascar et d'une partie du quai Armand Considère
- Déclaration d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

Le calendrier prévisionnel des différentes étapes laisse présager une mise en service des installations au milieu de 2028.



ANNEXES

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES IMPACTS EN PHASE CHANTIER

Thématique		Effet	Cause	Durée	Incidence avant mesures	Incidences après mesures ERC
Contexte physique	Climat	Contribution minimale aux phénomènes climatiques globaux.	Négligeable			
	Contexte hydraulique et hydrographique	Pas de modification des conditions hydrauliques et hydrographiques locales	Négligeable			
	Hydrogéologie	Pas d'incidence sur les conditions hydrogéologie	Négligeable			
	Conditions océanographiques	Pas de modification des conditions océanographiques	Négligeable			
	Topographie bathymétrie et	Pas de modification	Direct	Temporaire	Faible	Faible
	Contexte sédimentaire	Pas de modification de la nature des sédiments présents au droit de l'élevateur à bateaux.	Direct	Temporaire	Négligeable	Négligeable
Contexte chimique	Qualité de l'eau	Remise en suspension des sédiments, déchargement et pollution accidentelle.	Direct	Temporaire	Faible	Négligeable
	Qualité des sédiments	Les travaux n'auront pas d'incidence significative sur la qualité des sédiments.	Direct	Temporaire	Négligeable	Négligeable
	Qualité des sols	Les travaux vont nécessiter la mise en place d'un plan de gestion des sédiments qui nécessitera la gestion des sols pollués vers des centres de gestion adaptés. La qualité globale des sols au droit de la zone de projet va s'améliorer.	Positive			
Contexte biologique	Espaces protégés naturels et inventoriés	Le projet n'est pas de nature à avoir une incidence sur les espaces naturels protégés et inventoriés.	Négligeable			
	Flore	Aucune espèce d'intérêt sur la zone. Destruction totale ou partielles des peuplements présents. Risque de dissémination d'espèces invasives.	Directe	Temporaire	Faible	Négligeable
	Faune terrestre	Deux lézards ont été détectés sur la zone d'étude. Aucune autre espèce d'intérêt n'a été détectée sur la zone (avifaune, insecte, mammifères, amphibien).	Directe	Temporaire	Faible	Négligeable

Thématique		Effet	Cause	Durée	Incidence avant mesures	Incidences après mesures ERC
	Habitats et peuplements benthiques	Les travaux sont majoritairement terrestres. Aucun habitat ou peuplement benthique particulier n'a été relevé sur la zone.	Directe	Temporaire	Négligeable	Négligeable
	Mammifères marins	La zone ne présente pas d'intérêt particulier pour les mammifères marins. Les travaux pourront engendrer des nuisances sonores impactantes pour les mammifères marins.	Directe	Temporaire	Moyenne	Faible
Contexte socio-économique	Usage	Les travaux vont engendrer des incidences limitées sur les activités portuaires. Seule l'activité de la SOBEC sera directement impactée par les travaux. Le projet n'aura pas d'incidence sur les activités maritimes.	Directe	Temporaire	Faible	Faible
	Patrimoine et paysage	Les travaux vont engendrer une perturbation visuelle temporaire.	Directe	Temporaire	Faible	Faible
Cadre de vie / santé	Qualité de l'air	Les travaux vont engendrer des émissions de polluants. De plus, le terrassement de la zone va engendrer des poussières et potentiellement de gaz polluants.	Indirecte	Temporaire	Moyenne	Faible
	Vibrations	Le chantier va engendrer des vibrations limitées à la zone de chantier.	Directe	Temporaire	Faible	Faible
	Nuisances sonores	Les engins de chantier vont engendrer des nuisances sonores sur et ç proximité de la zone de travaux. Le battage des pieux va également engendrer des incidences sonores au droit de la future darse.	Directe	Temporaire	Moyenne	Faible
	Pollution lumineuse	Les travaux engendreront des nuisances lumineuses limitées, notamment dans une zone déjà soumises à de fortes nuisances lumineuses.	Directe	Temporaire	Faible	Faible
	Trafic routier	Les travaux vont engendrer une augmentation temporaire du trafic de véhicules légers et de poids lourds.	Directe	Temporaire	Faible	Faible
Risques	Risques naturels	Le projet n'aura aucune incidence sur les risques naturels.	Négligeable			
	Risques technologiques	Les risques d'inhalation de polluant sous forme gazeuse et d'ingestion d'eau contaminée (canalisation dans les terres polluées) sont considérés comme non négligeables mais limités. De plus le risque de migration des polluants hors site via la nappe ne peut être écarté au vu des teneurs significatives identifiées dans les sols en profondeur (jusqu'à 1,5 m).	Directe	Temporaire	Faible	Faible

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES IMPACTS EN PHASE EXPLOITATION

	Thématique	Effet	Incidence
Contexte physique	Climat	Contribution minimale aux phénomènes climatiques globaux.	Négligeable
	Contexte hydraulique et hydrographique	Pas de modification des conditions hydrauliques et hydrographiques locales	Négligeable
	Hydrogéologie	Pas d'incidence sur les conditions hydrogéologie	Négligeable
	Conditions océanographiques	Pas de modification des conditions océanographiques	Négligeable
	Topographie et bathymétrie	En phase exploitation la darse de l'élevateur sera entretenue pour maintenir des niveaux d'exploitation sécuritaire. La zone fait déjà l'objet de dragage d'entretien. La topographie restera équivalente à celle du terrain actuel.	Faible
	Contexte sédimentaire	Pas de modification de la nature des sédiments présents au droit de l'élevateur à bateaux.	Négligeable
Contexte chimique	Qualité de l'eau	Présence d'un système de collecte et de traitement des eaux pluviales et de process.	Faible
	Qualité des sédiments	Présence d'un système de collecte et de traitement des eaux pluviales et de process.	Faible
	Qualité des sols	Les activités de l'aire de carénage pourraient engendrer une contamination des sols. Les mesures de contrôle mises en œuvre et le traitement de l'eau permettront de s'assurer de l'absence d'incidence significative.	Négligeable
Contexte biologique	Espaces naturels protégés et inventoriés	Le projet n'est pas de nature à avoir une incidence sur les espaces naturels protégés et inventoriés.	Négligeable
	Flore	Aucun espace naturel ne sera fréquenté par les engins.	Négligeable
	Faune terrestre	L'activité de la plateforme pourra engendrer un risque d'écrasement des lézards et d'effarouchement des oiseaux. Ces incidences restent limitées au regard du contexte portuaire de la zone.	Faible
	Habitats et peuplements benthiques	Le fonctionnement de la plateforme n'aura pas d'incidence majeure sur la qualité de l'eau. Aucun habitat ou peuplement benthique d'intérêt n'est présente au droit ou à proximité de la zone.	Négligeable
	Mammifères marins	Pas de nuisance sonore sous-marine particulière et zone sans intérêt pour les mammifères.	Négligeable
Contexte socio-économique	Usage	Offre de service supplémentaire, source d'emploi et d'activité pour le port et la ville.	Positive
	Patrimoine et paysage	Perturbation visuelle permanente. La zone s'intégrera progressivement dans le paysage portuaire local.	Faible
Cadre de vie / santé	Qualité de l'air	Emissions liées au fonctionnement de la plateforme. Utilisation de bâtiments fermés.	Faible
	Vibrations	Le chantier va engendrer des vibrations limitées à la zone de chantier.	Négligeable
	Nuisances sonores	Les engins de chantier vont engendrer des nuisances sonores sur et ç proximité de la zone de travaux. Le battage des pieux va également engendrer des incidences sonores au droit de la future darse.	Faible
	Pollution lumineuse	Les travaux engendreront des nuisances lumineuses limitées, notamment dans une zone déjà soumises à de fortes nuisances lumineuses.	Négligeable
	Trafic routier	Les travaux vont engendrer une augmentation temporaire du trafic de véhicules légers et de poids lourds.	Faible
Risques	Risques naturels	L'aire de carénage n'aura aucune incidence sur les risques naturels.	Négligeable
	Risques technologiques	Les risques d'inhalation de polluant sous forme gazeuse et d'ingestion d'eau contaminée (canalisation dans les terres polluées) sont considérés comme non négligeables mais limités. Le risque de migration des polluants hors site via la nappe ne peut être écarté au vu des teneurs significatives identifiées dans les sols en profondeur (jusqu'à 1,5 m).	Faible

■ TABLEAU DE SYNTHÈSE DES MESURES PRÉVUES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Type de mesure	Titre de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Effets attendus
Évitement	Vérification de la nature et de la qualité des sédiments	Des analyses granulométriques et physico-chimiques ont été effectués sur les sédiments concernés par les travaux.	10 000 € HT	Vérifier la qualité des sédiments
	Diagnostic faune flore	Des inventaires Faune et Flore ont été réalisés au préalable des travaux pour identifier et localiser les zones à enjeux pour la faune et la flore.	10 000 € HT	Déterminer les habitats et espèces à enjeux présents
	Optimisation de l'organisation de l'aire de carénage	Les activités de l'aire de carénage seront organisées de façon à limiter au maximum les incidences sur le contexte sonore et la qualité de l'air.	Inclus dans les prestations de l'entreprise	limiter les incidences sur les autres usagers et riverains
Réduction	Chantier exemplaire	Réalisation de documents de gestion de chantier, application de règles strictes, suivi visuel de la qualité de l'eau, vérification du matériel. Limitation de la vitesse des engins, communication régulière avec la capitainerie et le port.	Inclus dans les prestations de l'entreprise	Meilleure organisation environnementale
	Plan de gestion des sols	Un plan de gestion des sols sera mis en œuvre par l'entreprise de façon à garantir l'évacuation des terres pollués vers des filières adaptées.	Inclus dans les prestations de l'entreprise	Amélioration de la qualité des sols et réduction des risques technologiques
	Dispositifs de lutte contre la pollution	Présence sur le chantier d'équipements et outils de lutte contre les pollutions (barrage anti-MES, kits anti-pollution, aires étanches, zones de stockages dédiées, etc.), plan d'intervention d'urgence, contrôle du chantier, sensibilisation des employés, bonne gestion des eaux lors du chantier.	Inclus dans les prestations de l'entreprise	limiter les risques de pollution accidentelle
	Dispositif de gestion et traitement des eaux pluviales et des émissions polluantes	Une station de traitement des eaux sera aménagée. Elle permettra la gestion et le traitement des eaux issues des activités de carénage et d'une partie des eaux de ruissèlement.	1500 k€ à 2000 k€	Limitation significative des rejets polluants
	Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes	Arrachage des exotiques identifiées Retrait et traitement des terres susceptibles de contenir des parties végétatives ou graines	Inclus dans les prestations de l'entreprise	limiter la dissémination d'espèces invasives

Type de mesure	Titre de la mesure	Description de la mesure	Coût de la mesure	Effets attendus
	Organisation du chantier pour limiter les incidences sur la faune et la flore	Choix de la période de travaux la moins impactantes, démantèlement des gîtes potentiels, installation de la zone de chantier avant la période d'hibernation des reptiles, mise en œuvre de moyen de limitation des nuisances sonores, chantier propre.	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Limiter les incidences sur les espèces
	Adaptation de l'éclairage vis-à-vis de la faune nocturne	Les éclairages sont à adapter selon deux critères : spatial et qualitatif.	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	
	Installation d'abris ou de gîtes artificiels pour les reptiles au droit du projet	Aménagement de 30m ² d'habitat rocheux enherbé, idéalement orienté au sud, favorable aux lézards potentiellement présents sur la zone d'étude.	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Garantir des sites de refuges pour les lézards et autres espèces associées.
	Réduction des incidences sur les mammifères marins	Protocole de suivi des mammifères marins 30min avant le démarrage des travaux sous-marins bruyants, soft start, ramp up. Procédure d'arrêt de chantier.	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Préserver les mammifères marins
	Organisation du chantier vis-à-vis des activités portuaires	Organisation du chantier de façon à limiter les incidences sur les activités portuaires.	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Réduire les risques de coactivité
	Organisation du chantier vis-à-vis du paysage et du patrimoine	Le chantier sera organisé de façon à limiter au maximum les incidences sur le paysage local.	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Réduire l'incidence visuelle du chantier
	Organisation du chantier vis-à-vis du cadre de vie	Concernant le bruit, les nuisances lumineuses et la qualité de l'air : respect des normes et de la réglementation, mise en œuvre de technique limitant au maximum les incidences, interdiction du chantier au public, respect des horaires de travaux, travaux de nuit évités.	Inclus dans les prestations de l'entreprise sélectionnée	Réduire l'incidence du chantier



+ d'infos

concertation-5emebassin.bzh



Conception et mise en page :
MD Conseil & associés

Crédits :
BrestPort
Flowindus
Egis
Atelier de l'Île

