



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : / /

Dossier complet le : / /

N° d'enregistrement :

1 Intitulé du projet

Remplacement de deux lignes d'accostage et réfection d'une galerie technique au Quai des Flottilles de la Base Navale de Brest.

Suite à une réunion tenue le 17/10/2025 entre le SID-ATL et le CGDD, il a été acté que ces 3 opérations citées en objet, prévues entre 2027 et 2031, seraient regroupées au sein d'un projet global, au sens de la réglementation relative à l'évaluation environnementale.

2 Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

2.2 Personne morale

Dénomination

SID Atlantique

Raison sociale

N° SIRET

1 3 0 0 0 1 9 0 2 0 0 0 3 0

Type de société (SA, SCI...)

Etablissement Public d'État, MINARM

Représentant de la personne morale : ☐ Madame

☒ Monsieur

Nom

BOUTIN

Prénom(s)

Roland (Directeur du SID Atlantique)

3 Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
9.b) Construction de ports et d'installations portuaires 25.a) Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin	Construction d'installations portuaires (ouvrages d'amarrage en zone fortement anthropisée : port militaire) Dragage d'environ 13000 m3 de sédiments dont la teneur des sédiments extraits est >N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent Autres nomenclatures: IOTA 4.1.2.0 (A), 4.1.3.0 (A) et éventuellement 2.2.3.0 (D)

3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

☐ Oui ☒ Non

3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

☐ Oui ☒ Non

4 Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire.

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

**1) Refonte de la ligne A-B au quai des flottilles

- Dragage d'environ 8 000 m3 sur une surface d'environ 8 800 m² au niveau de la cote projet (-8m CM)
- Démantèlement de la ligne actuelle (3 pontons métalliques sur chaîne et ancres de 30x8 m chacun/ 95 m total)
- Fabrication dans un bassin à sec de la BNB d'un nouveau ponton monobloc de 120 m en béton
- Travaux d'ancrage en rade abri aux 2 extrémités du ponton
- Aménage du ponton par flottaison sur site, connexion du ponton aux ancrages et connexion des réseaux

**2) Réfection d'une galerie technique en béton, contenant des réseaux fluides (air comprimé, eau, hydrocarbures) le long du quai des flottilles sur environ 300 m linéaires. Ré-étanchéification suite à des infiltrations d'eau

**3) Remplacement de la ligne I-J au quai des flottilles (ponton FREMM 4)

- Dragage préalable d'environ 5 000 m3 pour réalisation d'une assise au niveau du futur musoir
- Démantèlement de la ligne actuelle (3 pontons métalliques de 30x8m ; longueur totale de la ligne : 90 m)
- Fabrication dans un bassin à sec de la BNB du futur ponton (ponton monobloc béton à double étage de type FREMM) et du musoir, déjà construits à 3 exemplaires au sein de la BNB entre 2010 et 2024

- Travaux d'ancrage au niveau du quai (génie civil)
- Travaux d'ancrage (musoir) avec réutilisation de sédiments comme lest

4.2 Objectifs du projet

Le projet vise à rénover deux lignes d'accostage adaptées aux nouveaux bâtiments de la Marine Nationale, plus gros que par le passé et à plus fort tirant d'eau.

Le projet résulte aussi d'un état de vieillissement des lignes A-B et I-J dont les structures flottantes métalliques datent de 1960.

Quant à l'ouvrage technique avoisinant qui dessert ces deux lignes en divers fluides, les travaux permettent sa remise en état et améliorent ainsi les conditions d'exploitation et l'opérationnalité globale de la flotte.

Le SID-ATL dispose d'une expérience fournie et récente dans la réalisation de ce type d'ouvrages (3 pontons FREMM déjà réalisés entre 2011 et aujourd'hui)

- Ponton FREMM 1 / Dossier soumis à Autorisation Environnementale (AM du 08/11/2011)
- Ponton FREMM 2 / Dossier soumis à Autorisation Environnementale (AM du 31/01/2019) / Non soumis à Evaluation Environnementale après procédure Cas par cas (Décision du 24/08/2017)
- Déconstruction de l'Epi de la Grande Rivière et reconstruction FREMM 3 (en cours) - Dossier soumis à Autorisation Environnementale (AM du 02/11/2023) / Non soumis à Evaluation Environnementale après procédure Cas par cas (Décision du 30/05/2022)

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 Dans sa phase travaux

Calendrier => Pas de cumul des impacts des ancrages et des dragages

-Ligne A-B : ancrages fin 2027-début 2028 / dragages fin 2028-début 2029

-FREMM4 : ancrages et dragages estimés en 2030-2031

-Désordres quai des Flottilles : travaux estimés en 2030-2031 (travaux uniquement à terre)

Remplacement des deux lignes d'accostage . Pour chaque opération :

- Dépollution pyrotechnique préalable
- Plan d'échantillonnage des sédiments réalisé avant le démarrage des travaux de dragage
- Dragage mécanique privilégié, avec fonctionnement d'un rideau de bulles et/ou d'une jupe pour limiter le panache turbide. Procédure de suivi de la turbidité.
- Débarquement des sédiments au quai des Flottilles et acheminement vers une installation de transit de proximité autorisée, pour ressuyage avant réutilisation en lest dans ouvrage ou stockage sur site extérieur autorisé.
- Réalisation des ancrages (de jour, avec suivi acoustique). Côté mer -> musoir (privilégié pour le FREMM4), chaînes ou pieux (en cours de choix pour la ligne A-B). Côté terre -> via des massifs d'ancrage.
- Fabrication des nouveaux ouvrages dans un bassin à sec de la Base Navale puis remorquage par flottaison
- Déconstruction/démantèlement hors site pour les pontons métalliques existants des lignes A-B et I-J (marché SID-ATL dédié)

(voir reportage photographique Annexe 9)

Réfection des désordres de la galerie technique

- Diagnostic technique pour détermination des causes des venues d'eaux parasites.

- Travaux de réétanchéification par tronçons (impact limité sur les réseaux et les activités du quai des flottilles)

4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Les ouvrages reconstruits sont prévus pour plusieurs décennies (50 ans).

Ils seront utilisés par la Marine Nationale et maintenus par le SID-ATL.

Modernisés, ils permettront :

- Un fonctionnement pérennisé et sécurisé de la galerie technique
- Un appontement plus sécurisé avec, pour le futur ponton FREMM4, une structure à deux étages permettant la séparation des flux (réseaux/servitudes au niveau inférieur, embarquement et débarquement du personnel, du matériel et des véhicules au niveau supérieur)
- Une amélioration de la sécurisation des opérations de transfert des fluides et de matières diverses, ainsi que du raccordement des servitudes (électricité, air comprimés, fluides)
- Un entretien facilité des pontons (les pontons béton demandant moins d'entretien que les pontons métalliques)

Le SID-ATL possède un marché dédié de déconstruction/démantèlement pour les pontons.

4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Autorisation Environnementale au titre de la Loi sur l'Eau (rubriques 4.1.2.0 et 4.1.3.0) et éventuellement

Déclaration (rubrique 2.2.3.0) pour les deux opérations de remplacement de ligne d'accostage.

Éventuellement Déclaration (rubrique 2.2.3.0) pour le rejet des eaux d'infiltration durant la phase de ré-étanchéification de la galerie technique.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Refonte Ligne A-B : Caractéristiques ponton / Ancrage : pieux ou chaînes Refonte Ligne A-B : Caractéristiques dragage Remplacement Ligne I-J (FREMM4) : Caractéristiques ponton / Ancrage : musoir Remplacement Ligne I-J (FREMM4) : Caractéristiques dragage Désordres quai des flottilles : Linéaire de galerie rénovée (ré-étanchéifiée)	Monobloc béton 120*10 m 8000 m3 sur 8800 m² environ Monobloc béton 160*17 m 5000 m3 (au niveau du musoir) 300 ml environ

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune d'implantation

Numéro : Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal : BP : Cedex :

Coordonnées géographiques^[1]

Long. : ° , " N Lat. : ° , " W

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. : ° , " Lat. : ° , "

Point de d'arrivée : Long. : ° , " Lat. : ° , "

Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

PLUi de Brest Métropole approuvé le 20/01/2014 - Parcelle 64 / Section IR + Plan d'eau du port militaire.
Zone UEM "Activités civiles et militaires liées à la défense nationale"

 Joignez à votre demande les annexes n°2 à 6.

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

☒ Oui ☐ Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

☐ Oui ☒ Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».

Ouvrages construits dans les années 1960.

5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	Les 2 ZNIEFF les plus proches de la zone d'étude sont : - ZNIEFF type I "Estuaire de l'Elorn" à 3,9 km à l'Est - ZNIEFF type II "Baie de Daoulas, Anse de Poulmic, Estuaires de la rivière du Faou et de l'Aulne" à 6,2 km au Sud-Est
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☒	☐	Brest (29200)
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	Le Parc Naturel Marin d'Iroise se situe à 7,6 km à l'Ouest du site.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) -4ème échéance- concernant les réseaux routiers nationaux du département du Finistère, dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, a été approuvé par arrêté préfectoral le 09 août 2024. La base navale de Brest n'est pas concernée par ce PPBE.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	Le quai des flottilles de la base navale de Brest ne se situe pas dans l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Brest.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	☒	☐	Le PPRT autour des installations du dépôt d'hydrocarbures de Maison Blanche sur la commune de Brest a été approuvé par le Ministère de la défense et le préfet du Finistère en date du 20 juillet 2016.
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	Le PPRT autour des établissements Imporgal et Stockbres, sur la commune de Brest, a été approuvé par le préfet du Finistère le 8 février 2017. Le projet se situe en dehors des zonages de ces 2 PPRT.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Aucun site BASIAS et BASOL n'a été identifié sur le site. Néanmoins, des analyses sédimentaires ont relevé quelques dépassements des seuils N1,N2 et N3 de la Loi sur l'Eau.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	
Dans un site inscrit ?	☐	☒	

Le projet se situe-t-il dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	- 3,1 km du site Natura 2000 FR5300019 – Presqu'île de Crozon (directive habitats) - 6,3 km du site Natura 2000 FR5300046 Rade Brest Estuaire de l'Aulne (directive habitats) - 6,4 km du site Natura 2000 FR5310071 – Rade de Brest, baie de Daoulas, Anse de Poulmic (directive oiseaux) Au vu de la distance, aucune incidence n'est attendue sur ces sites.
D'un site classé ?	☐	☒	- 2,7 km du site "Camaret - Crozon - Roscanvel - Littoral" - 4,3 km du site "Rive Nord Goulet Brest" Au vu de la distance, aucune incidence n'est attendue sur ces sites.

6 Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	* Sédiments extraits : 8 000 m3 pour la ligne A-B et 5 000 m3 pour la ligne I-J soit 13 000 m3 au total => gestion à terre (site de transit de proximité pour ressuyage, puis réutilisation ou stockage) * Macro-déchets éventuellement remontés lors des dragages => évacués vers filière appropriée (impact positif) * Anciens pontons métalliques : environ 900 t par ancienne ligne => 1800 t au total (marché de démantèlement géré par SID ATL)
	Est-il déficitaire en matériaux ?	☒	☐	Matériaux utilisés pour la construction des deux nouvelles lignes : essentiellement du béton
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	Idem

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	☒	☐	Oui, les nouveaux appontements viennent remplacer des ouvrages existants déjà reliés au réseaux d'eau potable et d'assainissement, tout en sécurisant les interfaces. La réfection de la galerie technique du quai des flottilles dans laquelle passent ces réseaux aura un impact positif.
	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	*Faune : Probabilité modérée de présence de mammifères marins (port militaire ceint d'une digue). Réalisation des ancrages ainsi que déroctage (si nécessaire) pouvant être source de bruit et de vibrations (=>courte période et petites quantités) *Flore : Passages caméra => pas d'herbiers / Emprise déjà anthropisée / Ancrages côté mer des nouveaux pontons de type musoir, chaînes ou pieux, présentant moins d'impact sur le fond marin que les chaînes et ancrages à traînées des anciennes lignes
Milieu naturel	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	Le site "Rivière Elorn" (FR5300024) présente une vulnérabilité liée aux pollutions du cours d'eau. Le dragage, compte-tenu des mesures prévues n'est pas de nature à dégrader la qualité des eaux. De plus, le projet se situe à 9 km en aval du site Natura 2000. Les incidences directes seront donc nulles.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet de dragage est situé dans la rade abri de la Base Navale de Brest, à vocation de port militaire. Les nouveaux appontements viennent en remplacement d'appontements existants.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	La zone du site du projet est située au niveau d'une zone d'aléa "moyen" pour la submersion marine. La digue de la rade abri protège le site en cas de tempête.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☒	☐	Bloom d'<i>Alexandrium minutum</i> (micro-algue toxique) par remise en suspension lors de dragages (en fonction des paramètres de salinité/T°C de l'eau/coefficient de marée pendant le dragage)

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	☒	☐	Des engins de chantier seront acheminés sur site pour la réalisation des travaux de dragage, et les sédiments extraits seront transportés par voie routière. Il est attendu un trafic supplémentaire faible sur la toute durée du projet.
	Est-il source de bruit ?	☒	☐	Bruit engendré comparable à des bruits de trafic et de travaux publics pour les opérations de dragage et de réfection des désordres sur le quai. Travaux les + bruyants = ancrages. RETEX existant.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☒	Bruit habituel de la BNB. Riverains à >300 m du projet.
	Engendre-t-il des odeurs ?	☒	☐	Le dragage engendre peu de dégagement d'odeurs hormis lors de la remise à l'air des sédiments.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☒	☐	Uniquement en phase de réalisation des ancrages selon la technique utilisée
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☒	☐	Travaux de jour majoritairement (éventuellement dragages à la marée pouvant nécessiter un éclairage de type projecteur au droit de la zone de dragage). Eloignement des habitations (>300 m)
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☒	
Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	Les travaux sont susceptibles d'émettre des GES notamment lors de la circulation des engins de chantier mais cette incidence est évaluée à un niveau faible au regard des émissions journalières de l'agglomération brestoise et de la durée des différentes opérations. Le fonctionnement du rideau de bulles permettant de maîtriser la turbidité nécessite le fonctionnement d'un groupe électrogène.
	Engendre-t-il des rejets liquides ?	☒	☐	Phase de ressuyage Eaux pluviales quai/pontons
	Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Phase de ressuyage (=>sur site extérieur dûment autorisé) Eaux pluviales quai/pontons (=>rejet en mer - identique situation actuelle)

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	*Sédiments : dépassement des seuils N1/N2 et ponctuellement N3. Test d'écotoxicité HP14 réalisé sur 1 échantillon du projet de refonte de la ligne A-B => positif uniquement pour le test sur l'avoine (probablement en raison de la nature marine des sédiments) => caractère dangereux. Effet positif du dragage (~dépollution) *Nettoyage des macro-déchets. *Nouveaux pontons bétons nécessitant moins d'entretien (pas de carénage périodique)
Patrimoine/Cadre de vie/Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Le paysage aux alentours du projet est de type portuaire. Le quai des Flottilles n'est visible d'aucun point de vue lointain. Les travaux prévus sont compatibles avec le Plan Local d'Urbanisme de Brest. Il n'y a pas de relation de co-visibilité entre les éléments de patrimoine culturel ou historique les plus proches et la zone de travaux. Le projet modifiera uniquement la géométrie de 2 appontements déjà existants, par des appontements un peu plus grands et plus modernes.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☒	Secteur déjà réservé aux activités militaires (PLUi). Pas d'incidence négative sur les autres activités du plan d'eau et du littoral. Au contraire, modifications permettant d'améliorer les capacités d'accueil du port militaire, la sécurisation des appontages et donc le maintien de l'activité opérationnelle. En phase travaux, l'immobilisation successive des pontons A-B et I-J pourra nécessiter des ajustements temporaires dans l'organisation des escales et des opérations portuaires pendant la durée du chantier.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

☐ Oui ☒ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

Précédentes opérations toutes terminées à la date de démarrage du projet => pas de cumul des impacts

- FREMM 1 / Dossier soumis à Autorisation Environnementale (AM du 08/11/2011)
- FREMM 2 / Dossier soumis à Autorisation Environnementale (AM du 31/01/2019) / Non soumis à Evaluation Environnementale après procédure Cas par cas (Décision du 24/08/2017)
- Réfection du QAO/QADO (en cours) - Dossier soumis à Autorisation Environnementale (AM du 08/03/2021) / Soumis à Évaluation Environnementale après procédure Cas par cas (Décision du 29/08/2019)
- Déconstruction de l'Epi de la Grande Rivière et reconstruction FREMM 3 (en cours) - Dossier soumis à Autorisation Environnementale (AM du 02/11/2023) / Non soumis à Évaluation Environnementale après procédure Cas par cas (Décision du 30/05/2022)

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

☐ Oui ☒ Non

Si oui, décrivez lesquelles :

6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

RETEX des précédentes opérations (citées au 6.2) et leur étude d'impacts/étude d'incidences respective

6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).

- Dragage mécanique au juste besoin, permettant de gérer plus facilement les macro-déchets et de réduire la déstructuration des sédiments (moins de matières en suspension et d'eaux d'égouttage générées)
- Protocole de suivi de la turbidité et installation d'un barrage anti-matières en suspension (MES) (jupe et/ou rideau de bulles) pendant les travaux ;
- Évacuation des sédiments en filières agréées par bennes étanches. Etape de ressuyage (assèchement) sur site extérieur de transit de proximité pour limiter les volumes à transporter.
- Réutilisation possible de sédiments dans les ouvrages (ex : en lest dans le musoir du futur ponton FREMM4) => revalorisation, économie de matériaux neufs
- Prévention des pollutions accidentelles (kits anti-pollution, délimitation des emprises chantier, stockage sur des aires définies sur rétention) ;
- Etat initial écologique avant travaux, proportionné aux enjeux ;
- Surveillance aux jumelles de la faune marine, technique du ramp-up (augmentation progressive de l'intensité des nuisances sonores permettant aux animaux éventuellement présents dans la zone de fuir)
- Circulation des engins de chantier et opérations les plus bruyantes autorisées du lundi au samedi de 7h à 20h, mesures acoustiques à l'état initial et lors des phases les plus bruyantes (ancrages)
- Eclairage limité à la zone de travaux et dirigé vers la rade abri
- Collecte des eaux pluviales de la zone réaménagée puis traitement avant rejet en mer
- Veille météorologique
- Mesure des paramètres de salinité/T°C de l'eau/coefficient de marée pendant le dragage. Arrêt du dragage si les conditions favorables à un bloom d'A. minutum sont réunies. Interdiction de dragage entre mi-mai et fin septembre.
- Marché SID pour le démantèlement hors site des anciens pontons
- Utilisation du RETEX des opérations similaires menées depuis 15 ans sur la Base Navale (FREMM1 à 3)

7 Auto-évaluation (facultatif)

① Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Travaux réalisés dans l'emprise du port militaire, milieu anthropisé et soumis au trafic maritime.
Ouvrages déjà existants et en activité : pas de changement de destination (appontage).
Aire d'étude présentant peu d'enjeux en termes d'habitats et d'espèces à terre et en mer. Principales incidences potentielles liées à la réalisation de travaux en milieu maritime=> temporaires et échelonnées dans le temps (cf. calendrier). Prise en compte de l'élévation du niveau de la mer (pontons flottants, ré-étanchéification d'une galerie technique). Nombreuses études d'incidences/impacts déjà réalisées pour des projets similaires au niveau du quai des Flottilles (cf.6.2). Projet qui fera l'objet de dossiers de demande d'Autorisation Environnementale au titre de la Loi sur l'eau (IOTA), dans lesquels l'ensemble des enjeux relatifs au milieu aquatique et les modalités de réalisation du projet seront traités de façon précise. La réalisation d'une évaluation environnementale ne semble pas nécessaire.

8 Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié .	☒
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	☐
3	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe).	☒
4	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain.	☒
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé	☒
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 38°, 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau	☒
7	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

① Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent.

Objet		
1	Annexe 8 (non communicable) : Compléments au présent formulaire, venant préciser les parties 3, 4.1, 4.2, 4.3 [ajout d'un calendrier estimatif], 4.5 [caractéristiques avant/après], 6 [ajout d'un tableau mettant en regard les incidences (6.1) et les mesures d'évitement et de réduction associées (6.5)] et 7.	☒
2	Annexe 9 (non communicable) : Reportage photographique illustrant la construction du ponton et du musoir en forme de radoub, l'extraction et le transport des sédiments lors de la réalisation de la 1ère ligne (FREMM1).	☒
3		☐
4		☐
5		☐

9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables ☒

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus ☒

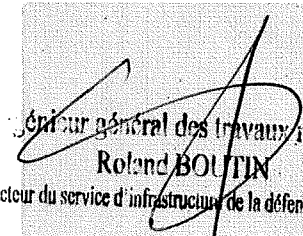
Nom BOUTIN

Prénom Roland

Qualité du signataire Directeur du SID ATLANTIQUE

A BREST

Fait le 29/01/2026


Général des travaux maritimes
Roland BOUTIN
Directeur du service d'infrastructures de la défense Atlantique

Signature du (des) demandeur(s)