

# Port et Transport maritime

Saint Briec Est

## Description de l'activité

### Définition

Le transport maritime comprend le transport de marchandises et le transport de passagers. Dans le site de Saint Briec Est, le port de commerce de Saint Briec – Le Légué traite essentiellement du fret de marchandises et de sable coquilliers et propose des activités d'entretien et de réparation navale ; le port d'Erquy est réputé pour ses activités de port de pêche. Nous n'évoquons pas ici l'activité de port de plaisance traitée dans la fiche plaisance.

### Les pratiques

La zone portuaire commerce du Légué s'organise autour de 3 sites :

- Un bassin de commerce à flot dont l'accès est limité par la taille de l'écluse et la marée (écluse accessible pour des navires dont la dimension maximale est de 84 m de long, 12,80 m de large et 4,60 mètres de tirant d'eau) ;
- L'avant-port de Cesson avec 2 postes à quai accessibles aux caboteurs de 4 000 tonnes environ à l'échouage ;
- Le site de la ville Gillette dédié au trafic sablier avec 1 poste à quai



Port de commerce du Légué – Saint Briec (crédit : Olivier Abellard)

*Le Légué, situé à l'embouchure du Gouët, s'étend sur 3 km de long. C'est à la suite des lois de décentralisation de 1983 qu'il a été transféré au département des Côtes d'Armor. Les années 2000 ont été marquées par l'extension et l'aménagement d'infrastructures à la pointe aval de la rive droite, côté digue de Cesson. A ce jour, les 3 quais se suivent et ne forment en fait qu'un quai unique de 260 m de long pouvant recevoir simultanément deux caboteurs de 4 000 t.*

**-Fret de marchandises/levage :** Le port de Saint-Briec-Le Légué est le seul port, en limite du périmètre du site de « Saint Briec Est », dont la pratique d'accueil et d'expédition de fret, est significative. A l'import la marchandise est constituée d'aliment pour bétail, de bois, d'engrais et de céréales. A l'export, sont concernés des minerais, bois broyé et céréales.

La majeure partie des opérations de levage portuaire est assurée à l'aide de grues portuaires hydraulique ou à câble. L'exploitation de ces équipements a été confié à la société « Bolloré Ports » AMSB (source : CCI Côtes d'Armor).

- **Réparation navale** : Différentes activités associées à la réparation et à l'entretien des navires, confortent le tissu industriel de ce port. L'aire de carénage peut accueillir 8 à 10 navires et la cabine de peinture est capable d'accueillir des navires de 29 m de long. L'exploitation de ces équipements a été confiée dans le cadre d'une délégation de service public à la CCI des Côtes d'Armor.

-**sables coquilliers** : Une partie de la production de sable coquilliers extrait sur les sites d'extraction du Nord de la Baie de Saint Briec (ex : gisement de la Horaine) est stocké sur le site de la ville Gilette du port du Légué, uniquement dédié au trafic sablier. Le sable est déchargé depuis le Côte de Bretagne armé par la Compagnie Armoricaïne de Navigation.



*Dépôt sables coquilliers sur le site de la ville Gilette - Port du Légué (Crédit : Olivier Abellard)*



*LePort d'Erquy et sa criée (Crédit : Le Telegramme)*

#### - **Gestion des activités de pêche**

La CCI des Côtes d'Armor assure la première mise en marché des produits de la mer provenant de ses ports de débarquements. Avec 11 713 T de produits débarqués en 2018, le port d'Erquy est l'un des principaux ports de pêche de Bretagne Nord. Le port de pêche qui accueille 12 navires hauturiers et 50 côtiers comporte une halle à marée (Mise en marché) de 2 506 m<sup>2</sup> et plusieurs ateliers de marée situés soit dans ce bâtiment, soit dans des locaux construits dans la zone portuaire (CCI 22). A Dahouet, la CCI a installé une chambre froide et une potence mais il n'y a plus aujourd'hui de navires de pêche. Une zone a été aménagée pour la collecte des déchets issue de la pêche. Au-delà de la gestion de ces équipements, la CCI 22, met en application un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires. Au Légué, les navires de pêche sont surtout présents pour faire des travaux de carénage et pour faire relâche à certaines périodes de l'année (cas des navires hauturiers des armements Eouzan-Travadon et Porcher).

## **L'activité sur le site Natura 2000 [Saint Briec Est]**

### **Spatialisation de l'activité**

Le port du Légué est situé en périphérie immédiate de la Réserve naturelle de la Baie de Saint Briec et du site Natura 2000 de Saint Briec Est. Sur le site Natura 2000, le trafic est quasi inexistant. Le trafic est situé à l'Ouest du périmètre du site Natura 2000. Un trafic passager au départ d'Erquy, à destination des caps d'Erquy et Cap Fréhel est toutefois à signaler (14830 passagers en 2019).



Figure 1 : Ports sur le périmètre du site N2000 de Saint Brieuc Est et densité du trafic maritime à partir des données AIS des navires, année 2017 (source : <https://www.marinetraffic.com>)

### Acteurs et pratiquants

De nombreuses entreprises en lien avec le fret, la pêche, les granulats marins, l'avitaillement, plus ou moins importantes sont présentes sur le port du Légué. Le Syndicat Mixte du Grand Légué a été créé fin 2013 afin de développer et stabiliser le trafic portuaire. Il est pour ce port, le principal décisionnaire en lien avec le Conseil Régional de Bretagne désormais propriétaire de l'ensemble du Port du Légué. Dans le port d'Erquy, les activités concernent principalement les filières plaisance, pêche, pratiques nautiques et activités d'accueil touristique. A Dahouet, l'activité pêche n'est plus présente.

### Eléments quantitatifs

Activités	Critères	Volumes	CA (M€)	Nb Emplois	Nb entreprises
Marchandises au port du Légué (2019)		283 847 t /an			
Réparation navale au port du Légué		178 navires reçus			-
Cabotage (nombres d'escales au port du Légué)		140 navires en escales			
Produits de la mer en criée d'Erquy (2019)		Criée Erquy : 11 407 t	31,9 M€		97 acheteurs agréés (63 mareyeurs, 34 détaillants)
Passagers (2019) au départ d'Erquy (vedette Armor Navigation)		14830 passagers		-	1

Sources : CCI des côtes d'Armor, 2020 et France Agrimer

### Saisonnalité des pratiques

Toute l'année pour le fret de marchandises, la réparation navale et l'activité de la criée. Surtout le printemps et l'été pour les excursions en mer depuis le port d'Erquy.

## Réglementation et gestion de l'activité

### Gestion de l'activité

La loi NOTRe a modifié les compétences portuaires des Départements. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le port du Légué (trafic de 350 000 t/an en moyenne) a intégré le réseau des ports de commerce régionaux, aux côtés de Saint-Malo, Brest et Lorient, propriétés de la Région depuis 2007. Le port du Légué devient une des places portuaires chargée, en lien étroit avec Saint Malo, d'améliorer la desserte de la Bretagne nord.

Pour le port d'Erquy d'où partent les excursions en mer, le Conseil départemental est en charge de la gestion des espaces portuaires. Le port de Dahouet en revanche est géré par la commune.

Les principales entités contribuant à la gestion des activités portuaires et de trafic maritimes sont cités ci-dessous :

**Services de l'Etat** : DDTM des côtes d'Armor, DIRM NAMO notamment les services en charge des phares et balises, du contrôle et de la sécurité et la sûreté maritime. Outre ses prérogatives régaliennes, sur le port du Légué, l'Etat assure la police des matières dangereuses et de la gestion de l'eau (DDTM, DREAL). Il détient l'autorité de police portuaire.

### Collectivités territoriales :

-Conseil Régional de Bretagne : propriétaire du port, et autorité concédante.

-Saint-Brieuc Armor Agglomération, membre du syndicat mixte assure dans le cadre de ses compétences, La gestion des ordures ménagères, l'exploitation de la station de traitement des eaux usées, la distribution d'eau potable et industrielle.

-Communes de Saint-Brieuc et de Plérin : Le port est partagé entre le territoire de la ville de Saint-Brieuc et celui de Plérin. Leurs services techniques assurent l'entretien des massifs paysagers.

-Syndicat Mixte du port du Légué : Le Conseil Départemental des Côtes d'Armor et l'Agglomération de Saint-Brieuc ont pris la décision de créer un Syndicat Mixte. Suite à l'évolution réglementaire (Loi Notre), le conseil Régional, qui a intégré cette structure, lui a confié la gestion de la plaisance. Le projet de construction d'un quatrième quai sur l'extension du port de commerce est porté par ce Syndicat Mixte.

**Structures professionnelles** : Chambre de commerce et d'industries des Côtes d'Armor, concessionnaire et gestionnaires des ports de commerce et de pêche.

**Organisme technique /scientifique à consulter** : CEREMA, CEDRE, AFNOR

### Cadre réglementaire

#### Réglementation portuaire

Pour les ports de commerce on se rapportera au code des transports et notamment le livre II relatif à la navigation maritime et le livre III sur les ports maritimes.

- Depuis 2010, toute la partie législative concernant les ports maritimes et fluviaux se trouve dans le code des ports maritime.

- Depuis 2014, la partie réglementaire (décrets) concernant les ports fluviaux et la partie réglementaire du code des ports maritimes ont été intégrées dans le code des transports. Ainsi le code des ports maritimes n'a plus d'existence.

### **Réglementation environnementale**

Selon la nature des projets, deux types d'évaluation peuvent être requises, l'évaluation environnementale complétée le cas échéant, dans le périmètre des sites N2000, par une évaluation des incidences.

-**L'évaluation environnementale** (examen au cas par cas, annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement) est soumise à une procédure au titre des articles R.214-1 à 6 du Code de l'environnement (« loi sur l'eau » codifiée) ;

- **Les évaluations des incidences N2000.** Lorsqu'elles sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site Natura 2000 est requise. Plus précisément, il faut déterminer si le projet peut avoir un effet significatif sur les habitats et les espèces végétales et animales ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Cette évaluation des incidences relève de la responsabilité du porteur de projet.

Pour le transport et la gestion des ports, trois thématiques sont particulièrement encadrées :

- **Conception des navires et rejets en mer** : La Convention MARPOL relative à la prévention de la pollution par les navires, signée le 2 novembre 1973 et entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Cette convention vise à encadrer entre autres des procédures et des règles techniques quant à la conception des navires et à leur équipement. Elle définit également les conditions et interdictions de rejets opérationnels ou de cargaison à la mer.

- **Gestion des eaux de ballast** : La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, signée à Londres le 13 février 2004.

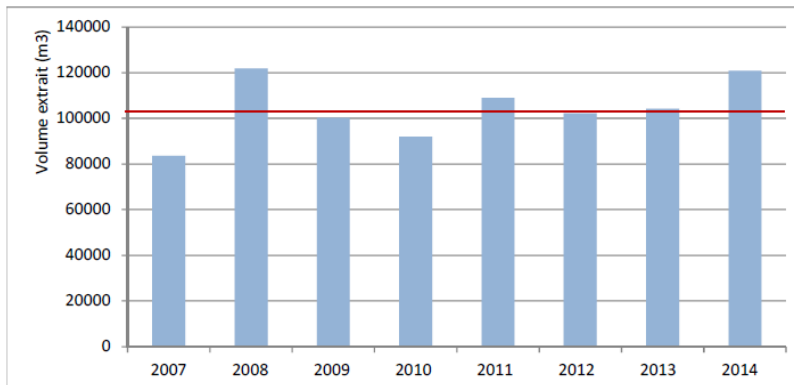
-**Gestion des sédiments de dragage** : Les opérations de dragage doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation ou déclaration selon les volumes à traiter. L'autorisation des pratiques fait l'objet d'un arrêté préfectoral qui peut prévoir notamment, pour une période donnée, le volume annuel maximal à draguer et à immerger, la délimitation géographique de la zone d'immersion, les périodes au cours desquelles le dragage et l'immersion sont autorisés, le type de sédiment autorisé à l'immersion ainsi que les modalités de suivi du site.

L'arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux, modifié par les arrêtés du 23 décembre 2009, 8 février 2013 et 17 juillet 2014, définit les valeurs seuils à considérer pour différents éléments-traces métalliques (arsenic, cadmium, mercure, plomb), les PCB (polychlorobiphenyles), les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et le TBT (tributyletain). Des niveaux sont fixés pour chacun de ces éléments, qui engendrent des contraintes sur les opérations de dragage et d'immersion (Cetmef, 2012) :

-Seuil N1, en dessous duquel l'impact potentiel est jugé négligeable et autorisant le dragage et l'immersion,

-Entre N1 et N2, des investigations complémentaires sont recommandées, en fonction du projet et du degré de dépassement du niveau 1.

-Seuil N2, au-dessus duquel des investigations complémentaires peuvent être nécessaires, et l'opération de dragage ou l'immersion est susceptible d'être interdite. Une étude d'impact approfondie est recommandée.



Exemple de données de suivi pluriannuel des dragages du port du Légué (CCI 22).  
Moyenne 2007-2014 :  
104 000 m<sup>3</sup>

Figure 2 : Volumes de sédiments de dragage extraits du Port du Légué de 2007 à 2014  
(source : CRML Bretagne, 2017)

## Interactions potentielles de l'activité avec les habitats/Espèces Natura 2000

### Impact du dragage :

**-Etouffement /colmatage** : Tout comme le dragage, l'immersion de matériaux de dragage issus de l'entretien des chenaux de navigation et des bassins portuaires provoque avant tout l'étouffement et le colmatage d'habitats et biocénoses associées par leur dépôt sur le fond. Les espèces de poissons et céphalopodes marins peuvent être touchés par un colmatage de leurs voies respiratoires (branchies) et sont touchés par des pertes physiques de leur habitat fonctionnel (notamment des nourriceries). Sur substrat rocheux, la colonisation des algues et des animaux fixés peut être réduite en cas d'ensablement ou d'ensablement. Les particules sédimentaires peuvent avoir un effet érosif sur les jeunes plants algaux. Sur substrat meuble, la modification granulométrique et structurelle du sédiment entraîne des changements d'espèces du peuplement benthique.

**-Dommages physiques** (abrasion, extraction de matériaux) : Les dragages, effectués au droit des chenaux de navigation des ports, peuvent impacter également le benthos en provoquant la disparition de l'endofaune et de l'épifaune. Ces pressions entraînent une modification, une suppression ou une destruction des biocénoses et habitats benthiques ciblés par les dragages.

**- Modification de la nature du sédiment et de la turbidité** : Les opérations de dragage et d'immersion peuvent contribuer à la modification de la turbidité et de la nature du sédiment. Cette modification affecte essentiellement le phytoplancton et le phyto-benthos : cette flore a en effet besoin de lumière pour croître (productivité limitée par une augmentation de turbidité).

**- Modification hydrologique** : Les travaux de dragage et d'immersion de sédiments peuvent modifier localement la courantologie et le transport hydro-sédimentaire par modification de la bathymétrie.

**- Contamination par des substances dangereuses** : Les opérations de dragage et d'immersion de sédiments sont susceptibles de générer des pollutions du fait de la remobilisation de sédiments qui peuvent être contaminés. L'impact des dragages est tributaire de la fréquence des travaux, des apports provenant des bassins portuaires et à ceux des bassins versants amont. La teneur en polluant des sédiments est soumise à analyse avant d'obtenir l'autorisation de dragage.

**-Enrichissement en matière organique** : Les quantités de sédiments immergées et/ou rejetées de matériaux de dragage peuvent contenir des matières organiques ou inorganiques et des nutriments.

- **L'enrichissement excessif en nutriments** peut provoquer des blooms phyto-planctoniques limitant les possibilités de photosynthèse des macro-algues subtidales. Cela peut également provoquer des efflorescences massives de macro-algues opportunistes.

#### Impact du transport :

**-contaminants** : Tous les navires peuvent émettre des rejets polluants de nature chimique (peinture antifouling, résidus de carénage, émissions de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> p. ex.). Les cargos peuvent aussi transporter des produits dangereux pour l'environnement. Ceux dont l'impact est le plus connu et le plus visible sont les hydrocarbures. La pollution par hydrocarbures, concentrent à eux-seuls près de 88 % des déversements accidentels en 2017 dans le monde, loin devant les déversements de substance chimique et de matière organique, respectivement 6% et 2% d'après le CEDRE (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux). Parmi les hydrocarbures, le déversement de pétrole brut ne représente que 14 % des accidents, contrairement aux hydrocarbures raffinés légers (70%) ; mais contribue pour 69% des volumes déversés avec un impact important sur les milieux intertidaux où ils vont se déposer. Il est à noter que les déversements accidentels ont lieu dans 1/3 des cas dans les eaux portuaires et concernent des volumes de faible ampleur (10 m<sup>3</sup>).

**-déchets** : Le trafic maritime est une source de déchets, dont les quantités sont plus importantes dans les rails de navigation et dans les zones portuaires. Cet apport de déchets présente des risques vis-à-vis de la faune marine (enchevêtrement, ingestion des déchets). Par ailleurs, à l'occasion de tempêtes particulièrement violentes, les cargos peuvent perdre des conteneurs dont le contenu va soit s'échouer sur les plages, soit flotter en mer, occasionnant une pollution par macro-déchets et potentiellement dangereuse si le conteneur contient des substances chimiques dangereuses.

**-espèces invasives** : Les eaux de ballast peuvent représenter un vecteur de transports de pathogènes microbiens et d'espèces non indigènes favorisant leur dissémination. Les eaux de ballast sont des eaux stockées dans le navire dans le but de maintenir sa stabilité et son assiette. L'éloignement entre les zones de pompage et de relargage de ces eaux peut provoquer le déplacement d'organismes sur de très longues distances. Si la plupart des organismes ne vont pas survivre dans un milieu qui n'est pas le leur, il se peut qu'une partie s'acclimate et se développe de façon importante de sorte à devenir invasive et préjudiciable à la biodiversité locale.

#### **Sur les mammifères marins**

- **Les collisions** entre les navires et les animaux peuvent entraîner des blessures et parfois la mort (Di-Meglio & al., 2010). Les principales espèces concernées par cette pression sont les mammifères marins. Ces accidents augmentent avec la densité de navires présents à la surface des océans.

#### **Sur les oiseaux marins**

- **perturbations sonores et visuelles** : Dans le cadre du transport maritime, l'approche des colonies d'oiseaux et des mammifères marins peut-être à l'origine de perturbations sonores et visuelles. La perturbation visuelle peut être causée par le simple passage des navires, le rapprochement vers l'espèce concernée, ou encore le déplacement rapide des navires. Les perturbations sonores peuvent causer une gêne ou une douleur réelle pour les espèces. En effet, l'interférence avec l'utilisation de

l'ouïe pour se nourrir ou communiquer peut perturber la reproduction, le repos ou l'alimentation des individus. On estime que l'émission sonore générée par un navire est plutôt faible comparativement aux autres activités maritimes, mais peut être non négligeable pour de forte densité de trafic et contribue à une augmentation du bruit ambiant sous-marin.

- **Zones fonctionnelles** : Le dragage peut entraîner le dérangement et la perte de zones fonctionnelles pour les oiseaux marins. Certains oiseaux marins sont sensibles au dérangement généré par les activités de dragage qui, tout comme le trafic maritime, peuvent affecter leur succès de reproduction pour les espèces nicheuses ou l'accès à l'alimentation et le repos des espèces hivernantes et migratrices. Dans le cas du dragage des sédiments et de la dépose sur site, une réduction des zones d'alimentation peut être observée pour les oiseaux et mammifères marins en raison de la perturbation du milieu et d'une baisse des espèces proies et de l'intérêt trophique du secteur.

## Initiatives et leviers d'actions [visant à limiter les interactions]

### Certification et informations locales sur les bonnes pratiques

La CCI 22, gestionnaire portuaire est engagée dans une démarche de gestion environnementale globale. Une extension de la démarche « Port propre » aux activités de commerce et de réparation navale est envisagée. Outre les procédures de gestion des déchets portuaires sur toutes les zones concédées, la CCI engage des initiatives de sensibilisation à l'adresse des usagers portuaires sur les thématiques de gestion de l'eau, gestion des déchets, économie d'énergie, prévention des pollutions chimiques.

**Guide national des bonnes pratiques** : Un guide dédié au port de commerce (CETMEF, 2012) propose des exemples de mesures à mettre en œuvre pour limiter les incidences liés aux différentes pressions liés à l'activité. Un autre suggère des bonnes pratiques pour la caractérisation des matériaux en vue d'une opération de dragage et d'immersion en milieu marin et estuarien (GEODE, 2016). On signalera par ailleurs la réflexion engagée à l'échelle régionale au sein de la conférence régionale mer et littoral pour une vision partagée des opérations de dragage portuaire et prolonger les réflexions de la charte des dragages des ports bretons validée en 2011 (CRML Bretagne, 2017).

### Gestion des sédiments de dragage : retour en milieu naturel et/ou valorisation

#### Le port du Légué

Le dragage est une condition de développement et du maintien des activités maritimes pour le port du Légué. L'entretien des chenaux de navigation et des quais nécessitent des travaux de désensablement en permanence. Environ 100 000 m<sup>3</sup> de sédiments de dragage sont dragués annuellement dans le port de Saint-Brieuc Le Légué (source : projet SETARMS, 2013). La CCI 22 a la charge de gérer la procédure administrative et de mandater les contrôles environnementaux prévus





par la réglementation. La majeure partie des sédiments a été rejetée durant des années derrière le môle, sur la plage du valais, particulièrement envasée depuis. Les rejets se font plus au large désormais.



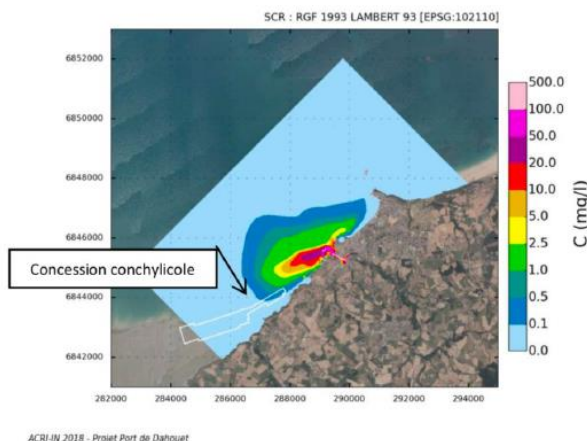
*Envasement de la plage du Valais  
(crédit : Olivier Abellard)*



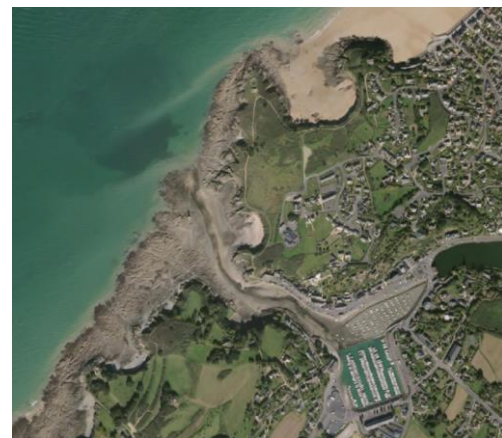
*Transfert des sédiments de dragage du Port du Légué  
par des camions dumpers (crédit : Ouest France)*

Une partie des sédiments ne retourne pas en milieu naturel ; 20000 tonnes de sédiments sableux sont également revalorisées chaque dans les centres équestres. Une autre filière de valorisation est envisagée pour en faire des remblais pour les routes (Ouest France, 20 juin 2020) mais n'a pas encore aboutie.

### **Le port de Dahouet**



*Simulation de remise en suspension de sédiments de dragage avec un débit de 3600 m<sup>3</sup>/h sans vent.*



*Port de Dahouet – vue aérienne  
(crédit : BE S Lequéré)*

Le port de Dahouet (commune de Pléneuf-Val-André) a réalisé en 2020 une étude pour une opération de dragage de faible envergure (6000 m<sup>3</sup>). L'objectif est de désenvaser l'entrée de port de Dahouet. Le stockage à terre, comme opéré dans les années 95 n'est plus possible ; le site est saturé. L'opération de rejet des vases en mer à l'extérieur du port a été conduite par la commune en février 2021. Les sédiments ont été rejetés dans le courant du jusant dans le chenal d'accès du port (Y. Morin, en GT de février 2021).

## Zones de carénage aux normes

Le carénage consiste à entretenir la partie immergée de la coque, d'un navire, comprenant la quille et les œuvres vives. Cette action n'est pas polluante pour le milieu si les eaux de carénage sont récupérées, filtrées et nettoyées avant d'être rendues à la mer, et si les déchets qui résultent du carénage sont évacués vers des filières de traitement adaptées. Certains chantiers navals sont équipés d'une aire de carénage respectueuse de l'environnement. Ces chantiers sont répertoriés sur le site [www.bretagne-infonautisme.fr](http://www.bretagne-infonautisme.fr).

Des zones carénage existent également dans certains ports du site : le port de Dahouet et le port du Légué qui a deux aires de carénage équipée de décanteur, débourbeur, filtration à la zéolite (Kernivinen L., com. Pers).



## Informations complémentaires

### Développement portuaire

La construction, dans l'avant-port du Port du Légué, d'un 4<sup>EME</sup> quai pouvant accueillir des caboteurs de plus grande taille (jusqu'à 5 000 t) est un projet en discussion depuis plusieurs années. L'objectif est de contribuer à accroître le trafic tout en libérant des espaces sur l'eau et à terre au bénéfice de la plaisance (100 places à flots et 300 places au sec) (source : site de la région Bretagne). Ce projet se traduirait par l'extension de la partie port de commerce et la création d'un nouveau quai pour accueillir les gros bateaux qui livrent des marchandises de Port de Saint Briec Légué. Le quatrième quai offrirait 60 % de capacité de chargement supplémentaire et la possibilité de nouveaux entrepôts plus proches des quais (Supplément Le Marin, 2020). La réalité de ce projet était toujours en discussion au début de l'année 2021.



Photomontage de l'extension (crédit : Le Marin)

Projet d'extension du port du Légué



Plan (crédit : CCI des Côtes d'Armor)

## Bibliographie

### Documents consultés

**Conférence Régionale de la mer et du littoral Bretagne, 2017** : Pour une vision partagée des opérations de dragage portuaire en Bretagne. Groupe de travail « dragages portuaires ». 88 p.

**CCI Côtes d'Armor, 2019** : La CCI s'engage. Rapport d'activités 2018 de la CCI des Côtes d'Armor. 31 p  
<https://fr.calameo.com/read/00004064032471526cca2>

**CCI Côtes d'Armor, 2020** : Rapport d'activités des infrastructures portuaires en 2019. Ports de pêche, commerce et réparation navale. 29 p.

**CETMEF, 2012** : Ports de commerce et Natura 2000 en mer. Guide cadre. espèces Natura 2000. CETMEF. 161 p.

**DDTM-DML des Côtes d'Armor, 2018** : Stratégie de gestion du domaine public naturel des côtes d'armor. Préfecture maritime des Côtes d'Armor. 52 p.

**GEODE, 2018** : Dragages et immersions en mer et en estuaire – Revues des bonnes pratiques environnementales. 286 p. Egis eau.

**MTEs, 2019** : Document stratégique de la façade Nord Atlantique – Manche Ouest. Annexe 1 : description détaillée des activités et usages de l'espace maritime et littoral. 200 p. DIRM NAMO : <https://www.merlittoral2030.gouv.fr>

**Conférence régionale Mer et Littoral, 2017** : Pour une vision partagée du dragage portuaire – Groupe de travail « dragage Portuaire ». 88 p.

**Le Marin, 2020** : Projet d'extension du Port du Légué : [http://lesplusdumarin.lemarin.fr/reportage-en-bretagne-2/#Le\\_Legue\\_le\\_quatrieme\\_quai\\_en\\_bonne\\_voie](http://lesplusdumarin.lemarin.fr/reportage-en-bretagne-2/#Le_Legue_le_quatrieme_quai_en_bonne_voie)

### **Sites internet**

<https://www.cotesdarmor.cci.fr/infrastructures-et-equipements/activites-portuaires/ports-de-commerce/saint-brieuc-le-legue>

<https://www.cotesdarmor.cci.fr/infrastructures-et-equipements/activites-portuaires/ports-de-peche-et-criees/erquy>

### **Structures sollicitées pour relecture**

CCI 22, Benjamin Rohault, responsable des travaux

CCI 22, Claudie Bodin, responsable Hygiène, sécurité, environnement

CCI 22, Laurent Kernivinen, responsable du port du Légué (commerce, plaisance, réparation navale)