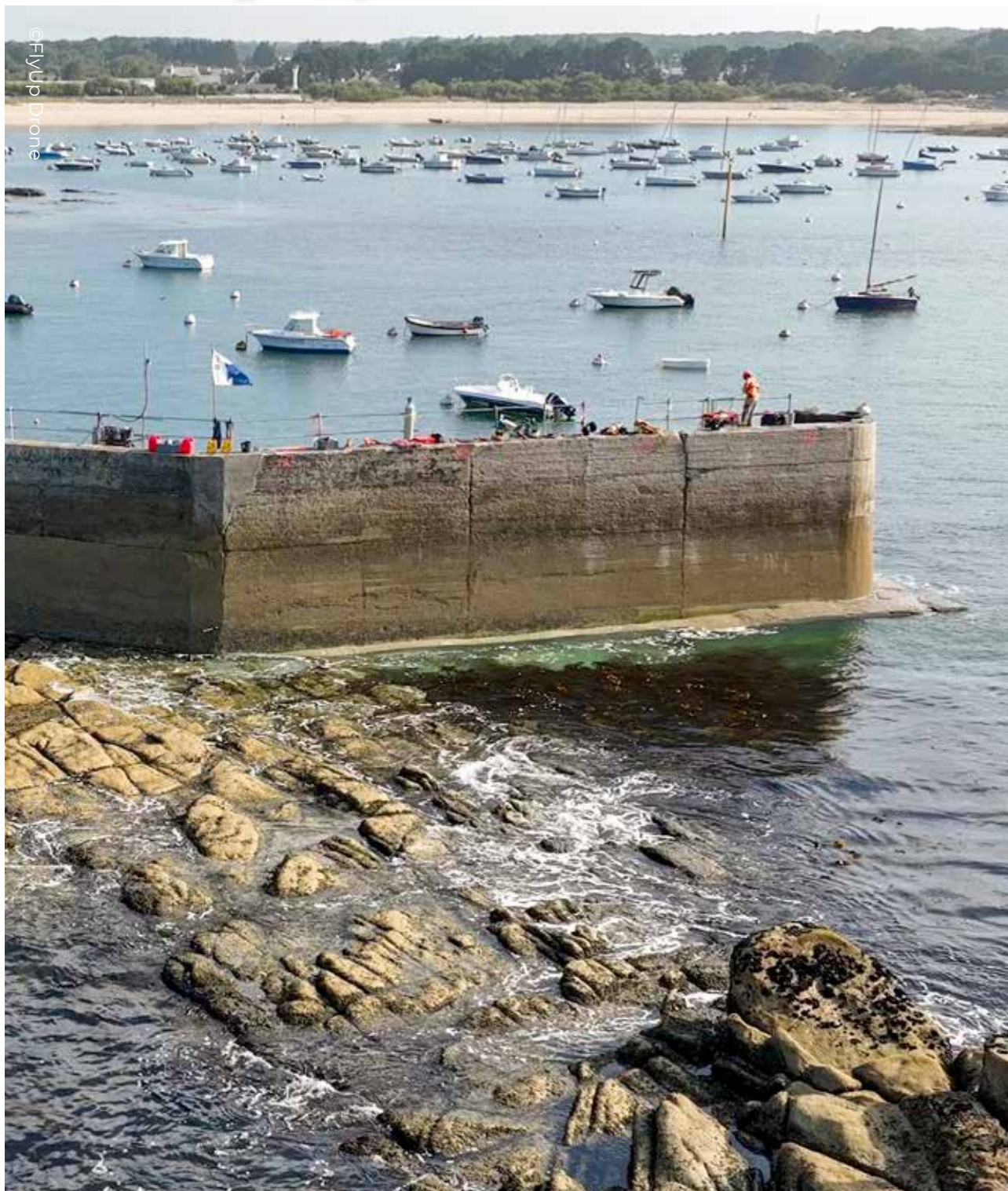


Inauguration des travaux de confortement de la **digue portuaire de Lomen**



**Dossier
de presse**
Septembre 2026

Hôtel du Département

Contact presse :

Sarah Le Borgne

02 97 54 82 11 / 06 31 47 42 60

presse@morbihan.fr

INAUGURATION DES TRAVAUX DE CONFORTEMENT DE LA DIGUE PORTUAIRE DE LOMENER

À Ploemeur, le Département du Morbihan a mené des travaux de confortement de la digue portuaire de Lomener depuis 2025. Cette opération inédite, réalisée par le Département, en lien avec Lorient Agglomération, a permis de renforcer durablement la protection du port et de l'Anse du Stole face aux risques de submersion et d'érosion.

UNE DIGUE ESSENTIELLE À LA PROTECTION DU PORT

La digue de Lomener constitue un ouvrage essentiel pour la protection du port et de l'Anse du Stole des risques de submersion et d'érosion lors des tempêtes notamment.

Face à ces risques, le Département agit pour protéger les biens et les infrastructures portuaires, et contribuer à la pérennité des activités qui font vivre le territoire littoral. Longue de 279 mètres, elle protège directement 180 mouillages et près de 150 habitations riveraines du risque d'érosion de l'Anse.

La digue constitue également un espace important pour les promenades sur le littoral, particulièrement fréquenté pendant la saison estivale. Par son intervention sur cet ouvrage, le Département réaffirme ainsi son rôle dans la gestion et l'entretien des infrastructures portuaires relevant de sa compétence, en contribuant à leur pérennité, à leur résilience et à leur adaptation aux évolutions du littoral.

Compte tenu de son rôle stratégique local et de la nécessité de maintenir durablement son intégrité, des travaux de renforcement importants se sont révélés nécessaires pour assurer la stabilité à toute épreuve de la digue.

Le coût total de l'opération s'élève à **2,08 M€ HT**. Elle est financée à 80 % par le Département du Morbihan et à 20 % par Lorient Agglomération. Les travaux ont débuté le 12 mai 2025 et ont pris fin en juin 2026.

UN OUVRAGE FRAGILISÉ DEPUIS DES ANNÉES

De nombreuses dégradations avaient été constatées sur la digue depuis 2017 : fissures sur les murs et le parapet, maçonneries désorganisées, corrosion de certains équipements et détérioration des dallages.

Des phénomènes d'érosion importants étaient également présents au pied de la digue sur l'ensemble de l'ouvrage. Des vides (cavités) avaient par ailleurs été constatés sous certaines parties de la digue, remettant en cause sa stabilité à long terme.

Une première étude préliminaire a ainsi été menée par la Compagnie des Ports du Morbihan (CPM) en 2020. Et en 2023, le Département, accompagné de la CPM, a repris la maîtrise technique complète du projet pour mener à bien les travaux.

Deux années d'études préalables techniques et environnementales et de préparation ont permis de définir les travaux à réaliser et d'obtenir les autorisations nécessaires. Le chantier a été autorisé par un arrêté préfectoral du 10 mars 2025.

QUATRE TECHNIQUES POUR RENFORCER LA DIGUE

Pour répondre aux différents types de dégradations, les travaux ont mobilisé plusieurs techniques pour s'adapter aux caractéristiques des trois tronçons de la digue.

Quatre ateliers ont ainsi été mis en œuvre, afin de renforcer la stabilité de l'ouvrage et de préserver son aspect et ses usages.

► Un rempiètement en béton armé

Pour limiter l'érosion au pied de la digue, une semelle en béton armé a été créée côté océan, ainsi qu'au niveau des extrémités des digues 1 et 3.

Au total, 160 mètres linéaires de longrines anti-affouillement ont été créées (des ouvrages en béton destinés à protéger les fondations de la digue contre l'érosion provoquée par la mer).

Le béton a été coulé directement sous l'eau, avec l'intervention de plongeurs professionnels. Ceux-ci ont piloté les opérations de coulage de béton immergé dans des conditions particulièrement contraintes.



► La reprise des parements en pierre

Sur les digues 1 et 2, **les parements en pierre ont été rénovés sur 2 000 m²**, côté port comme côté océan.

Les anciens joints, devenus fragiles ou dégradés, ont été retirés avant la réalisation de nouveaux joints. Cette intervention permet de renforcer la solidité et l'étanchéité de la maçonnerie, tout en conservant l'aspect en pierre de l'ouvrage.



► L'injection de résine dans les digues 1 et 2

Les digues 1 et 2 sont constituées de pierres assemblées avec du mortier. Avec le temps, des espaces creux s'étaient formés à l'intérieur de la maçonnerie, fragilisant progressivement la structure.

Des forages ont donc été réalisés pour injecter une résine expansive à l'intérieur de la digue. En se développant, celle-ci vient remplir les espaces creux et consolider l'ouvrage de l'intérieur.

Au total, 3 685 m³ de maçonnerie ont été traités.

Des carottages de contrôle ont ensuite permis de vérifier que la résine avait bien pénétré dans l'ensemble du corps de la digue.

► Le confortement de l'assise de la digue 3

Construite selon une conception différente, la digue 3 nécessitait une intervention spécifique au niveau de ses fondations.

Des forages de 6 à 7 mètres de profondeur ont permis d'injecter un coulis de ciment dans la base de l'ouvrage afin de consolider son assise.

Au total, 22 m³ de coulis ont été injectés sous pression.



DES TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES

En complément du renforcement de la structure de la digue, plusieurs interventions ont été réalisées sur ses équipements et ses parties visibles. Ces travaux permettent à la fois de restaurer les éléments dégradés, d'améliorer leur fonctionnement et de faciliter l'évacuation de l'eau.

Le dallage et le parapet ont ainsi été repris sur 750 m².

Les équipements de service ont été remplacés ou refixés, avec notamment **2 échelles, 10 anneaux d'amarrage et 9 événements.**

De nouvelles ouvertures (barbacanes) ont également été créées dans la digue afin de faciliter l'écoulement de l'eau à travers l'ouvrage.

UN CHANTIER RÉALISÉ DANS DES CONDITIONS CONTRAINTES

La localisation de la digue, directement exposée aux conditions maritimes et située au cœur d'un port très fréquenté, a nécessité une organisation particulièrement adaptée. Le chantier a notamment été fortement dépendant de la météo et des conditions de mer.

En fonction des interventions, les équipes ont travaillé depuis la digue, sur des plateformes suspendues, avec des cordistes ou depuis des pontons. Certaines opérations ont également nécessité l'intervention de scaphandriers professionnels. Jusqu'à 27 compagnons ont ainsi pu être mobilisés simultanément sur le chantier.

Les conditions météo-marines ont toutefois régulièrement perturbé le déroulement des travaux.

Le planning initial a dû être révisé à neuf reprises, avec **34 jours** d'intempéries comptabilisés entre juillet 2025 et la fin du chantier.

La tempête de houle cyclonique Erin, fin août et début septembre 2025, ainsi que les fortes conditions de mer lors des grandes marées d'octobre ont notamment contraint les équipes à interrompre certaines interventions.

Des équipements installés sous l'eau, comme des banches, des étais et des canalisations nécessaires au coulage du béton, ont également été endommagés.

Pour limiter l'impact de ces aléas sur le calendrier, des moyens supplémentaires ont été mobilisés, notamment pour les opérations de plongée. Les interventions ont ainsi été adaptées en permanence aux marées et aux conditions de mer. Certaines interventions ont néanmoins dû être reportées en 2026, notamment des reprises de dallage, la fixation d'échelles et le ragréage du parapet.



UN CHANTIER ADAPTÉ AUX USAGES DU PORT

Située dans un secteur très fréquenté, la digue joue un rôle important dans la vie du port et dans les activités touristiques de Lomenier. Après concertation, l'organisation du chantier a donc été pensée pour permettre la continuité des activités et des déplacements.

Le périmètre des travaux a été strictement délimité afin de sécuriser le chantier et les usages connexes. La terrasse du restaurant et le mobilier urbain ont été déplacés temporairement ainsi que les annexes des bateaux. Un cheminement piéton sécurisé a été créé du quai à la cale pour les clients de la compagnie de croisières.

Ces dispositions ont permis de maintenir plusieurs rendez-vous importants de la vie locale, en accord avec la mairie, notamment les jours de marché, le jeudi de Lomenier, les Fêtes de la Mer, etc.

L'HISTOIRE DE LA DIGUE EN QUELQUES DATES

La digue de Lomener s'est construite progressivement à partir du XIX^e siècle, au rythme du développement de l'activité maritime de son port. Au fil des décennies, l'ouvrage a évolué et a fait l'objet de différentes transformations pour s'adapter aux besoins du port. Depuis une dizaine d'années, le Département du Morbihan assure sa gestion et son confortement.

Pour mieux comprendre son évolution, il est intéressant de revenir sur quelques dates clés qui ont marqué la construction et la transformation du port et de la digue de Lomener.

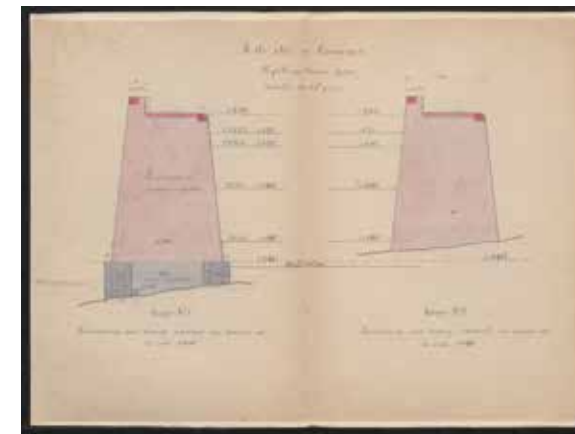


1893

En 1893, alors que des travaux sont engagés dans le port, une guérite en granite est construite à Lomener. Elle témoigne de l'importance du port et de son activité maritime à cette époque. C'est également à cette période que le premier môle de protection, dit môle Est, est construit en maçonnerie de moellons de granit. Long d'environ 65 mètres, il constitue la première partie de l'ouvrage (digue 1).

1910

Au début du XX^e siècle, les pêcheurs demandent un port plus important pour accompagner le développement de l'activité. Le village se développe également avec la création d'une école vers 1912.



1922

En 1922, une ancienne conserverie est transformée en chapelle. Au même moment, les travaux du môle se poursuivent et les premières fondations apparaissent. Ces travaux aboutissent à la décision, en 1926, de la construction d'un nouveau môle long d'environ 130 mètres. Il constitue la deuxième partie de l'ouvrage, considérée aujourd'hui comme la digue 2.

1955

La pêche à la sardine décline progressivement. La dernière conserverie de Lomener ferme vers 1935. Malgré la fin de cette activité, le port continue d'évoluer et d'accueillir de nouveaux usages. La photographie prise en 1955 permet d'observer la digue 2.



1970

Une nouvelle partie voit le jour en 1957 avec la construction de la digue 3, qui prolonge la digue 2 sur environ 60 mètres. Réalisée avec une coque en béton armé remplie de maçonnerie en pierres sèches, elle vient compléter le dispositif. À partir des années 1960 et 1970, Lomener change progressivement de visage : l'activité de pêche recule au profit de la promenade, des loisirs et de l'habitat.



UN PROJET PORTÉ PAR PLUSIEURS ACTEURS

Le Département du Morbihan assure la maîtrise d'ouvrage et le pilotage de l'opération, appuyé par Lorient Agglomération. La commune de Ploemeur a accompagné en soutien local.

La maîtrise d'œuvre est assurée par la Compagnie des Ports du Morbihan, avec l'appui du bureau d'études FR Environnement Nautique.

La coordination sécurité et protection de la santé est assurée par Projectio Lorient. Les services de l'État, et notamment la DDTM du Morbihan, assurent le contrôle réglementaire du chantier.

Les travaux ont été réalisés par un groupement composé de COLAS, de sa filiale Travaux Maritimes & Fluviaux et d'URETEK.

Plusieurs entreprises spécialisées sont intervenues sur le chantier, notamment ROMOEUF pour les travaux subaquatiques, ALTI CITY et Ouest Acro pour les travaux de cordistes, GINGER CEBTP pour les contrôles techniques et SFB pour le sciage du béton.

UN SUIVI ENVIRONNEMENTAL PENDANT TOUTE LA DURÉE DU CHANTIER

La protection de l'environnement a été prise en compte pendant toute la durée des travaux. Un suivi régulier a permis de contrôler le bon déroulement du chantier et de s'assurer du respect des règles environnementales.

Un registre de chantier a été tenu quotidiennement et des contrôles visuels ont été réalisés régulièrement. Des points d'avancement ont également été transmis à la DDTM. Aucun incident ou accident environnemental non maîtrisé n'a été constaté pendant l'opération.

Au total, 22,95 tonnes de déchets ont été collectées et valorisées, dont :

- **4,15 tonnes** de déchets industriels banals ;
- **1,4 tonne** de ferraille recyclée ;
- **17,4 tonnes** de béton et gravats valorisés.

Les déchets ont été orientés vers différentes filières spécialisées, notamment pour le recyclage des métaux, la valorisation des bétons et gravats et le traitement des déchets issus des injections de résine.

UNE INFORMATION RÉGULIÈRE DES RIVERAINS ET DES USAGERS

Compte tenu de la durée et de l'importance des travaux, une information régulière des riverains, des professionnels et des usagers du port a été mise en place dès la préparation du chantier.

Des échanges ont été organisés avec les acteurs économiques locaux et une réunion publique d'information s'est tenue à Lomener en avril 2025.

Pendant le chantier, une fiche d'information a été diffusée et affichée toutes les six semaines et un point d'avancement mensuel transmis aux partenaires du projet.

Enfin, un dialogue régulier a été maintenu tout au long des travaux avec les riverains et les acteurs locaux afin de tenir compte des usages du site et d'adapter, lorsque cela était possible, l'organisation du chantier.



Hôtel du Département
2 rue de Saint-Tropez
56000 VANNES
Tél. 02 97 54 80 00

morbihan.fr     

