



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable du « Projet d'extension du port de pêche de la Cotinière (17) »**

**n°Ae : 2014-82**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 3 décembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'extension du port de pêche de la Cotinière (17).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Ledenvic, Letourneux, Roche, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Steinfeld, M. Decocq.

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le président du conseil général de Charente-Maritime, le dossier ayant été reçu complet le 11 septembre 2014

Cette saisine étant conforme aux articles L.122-1-2 et R. 122-4, et R.122-6 du code de l'environnement relatifs respectivement aux cadrages préalables et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévus à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

L'Ae a consulté par courrier en date du 15 septembre 2014 :

- la préfète de département de Charente-Maritime,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Poitou-Charentes, et a pris en compte sa réponse en date du 24 octobre 2014.

Sur le rapport de Christian Barthod et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

**Avant la réalisation de son étude d'impact, le pétitionnaire peut solliciter auprès de l'autorité chargée d'approuver le projet un cadrage préalable ; cette dernière autorité consulte l'autorité environnementale. Le document présent expose l'avis de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Avis délibéré

Le cadrage préalable de l'évaluation environnementale des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement et la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

L'Ae rappelle qu'au-delà de sa contribution au cadrage préalable, sa fonction de garant de la qualité de l'évaluation environnementale du projet, qu'elle exprimera le moment venu par l'avis qu'elle émettra sur l'étude d'impact, lui interdit toute position de co-construction de ce document avec le pétitionnaire. Par ailleurs, l'avis de l'Ae exprimé ici résulte de son analyse du projet tel qu'il lui a été présenté. Les analyses figurant dans sa présente contribution au cadrage préalable ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour respecter l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en matière d'étude d'impact.

Le court document<sup>2</sup> accompagnant la saisine de l'Ae ne fait mention d'aucune question particulière portant sur le contenu de l'étude d'impact, en dehors de la demande du maître d'ouvrage d'une nécessaire clarification de certains points de procédure en cours de discussion avec les autorités décisionnaires compétentes. Cette position a été réaffirmée par le maître d'ouvrage devant les rapporteurs le 7 novembre 2014 ; les échanges entre le maître d'ouvrage et les autorités décisionnaires se poursuivent pour répondre aux questions soulevées en termes de procédures à respecter<sup>3</sup>.

Dès lors, l'avis de l'Ae n'est pas structuré autour de la réponse à des questions particulières, comme cela avait été le cas lors d'un certain nombre de ses avis précédents portant sur des cadrages préalables. Le présent avis reprend l'essentiel des rubriques d'une étude d'impact (article R.122-5 II du code de l'environnement), en précisant les attentes de l'Ae, dès lors que, sur certains points, les documents consultés et les échanges entre le maître d'ouvrage et les rapporteurs ont permis d'identifier le besoin d'une meilleure compréhension partagée des exigences du code de l'environnement quant au contenu de l'étude d'impact. Cette option explique que l'Ae ne s'exprime pas dans le présent avis sous la forme de recommandations, mais décrit avec un certain détail la manière dont l'Ae envisage, dans le présent cas de figure, le traitement pertinent par l'étude d'impact de l'ensemble de ces exigences.

Par ailleurs, l'Ae conseille de se référer notamment au guide de cadrage portant sur les ports de plaisance et la qualité de l'eau (également pertinent pour les ports de pêche), élaboré par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne<sup>4</sup>.

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le port de la Cotinière est situé sur la commune de St-Pierre d'Oléron dans le département de la Charente-Maritime (17), en façade Atlantique de l'île d'Oléron. Appuyée sur un accès direct à la haute mer, l'activité de pêche professionnelle constitue le cœur de développement du village,

<sup>2</sup> 42 pages, essentiellement dédiées aux aspects procéduraux. Le descriptif plus détaillé du projet et des variantes étudiées à ce jour, ainsi que les résultats provisoires des études en cours (mentionnées dans le document), n'ont malheureusement été accessibles aux rapporteurs qu'après leur visite du terrain du 7 novembre 2014.

<sup>3</sup> Certaines de ces questions de procédure sont fortement dépendantes de l'état d'avancement des études et de la conception du projet. Ainsi la clarification récente des options de desserte permanente du port et temporaires du chantier a conduit à ne pas identifier actuellement l'enjeu d'une déclaration d'utilité publique (DUP) précédemment envisagée.

<sup>4</sup> [http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fiche\\_ports\\_plaisance\\_eau\\_04\\_2012\\_cle0fe37d.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fiche_ports_plaisance_eau_04_2012_cle0fe37d.pdf)

parmi les plus importants ports de pêche français<sup>5</sup>, le plus important de Charente-Maritime. Village de pêcheurs typique, la Cotinière connaît également un essor touristique important et compte aujourd'hui près de 900 habitants permanents.

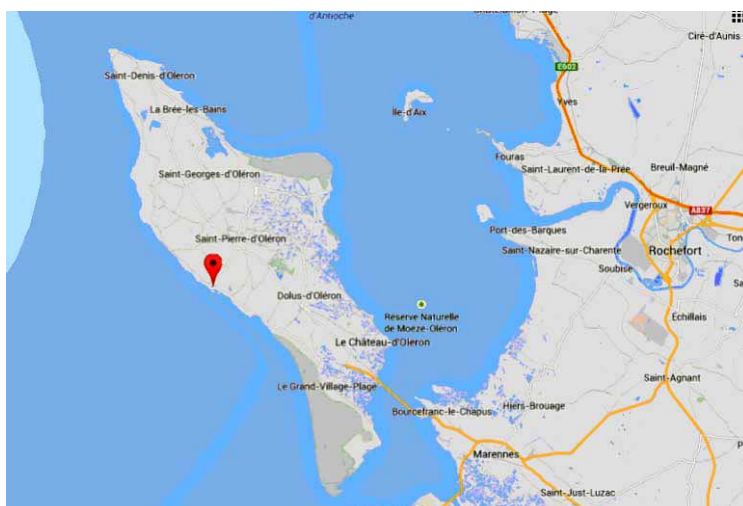


Figure 1 : Port de la Cotinière - Situation générale (source : Google maps)

## 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

### 1.1.1 Les installations actuelles du port de la Cotinière : fonctionnement et difficultés



Figure 2 : Configuration actuelle du port (Source : dossier)

<sup>5</sup> Parmi les cinq premiers pour certaines espèces, dont la crevette (source Wikipédia)

## Le port de pêche professionnelle

Le port assure le débarquement et la vente de près de 5 500 T de produits par an. Ce tonnage est assez régulier depuis au moins une décennie, après une période de forte hausse et malgré la disparition d'un petit nombre d'unités notamment à la fin des années 2000. Le port s'appuie sur une pêche côtière dominante et une flottille principalement locale, et ce tonnage est débarqué par une centaine de navires résidents<sup>6</sup> et une vingtaine de bateaux non résidents, venant de petits ports voisins.

Le premier bâtiment destiné à la criée a été construit en 1910, mais l'essentiel des installations actuelles dédiées au débarquement, à la vente à la criée et au mareyage<sup>7</sup> datent des années 1970 ; elles ont été conçues à l'origine pour le traitement de 2 000 T/an. En dépit de modernisations importantes de ces installations, notamment en 1987, le port connaît actuellement un fonctionnement critique en de nombreux points du processus, notamment en matière d'optimisation des flux, d'adaptabilité aux variations dans les débarquements, de conformité avec les normes sanitaires, de sécurité et d'ergonomie<sup>8</sup>.

Le port de la Cotinière est un havre d'échouage protégé par la « digue ouest » qui se prolonge en mer sur environ 160 m depuis son enracinement. Il est composé de deux bassins (bassin n°1 dit « ouest », bassin n°2 dit « est ») de 2,8 ha chacun. Il est à noter que, par convention et souci de simplification, les termes d'orientation utilisés dans les documents et le présent avis se réfèrent à un nord qui serait côté village, et un sud côté mer

Les activités portuaires liées à la pêche se développent sur 4,75 ha, soit :

- au sud-ouest du bassin n° 1, les installations dédiées au débarquement, à la vente, au traitement et à la logistique des produits de la pêche, ainsi que les locaux et bureaux de la plupart des organismes portuaires ; outre les difficultés liées au sous-dimensionnement des installations, la position même de la criée représente une difficulté pour l'enlèvement à terre des produits, opéré par camions qui, arrivant de l'est, doivent traverser le village pour entrer dans la zone portuaire et prendre livraison ;
- sur un terre-plein entre les deux bassins, les installations de l'usine à glace, la station d'avitaillement, et les locaux de la SNSM<sup>9</sup> ;
- à l'est du bassin n° 2, la plate-forme technique pour les installations liées à la maintenance et à la réparation navale.

Le chenal d'accès (3 ha) n'est accessible, selon le tirant d'eau des navires, que deux ou trois heures avant ou après la haute mer. Les limitations d'accès aux bassins et équipements, ainsi que les conditions d'échouage constituent pour les professionnels des contraintes fortes. Elles imposent notamment des créneaux horaires très restrictifs pour les opérations de débarquement et de négoce. D'autre part, si l'installation récente de pontons flottants a significativement amélioré les conditions d'accès aux bateaux, le stationnement sur des « fonds découvrants » peut entraîner des accidents, ou de manière plus récurrente, des dégradations des appareils propulsifs, des sondes et capteurs placés sous la coque des navires, et le cas échéant des temps d'immobilisation préjudiciables.

<sup>6</sup> 75 à 80 bateaux résidents permanents, auxquels s'ajoutent une vingtaine de résidents estivaux.

<sup>7</sup> Le mareyage est une activité consistant à acheter du poisson en gros, à le conditionner en lots correspondant au marché et à le transporter pour fournir les marchés des grandes villes ainsi que les particuliers.

<sup>8</sup> Selon les informations fournies aux rapporteurs, les installations disposent d'agrément provisoires lui permettant de fonctionner, auxquels sont assorties des réserves non réductibles.

<sup>9</sup> Société nationale de sauvetage en mer.

## L'accueil des bateaux de plaisance

Le port abrite également dans une partie du bassin n°1 de l'ordre de 70 à 75 bateaux de plaisance à moteur, principalement des résidents permanents ou saisonniers qui pratiquent une activité de pêche de loisir. La demande de plaisance est en augmentation : le port disposait de 33 places de plaisance en 2000, et gère actuellement une liste d'attente importante<sup>10</sup>. Le port connaît une demande très limitée pour des bateaux de passage<sup>11</sup>.

## Les activités touristiques et équipements périphériques

Le village de la Cotinière connaît un essor touristique important du fait de sa typicité et de l'authenticité de son activité, en lien notamment avec la présence des bateaux, les retours de pêche, et l'activité de la criée, très appréciées des touristes fréquentant l'île d'Oléron. Par ailleurs des zones de dunes et de baignade attractives sont situées en bordure maritime. Des activités commerciales et de services à l'intention de cette fréquentation touristique se sont installées au nord-ouest du port, avec vue sur le centre de gravité de l'activité du port.

Au parking de stationnement goudronné d'environ 350 places situé dans le village au nord du port, s'ajoute une zone de stationnement implantée sur la dune à proximité immédiate du port côté sud-ouest, pouvant accueillir une centaine de véhicules et gérée par la commune<sup>12</sup>.

### **1.1.2 Contexte historique et gouvernance du projet**

Le conseil général de la Charente-Maritime est compétent depuis 1984 pour l'exploitation et l'aménagement du domaine public maritime (DPM) sur lequel est implanté le port de la Cotinière<sup>13</sup>.

Le projet de rénovation du port a commencé à prendre forme dans la fin des années 2000. Un premier rapport de 2009 impulsé par le port de la Cotinière, la commune d'Oléron et la SEMDAS<sup>14</sup> analyse la situation technique et socio-économique du port et ses perspectives d'évolution, et propose des pistes d'amélioration. Le rapport fait état d'une relativement faible fragilité socio-économique de la pêcherie sur la Cotinière et confirme les lourdes contraintes pesant sur les processus de débarquement et de mise en vente. Intégrant en outre les difficultés relatives à l'accessibilité et aux conditions d'échouage, le rapport analyse deux scénarios contrastés et trois scénarios intermédiaires, qu'il compare en termes d'avantages et d'inconvénients.

En octobre 2004, le document « Ports de plaisance en Charente-Maritime – Eléments pour un débat » édité par le conseil général fait état des réflexions pour un schéma de mise en valeur de la mer qui n'a finalement pas été adopté, et de perspectives d'orientations pour l'amélioration de l'accueil de plaisance à la Cotinière ; les considérations sur ce développement ne sont pour autant traitées que de manière incidente dans les attendus du rapport SEMDAS.

---

<sup>10</sup> Selon les informations fournies aux rapporteurs, la situation actuelle en termes de mouillages permanents le long de la côte est stable et maîtrisée, et ne génère pas de nuisances significatives.

<sup>11</sup> Exposée aux vents du large, la côte se prête peu aux plaisirs du cabotage (navigation sur de courtes distances) et les bateaux qui passent au large rallient préférentiellement les ports voisins du continent.

<sup>12</sup> En application de l'article R\*142-2 b) du code de l'urbanisme qui stipule que peuvent être implantés dans les espaces remarquables du littoral [dont les dunes et landes côtières] « Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ».

<sup>13</sup> Transfert de compétence opéré par procès-verbal en date du 2 avril 1984 au titre de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

<sup>14</sup> Société d'économie mixte pour le développement de l'Aunis et de la Saintonge ; rapport « Etudes de faisabilité du projet d'extension du port de pêche de la Cotinière et de construction d'une nouvelle criée » réalisé par le groupement Armeris / BRL ingénierie / Gédouin ingénierie.

Ces premiers éléments ont ensuite été complétés progressivement par des analyses de faisabilité sur les plans technique, réglementaire, urbanistique, environnemental et financier. L'ensemble des réflexions ont conduit le conseil général associé à la SEMDAS à envisager un projet global de restructuration du fonctionnement portuaire<sup>15</sup> autour de :

- la création d'un troisième bassin dit « à flot », c'est-à-dire où les bateaux ne s'échouent pas à marée basse, accessible en permanence par la flottille de pêche,
- la relocalisation de l'ensemble des installations pour la criée, le mareyage et certains ateliers connexes dans un nouveau bâtiment dit « halle à marée », sur un nouveau terre-plein est, adjacent à ce troisième bassin.

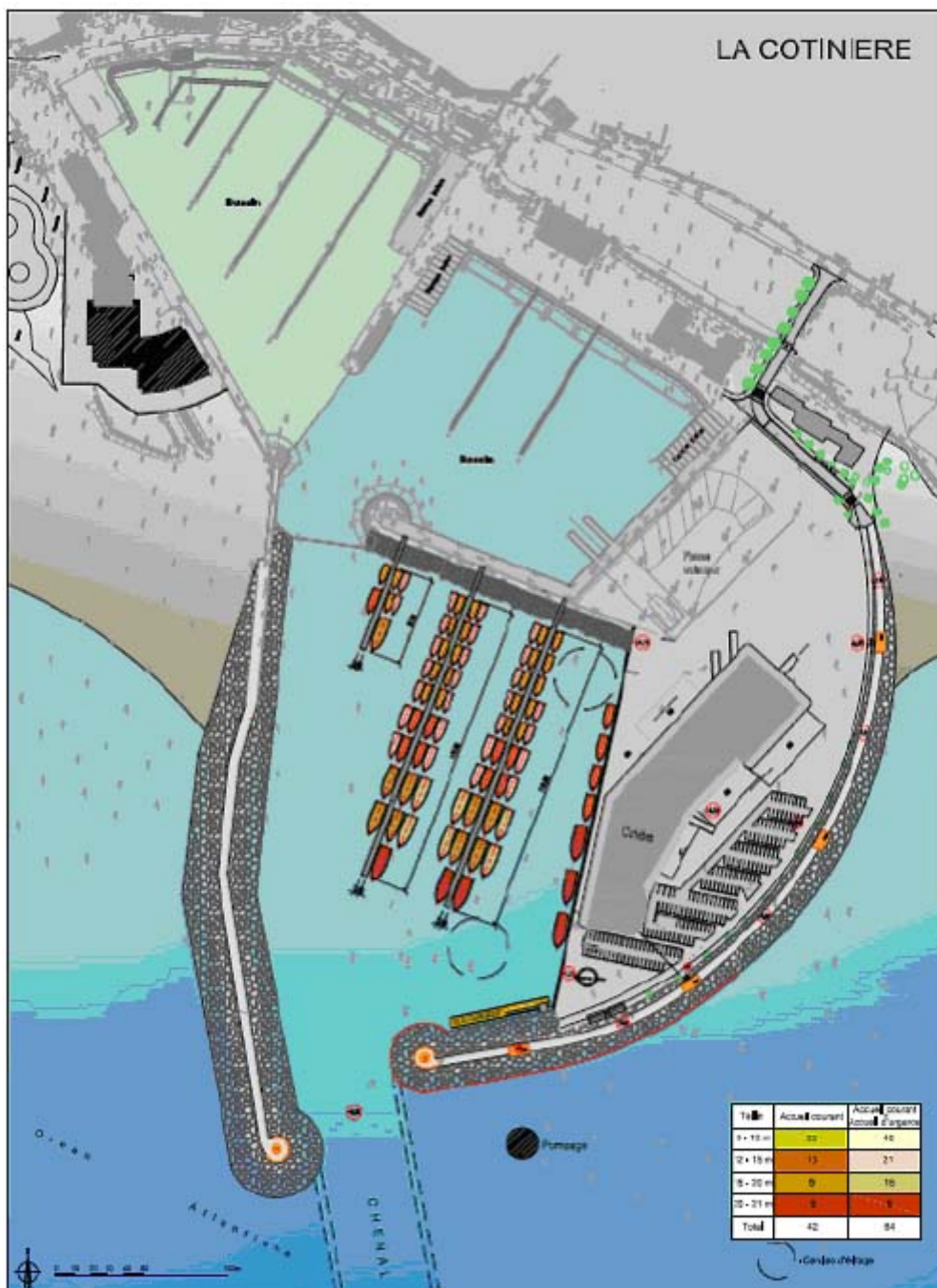


Figure 3 : Principes du projet d'extension du port (source : dossier)

<sup>15</sup> Rapport « Etude de faisabilité du projet et de programmation du projet d'extension du port de pêche de la Cotinière et de construction d'une nouvelle criée » réalisée par le groupement BRL ingénierie / Gédouin ingénierie / Denic et Delapierre.

Le projet a donné lieu en 2011 à l'établissement d'un marché portant sur la réalisation d'une « étude d'opportunité et d'évaluation préalable à un contrat de partenariat public privé<sup>16</sup> dans le cadre d'un projet d'extension du port de la Cotinière », suivi en avril 2013 d'un appel à PPP pour « la conception, la construction d'une nouvelle criée, d'un troisième bassin et d'un nouveau terre-plein sur le Port de pêche de La Cotinière ainsi que le financement, la maintenance et le gros entretien renouvellement relatifs à cette opération ». Le programme fonctionnel prévoit une augmentation limitée de la production de pêche à traiter, passant de 5 500 à 6 000 tonnes, et en conséquence une modification limitée du trafic routier induit par l'activité professionnelle.

A titre indicatif, les études préalables réalisées par le conseil général de Charente-maritime estiment l'investissement nécessaire pour la partie pêche à 44 millions d'euros HT.

Il est par ailleurs à noter qu'en 2012, une étude mandatée par le conseil général sur l'aménagement d'un bassin de plaisance<sup>17</sup> analyse la faisabilité de plusieurs scénarios de reconversion de l'usage du bassin n°1 et d'une partie du bassin n°2, offrant l'accès, selon les hypothèses, à 185 anneaux ou à plus de 400. L'appel à contrat précise qu'à titre accessoire, le partenaire « devra proposer la reconversion ou la démolition de l'ancienne criée et pourra proposer la reconversion d'un ou deux bassins existants en port de plaisance s'il peut démontrer que les recettes générées par l'exploitation de ce port de plaisance sont supérieures à l'augmentation de loyer induit et aux charges d'exploitation prévisionnelles ».

Le PPP exclut l'équipement des superstructures associées à la halle à marée, et l'entretien courant, qui resteront de la responsabilité de l'exploitant du port.

Les termes du projet actuel résultent selon le conseil général d'un processus itératif d'amélioration en continu depuis 2011, renforcé par la phase de dialogue compétitif engagé depuis 2013 avec les quatre candidats, et auquel sont étroitement associés les services de l'Etat, et les représentants des pêcheurs professionnels. La commune de Saint-Pierre-d'Oléron qui représente la direction du port<sup>18</sup> a été associée plus récemment au processus.

### 1.1.3 Le projet particulier et le programme d'ensemble

Le projet porté par le conseil général recouvre l'ensemble du « programme fonctionnel » pré-défini dans le cadre du PPP et lui associe un ensemble complémentaires d'aménagements et d'équipements fonctionnellement liés, que ce soit pour l'exploitation future des installations, ou pour la réalisation des travaux.

Lors de leur visite sur site, les rapporteurs ont systématiquement exploré avec le maître d'ouvrage l'ensemble des développements et ramifications du projet. Tel qu'il est soumis à l'avis de cadrage de l'Ae et détaillé ci-après, le projet qui sera soumis à évaluation environnementale et sur lequel portera l'étude d'impact est confondu avec la notion de programme d'opérations au sens du code de l'environnement (article L.122-1 II). Ses contours sont ainsi conformes aux orientations de la directive 2011/92/UE.

<sup>16</sup> « Le contrat de partenariat est un contrat administratif par lequel l'Etat ou un établissement public de l'Etat confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale ayant pour objet la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de leur financement à l'exception de toute participation au capital.

Il peut également avoir pour objet tout ou partie de la conception de ces ouvrages, équipements ou biens immatériels ainsi que des prestations de services concourant à l'exercice, par la personne publique, de la mission de service public dont elle est chargée. » (cf. article 1 de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat).

<sup>17</sup> Rapport « Etude de faisabilité technique et économique de l'aménagement d'un bassin de plaisance au port de la Cotinière » réalisé par BRL ingénierie.

<sup>18</sup> La gestion du port a été concédée à la commune par l'État puis par le département depuis 1978.



### 1.1.4 Le contexte environnemental

Près de la moitié du territoire communal est remarquable pour la richesse de ses écosystèmes (prairies semi-naturelles, vasières tidales, marais arrières-littoraux, vasières, landes). De vastes étendues humides s'étendent au nord-est et au sud-est du centre-ville, et doivent à leur richesse biologique d'être classées en réserve naturelle nationale (RNN de Moëze-Oléron). Les marais du sud de la commune sont compris dans une réserve ornithologique et un centre de sauvegarde de la faune sauvage. L'intérêt de la biodiversité a conduit à intégrer 26 % de la surface communale dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I (petits espaces homogènes) et 28 % dans une ZNIEFF de type II (grands espaces naturels riches).

L'espace maritime de l'île fait l'objet d'une inscription en site Natura 2000<sup>19</sup> au titre des deux directives « oiseaux » (ZPS n° FR5412026 « Pertuis charentais – Rochebonne ») et « Habitats, faune, flore » (ZSC n° FR5400469 « Pertuis Charentais »).

14 000 ha terrestres soit 84% de la superficie de l'île d'Oléron et 7 100 ha du domaine public maritime (DPM) figurent en site classé depuis le 1<sup>er</sup> avril 2011. L'île porte par ailleurs les sites inscrits « ensembles littoraux et marais »<sup>20</sup>.

Outre le caractère authentique du village de la Cotinière et de son paysage, support de son fort attrait touristique, le développement du port doit maintenir le lien étroit établi avec ces milieux naturels désormais protégés.



Figure 4 : Les sites protégés autour du port de la Cotinière (Source : dossier)

<sup>19</sup> Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

<sup>20</sup> Articles L. 341-1 à L. 341-22 du code de l'environnement. Les sites classés sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés.... L'inscription est une reconnaissance de la qualité d'un site justifiant une surveillance de son évolution, sous forme d'une consultation de l'architecte des Bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris. (source ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie).

## 1.2 La consistance actuelle du projet et des aménagements projetés

### 1.2.1 Infrastructures et superstructures projetées

- Création du bassin n°3 à flot par battage et déroctage, équipé de 3 pannes et de quais pour l'avitaillement et l'accueil de 60 à 70 navires de pêche professionnelle ;
- Approfondissement du chenal d'accès par battage et déroctage ;
- Création à l'est d'un terre-plein d'environ 40 000 m<sup>2</sup>, aménagé pour l'accueil de la halle à marée et les infrastructures associées :
  - remblaiement avec les matériaux issus du déroctage,
  - amenée des réseaux et aménagements de surface (chaussées, assainissement, VRD, aménagements paysagers...),
  - réalisation de diverses utilités : station d'avitaillement carburant pour les bateaux, tour à glace, etc. ;
- Restructuration des endiguements :
  - aménagement de la grande jetée ouest par prolongement de la digue ouest sur 220 m soit un total de 380 m et rehaussement d'une trentaine de centimètres pour la protection des nouvelles installations contre le clapot et le franchissement de tempêtes,
  - création des digues d'enclôture est (adossée au terre-plein) et sud (fermeture du nouveau bassin), composées d'un noyau et d'une sous-couche calcaire extrait du site (matériaux issus du déroctage) et d'une carapace en enrochements naturels dioritiques<sup>21</sup> ;
- Aménagement des bassins existants :
  - maintien d'une partie de leurs fonctions actuelles pour l'accueil des bateaux de pêche à l'échouage et, pour le bassin n°2, accès au chantier et à sa darse<sup>22</sup>, accès à la cale,
  - réorientation partielle et progressive vers la plaisance,
  - à court terme, mise en place d'un ponton flottant le long du quai de débarquement actuel (dit « ponton d'honneur ») ; à plus long terme perspective de solution de bassins à flot (réalisation d'un seuil constitué d'une partie fixe et d'une porte mobile) destinés à recevoir les bateaux de pêche pour entretien et réparation dans de meilleures conditions d'accessibilité et à accueillir une flotte de plaisance plus nombreuse et pouvant accueillir des unités allant au-delà de 9-10 m sans échouage ;
- Création et fonctionnement de la « halle à marée » :
  - création sur le nouveau terre-plein des superstructures (pôle mareyage, pôle criée, lien avec pôle technique-logistique) d'une superficie de l'ordre de 11 500 m<sup>2</sup>, pour le traitement possible d'un tonnage annuel de 6 000 T,
  - desserte routière et accès camions dédiés aux réceptions/expéditions, zone de ramandage<sup>23</sup>, gestion des eaux pluviales (dont noue et toiture végétalisée), aménagements paysagers et végétalisation,

<sup>21</sup> Diorite : roche magmatique de texture grenue composée de plagioclase, d'amphibole et de mica. (Larousse)

<sup>22</sup> Dans le présent contexte, le terme désigne la partie de bassin donnant accès à l'élévateur à bateaux et à la mise hors d'eau des embarcations pour réparation

- aménagement d'un parking d'environ 230 places dont 170 pour le personnel de la criée, les véhicules techniques, les pêcheurs, et les mareyeurs, et 60 pour les acheteurs et visiteurs/clients,
- aménagement des utilités associées : dispositif de pompage en eau de mer, avitaillement en carburant, avitaillement glace, réseau incendie,
- exploitation de la station d'avitaillement et de la halle à marée : prélèvements et rejets d'eaux usées, de gestion des déchets, de production de froid...
- Aménagement d'un parcours touristique reliant le village à la « halle à marée » :
  - réaménagement de la circulation automobile pour l'accès au parking sud-ouest (site de l'actuelle criée), et de la promenade piétonne au nord des bassins n°1 et n°2,
  - cheminement piéton en terrasse inséré dans la conception de la « halle à marée », avec vue sur l'arrivée des bateaux, les quais de débarquement et la salle des ventes, selon des itinéraires totalement séparés de celui des professionnels ;
- Réaménagement du site actuel de la criée :
  - démolition des locaux en extrémité de quai et revalorisation des bâtiments d'origine conservés en espace de représentation et en terrasses,
  - création d'un parc de stationnement public d'environ 130 places, dont 115 à aménager en extrémité de quai sur le terrain laissé vacant,
  - aménagement d'une promenade le long de la grande jetée ouest
- Restauration de la zone dunaire côté sud-ouest :
  - fermeture de la zone de stationnement actuelle,
  - réhabilitation du site par reconstitution de la dune et rechargement en sable, installation de platelages<sup>24</sup> et modelage des accès piétons à la plage, mise en défens par ganivelles<sup>25</sup>, plantations, mise en place de merlons et d'une zone de protection d'habitats sensibles... ;
- Entretien des aménagements portuaires et du DPM :
  - dragages d'entretien des sables et vases sableuses excédentaires dans les bassins et le chenal,
  - recharge du DPM situé dans « l'ombre sédimentaire » à l'est du port, en déficit, par utilisation des matériaux sableux issus des dragages du chenal et réalimentation de l'estran : apport initial de 10 000 m<sup>3</sup> environ et apports ultérieurs de l'ordre de 5 000 m<sup>3</sup> par an selon l'effectivité des mouvements sédimentaires.

### 1.2.2 Spécificité de conduite des travaux et installations de chantier

- La réutilisation préférentielle sur site des matériaux issus du déroctage pour la réalisation du terre-plein et la constitution des digues conduit à une équivalence estimée des volumes de déblais et de remblais ;

<sup>23</sup> Action de réparer un filet ou de refaire les mailles qui manquent (source : dictionnaire internet Larousse)

<sup>24</sup> Plancher de charpente (source : dictionnaire internet Larousse)

<sup>25</sup> Barrière formée par l'assemblage de lattes de bois verticales (source : Wikipedia)

- Installations de chantier :
  - accès au chantier du terre-plein par un « tourne-à-gauche » à aménager au niveau du parking nord conduisant de la route principale vers la plateforme est,
  - utilisation du site actuel de stationnement en zone dunaire comme zone de stockage,
  - depuis la zone de stockage, création dans la dune d'une piste d'accès au chantier de la digue ouest, en bordure d'une zone d'habitats sensibles ;
- Durée prévue des travaux :
  - de janvier 2017 à fin 2018 pour les infrastructures, d'octobre 2017 à mi 2019 pour les superstructures, et au cours des printemps et été 2019 pour la tranche complémentaire (réaménagement des bassins existants, démolition de l'ancienne criée et réalisation du nouveau parking, remise en état de la zone de stationnement existante),
  - phasage prévu pour ne pas interrompre l'activité professionnelle et limiter l'impact sur le tourisme, et en fonction de la sensibilité des milieux.

### **1.3 Procédures relatives au projet**

Une étude d'impact, qui devra satisfaire de manière proportionnée aux exigences des articles L.122-1 et R.122-2 du code de l'environnement, doit être réalisée et versée au dossier d'enquête publique en application des articles L.123-1 et 2, et R.123-1<sup>26</sup> et par référence à la nomenclature définie par l'article R.122-2 et notamment ses 10° « Travaux, ouvrages et aménagements sur le domaine public maritime et sur les cours d'eau » et 21° « Extraction de minéraux ou sédiments par dragage marin ou retrait de matériaux lié au curage d'un cours d'eau »<sup>27</sup>.

Il est prévu par le maître d'ouvrage que l'étude d'impact du projet vaudra évaluation des incidences Natura 2000.

Le projet est soumis à autorisation au titre des articles L. 214.1 à L. 214-6 du code de l'environnement (procédure dite « loi sur l'eau »), principalement pour les travaux de création de la digue ouest, la création du bassin n°3, la réalisation du nouveau terre-plein, et la gestion des matériaux issus des dragages d'entretien. Le dossier devra faire référence aux rubriques pertinentes de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1, et notamment à son titre IV relatif aux impacts sur le milieu marin. L'autorisation délivrée à ce titre vaut dérogation à l'interdiction d'immersion en mer de déchets prévue à l'article L. 218-44 du code de l'environnement. Le projet devra explorer toutes les incidences sur l'eau et les milieux aquatiques et les traiter au regard des enjeux de la « loi sur l'eau » exprimés au travers des articles L. 211-1 et suivants du code de l'environnement.

La mise à l'enquête publique du projet découle notamment de l'obligation d'étude d'impact. Néanmoins l'enquête publique est également susceptible d'être justifiée au titre de plusieurs procédures :

- autorisation « loi sur l'eau » précitée ; conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact vaut document d'incidences « loi sur l'eau » si elle

<sup>26</sup> « Art. R. 123-1. - I. - Pour l'application du 1° du I de l'article L. 123-2, font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude ».

<sup>27</sup> Chacune des composantes fonctionnellement liées constituantes du projet doit être visée et traitée ; concernant la rubrique 10, (et sans préjuger d'autres rubriques applicables), cela concerne les termes d), e), et f) déjà visés dans la note de cadrage, mais également h) Travaux de rechargement de plage.

contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6. Pour la bonne information du public, l'Ae considère qu'une présentation sous forme de précisions apportées dans l'étude d'impact, intégrant alors les éléments relatifs au dossier « loi sur l'eau », est la plus pertinente ;

- éventuelle déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux de réalisation du projet au titre du code de l'expropriation<sup>28</sup> et enquête dite parcellaire qui permet d'identifier les propriétaires concernés par une éventuelle procédure d'expropriation<sup>29</sup>, si les travaux nécessitent la maîtrise foncière de terrains en dehors du DPM. Selon les informations données aux rapporteurs, au stade actuel d'avancement de la conception, une DUP ne serait pas nécessaire ;
- éventuelle déclaration d'intérêt général des travaux (DIG)<sup>30</sup> pour l'intervention en terrain privé assortie d'une déclaration d'occupation temporaire de propriétés privées<sup>31</sup>. Selon les informations données aux rapporteurs, au stade actuel d'avancement de la conception, l'accès à des propriétés privées ne serait pas nécessaire ;
- mise en compatibilité<sup>32</sup> du plan local d'urbanisme de la commune de St Pierre d'Oléron ;
- en application des articles L. 511-1 et suivants du code de l'environnement, une autorisation sera requise au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), pour l'exploitation de la station d'avitaillement et pour l'exploitation de la halle à marée.

Du fait notamment de son emprise exacte non encore définitivement stabilisée, ainsi que des mesures de chantier qu'il comporte<sup>33</sup>, le présent projet d'infrastructures portuaires suppose des travaux en site classé. Il est a priori soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé des sites<sup>34</sup>. Pour cette raison, l'Ae du CGEDD est compétente sur ce dossier.

Le projet devra être positionné au regard des orientations des plans et programmes applicables au territoire du projet et notamment :

- les orientations fondamentales et les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Adour-Garonne, en tenant compte des éléments de son actualisation en cours, susceptible d'être effective au moment de l'instruction du dossier ;
- les orientations en cours de définition du plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) du territoire à risque important (TRI) « Littoral charentais maritime », dont l'approbation est susceptible d'être effective au moment de l'instruction du dossier ; le projet devra également être mis en cohérence avec le plan d'action de prévention contre les inondations (PAPI) de l'île d'Oléron dont la convention de partenariat a été signée le 1<sup>er</sup> février 2013<sup>35</sup> ;

<sup>28</sup> Articles L. 11-1 et R. 11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

<sup>29</sup> Article L. 11-8 et R. 11-19 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

<sup>30</sup> Article L. 211-7 du code de l'environnement, habilitant les collectivités territoriales à intervenir en terrain privé pour entreprendre l'étude, l'exécution et l'exploitation de tous travaux, actions, ouvrages ou installations présentant un caractère d'intérêt général ou d'urgence, dans le cadre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux s'il existe.

<sup>31</sup> Loi du 29 décembre 1892 sur les dommages causés à la propriété privée aux fins de réaliser toutes opérations de travaux publics nécessaires à l'étude ou à l'exécution de projets de travaux publics, civils ou militaires, exécutés pour le compte de l'Etat, des départements ou des communes.

<sup>32</sup> Conformément à l'article L. 11-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article L. 123-14 du code de l'urbanisme, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet porte à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

<sup>33</sup> Suppression du parking sur la dune, avec possiblement des affouillements et exhaussements du sol de plus de 2 m de haut ou de profondeur et portant sur une superficie supérieure ou égale à 100 m<sup>2</sup>.

<sup>34</sup> Article L. 341-10 et articles R. 341-10 à R. 341-13 du code de l'environnement

<sup>35</sup> Signataires : communauté de communes de l'île d'Oléron, Oléron durable, département de la Charente-Maritime, région Poitou-Charentes, ministère de l'écologie, du développement durable des transports et du logement, les 8 communes de l'île d'Oléron

- les objectifs environnementaux arrêtés en 2012<sup>36</sup> pour la sous-région marine dans le programme d'action pour le milieu marin (PAMM) « golfe de Gascogne » en application de la directive cadre communautaire stratégie pour le milieu marin 2008-56 qui vise le bon état écologique des eaux marines d'ici 2020 ;
- le schéma régional de cohérence écologique<sup>37</sup> (SRCE) Poitou-Charentes ;
- le plan de gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics (PGDBTP) Poitou-Charentes<sup>38</sup> ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCOT) du pays Marennes Oléron.

Dans le contexte d'une approche large du projet, pour la bonne et complète information du public, l'Ae rappelle qu'il convient d'éviter autant que faire se peut les procédures successives, de présenter au public un dossier portant sur le plus grand nombre possible d'autorisations et, le cas échéant, d'envisager des enquêtes publiques simultanées<sup>39</sup>.

Il est prévu que les demandes d'exploitation ICPE fassent chacune l'objet d'une procédure séparée, qui intégrera une étude d'impact et une étude de dangers, leur portage devant être assuré par le titulaire du PPP. Néanmoins, l'étude d'impact du projet d'aménagement du port de La Cotinière devra aborder, outre les composantes d'infrastructures et de superstructures nécessaires à ces deux activités, les grandes lignes de leur fonctionnement et de leur impact.

Les éléments du présent avis ne préjugent pas de l'application d'autres procédures réglementaires qui pourraient être à mobiliser (permis de construire, protection des sites et monuments historiques, transfert de gestion du DPM...), qui ne relèvent pas de la compétence de l'Ae, ni de l'évolution possible des procédures à l'échéance de dépôt du dossier.

#### **1.4 Principaux enjeux environnementaux actuellement relevés par l'Ae**

Dans l'état actuel des informations communiquées aux rapporteurs, l'Ae estime que les enjeux principaux de ce projet sont (sans qu'il soit à ce stade possible de les hiérarchiser) :

- l'insertion paysagère du projet ;
- les conséquences du déplacement du centre de gravité du port vers l'est pour l'urbanisation future, et pour le devenir des activités de service implantées au droit de la partie nord-ouest ;
- la restauration écologique de l'ancienne zone de stationnement « empierrée » dans la dune sud-ouest, et l'aménagement le moins artificialisé possible du nouveau parking en remplacement de la partie à démolir du bâtiment actuel de la criée, dans un contexte où le nombre total de places de parking sur le domaine portuaire semble très significativement augmenté ;
- la prise en compte du risque de submersion marine avec l'élévation du niveau de la mer liée au changement climatique et l'accroissement du risque de tempêtes ;

<sup>36</sup> Arrêté inter-préfectoral 2012/480 du 19 décembre 2012 portant approbation des objectifs environnementaux et indicateurs associés du plan d'action pour le milieu marin de la sous-région marine « golfe de Gascogne »

<sup>37</sup> Article L. 371-3 du code de l'environnement

<sup>38</sup> Article L. 541-14-1 du code de l'environnement

<sup>39</sup> Application des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques des projets susceptibles d'affecter l'environnement

- l'impact éventuel du projet sur l'évolution du trait de côte, et sur la limitation et la gestion des perturbations apportées par l'allongement et le rehaussement de la digue ouest sur le transitaire nord-ouest -> sud-est, et les mesures de compensation envisagées ;
- les impacts (notamment acoustiques) du chantier (déroctage) et du clapage sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 qui sont contigus au projet.

Les autres enjeux du projet auxquels celui-ci devra répondre sont :

- la présence de deux espèces protégées (gravelot à collier interrompu qui représente un réel enjeu écologique, et lézard des murailles) dans le périmètre concerné par le projet ou le chantier ;
- la végétalisation du site par des plantations d'arbres<sup>40</sup> ;
- la maîtrise du stationnement (quantitativement et qualitativement) dans le domaine portuaire, incluant la garantie que les nombreux parkings officiellement affectés aux professionnels soient strictement justifiés par les besoins de la criée et ne soient pas accessibles aux touristes, et l'engagement que le parking prévu pour les touristes et plaisanciers en remplacement de la zone de stationnement existante dans la dune demeure d'une capacité équivalente, l'implantation à moins de 100 m sur le littoral ne pouvant être tolérée que du fait de l'urbanisation antérieure du site ;
- l'ambition d'un projet de développement durable exemplaire, notamment en matière de gestion des déchets, de prévention des pollutions, et de rejets d'eau pluviales (en provenance du port ou non) dans les bassins du port, après leur passage dans un dispositif approprié, dans les bassins du port ;
- les impacts du fonctionnement du port reconfiguré, notamment avec l'accueil possible de 200 à 400 bateaux de plaisance supplémentaires, et des modalités de son entretien régulier.

Il appartient néanmoins à l'étude d'impact de vérifier la pertinence et la hiérarchisation de ces enjeux, et d'apporter, le cas échéant, la démonstration d'une grille d'analyse des enjeux hiérarchisés plus pertinente.

## 2 Contenu du cadrage préalable demandé

### 2.1 Objectifs poursuivis par le projet

Il sera nécessaire de présenter clairement et de manière hiérarchisée les objectifs poursuivis et les opportunités identifiées, selon une présentation qui ne préjuge pas du parti retenu.

Pour chacun des objectifs retenus, il sera nécessaire de préciser le cahier des charges en termes de contraintes intangibles, de contraintes fortes et de facilités à rechercher, en termes d'investissement initial mais aussi de fonctionnement et de travaux d'entretien. Cette clarification sera nécessaire pour comparer les variantes au regard des objectifs identifiés, afin de ne prendre en compte les opportunités que dans un second temps.

<sup>40</sup> Le choix des essences d'arbres, tout particulièrement des espèces exotiques, envisagées devra être justifié, notamment au regard du « caractère » du site. Par ailleurs si le pin maritime est effectivement résistant aux embruns, il est a priori réfractaire au calcaire actif dans le sol.

Le cahier des charges relatif au dimensionnement du projet (surface de la nouvelle plateforme, différentes composantes de la halle à marée, dimensionnement en surface et en tirant d'eau du nouveau bassin, nombre des parkings réservés strictement aux professionnels, capacité du parking touristique ...) devra être détaillé et argumenté, au regard du meilleur état des connaissances disponibles sur l'évolution prévisible des bateaux (en nombre et en taille) et des modes de pêche, sur les activités devant se dérouler dans la halle à marée, et sur le caractère durable de la ressource halieutique exploitée, dans le contexte de l'évolution de la politique commune des pêches.

Lors de la visite sur le terrain, et à la lecture des documents remis, les rapporteurs ont noté que :

- l'origine première du projet réside dans les contraintes fortes découlant du bâtiment actuel de la criée, susceptibles de remettre en cause assez rapidement les autorisations sanitaires indispensables à la poursuite du fonctionnement actuel du port ;
- les contraintes d'espace sur le port actuel et l'impossibilité d'envisager une fermeture temporaire de la criée pour travaux conduisent à ne pouvoir envisager une implantation d'une halle à marée aux normes modernes que sur un nouveau terre-plein ; celui-ci ne se justifierait (notamment au regard des exigences liées au déchargement des bateaux) qu'en lien avec la création d'un troisième bassin à flot, répondant ainsi par ailleurs au souhait des pêcheurs professionnels, compte tenu des actuelles contraintes pénalisantes d'accès au port en fonction de la marée ;
- l'ampleur du projet et la nécessité de repenser beaucoup de fonctions au sein du domaine portuaire offrent une opportunité pour développer une approche exemplaire de développement durable, y compris au niveau des déchets de l'activité de la criée et du mareyage ;
- la configuration du nouveau port qui en découle conduit à un déplacement du pôle principal d'activités vers l'est, posant de probables problèmes d'attractivité pour les touristes des commerces et services implantés au nord-ouest que le projet devra s'efforcer de gérer, mais créant également des opportunités d'aménagements ambitieux pour maîtriser un développement touristique caractérisé dans les documents remis à l'Ae « d'industriel<sup>41</sup> » ;
- la libération d'une grande partie des deux bassins actuels, par transfert des bateaux de pêche professionnelle vers le nouveau bassin à flot, offre une opportunité à maîtriser pour développer un accueil de bateaux de plaisance et réduire le nombre de mouillages le long du littoral.

## **2.2 La présentation du projet en relation avec son historique**

Au point 1.2, l'Ae a décrit les travaux et aménagements nécessaires à la réalisation du projet, tels que les rapporteurs ont pu les comprendre à la lumière des documents transmis et des échanges avec le maître d'ouvrage. Cette liste pourra être ajustée si le projet continue d'évoluer. Les considérations ci-dessous visent à présenter ces différents travaux et aménagements d'une manière structurée, compréhensible pour le public, et intégrant les étapes d'élaboration du projet qui ont conduit le maître d'ouvrage, à partir du problème initial du bâtiment de la criée, à élargir son approche et à formuler aujourd'hui un projet global de reconfiguration de l'espace portuaire

---

<sup>41</sup> Par ce qualificatif le maître d'ouvrage désigne l'activité touristique induite par la venue de personnes désireuses d'observer le retour des bateaux de pêche et le débarquement du poisson.



et des ses alentours immédiats.

Les objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage et l'historique du projet conduisent à considérer que les installations nécessaires à l'exploitation de la halle à marée sont une partie intégrante du projet, puisqu'elles en constituent le cœur, et non pas un élément d'un programme de travaux (au sens de l'article R.122-5 II 12° du code de l'environnement) qui accompagnerait la création du troisième bassin. L'ensemble de ces installations (y compris leur fonctionnement et leur entretien) devront donc être prises en compte pour l'évaluation environnementale du projet, au niveau de précision de l'étude d'impact d'ensemble.

Même si l'objectif premier du projet concernait la halle à marée, l'ampleur des travaux et la nécessaire reconfiguration d'ensemble du port, découlant du parti retenu par le maître d'ouvrage, ont conduit à intégrer dans le projet différentes opportunités : relocalisation de la capacité de stationnement actuel dans la dune, prise en compte des besoins liés au tourisme « industriel », gestion de l'interface du port avec les commerces et services situés au nord, ... Le projet porté par le maître d'ouvrage a donc été significativement élargi par rapport au strict cahier des charges découlant de son objectif premier. Il s'agit désormais d'un projet de reconfiguration d'ensemble du domaine portuaire et de ses alentours immédiats, qui pourrait être qualifié soit de programme de travaux à réalisation simultanée, soit de projet unique d'ensemble. Quoi qu'il en soit, c'est bien l'option d'une étude d'impact unique qui a été retenue à juste titre par le maître d'ouvrage.

L'Ae souligne l'intérêt de cette approche intégratrice qui prend en compte dans le périmètre du projet, non seulement les travaux d'infrastructure et de superstructure dans le domaine portuaire, mais aussi les accès routiers au port (y compris le nouveau tourne-à-gauche pour accéder au port, et la requalification piétonnière de la route longeant les commerces), la suppression de la zone de stationnement dans la dune, les dragages d'entretien et le site de clapage.

Compte tenu de la situation du projet en zone littorale (avec les contraintes réglementaires afférentes) et de la préexistence d'un parking organisé sur la dune à proximité immédiate du port, l'Ae considère que l'affectation en parking des terrains libérés au sud-ouest par la criée est bien une partie intégrante du projet de reconfiguration du domaine portuaire. Le projet de renaturation de la zone de stationnement actuelle devra être précisément décrit, en prenant en compte le reprofilage de la dune et en évaluant son rôle de protection du village contre les vents du large.

Concernant la création d'un parking à l'attention des touristes sur l'emplacement de l'actuel bâtiment de la criée, l'étude d'impact devra apporter un soin particulier à justifier :

- le nombre d'emplacements s'il devait dépasser la capacité maximale constatée du parking sur la dune ;
- l'aspect artificialisé du nouveau parking qui restera vide une grande partie de l'année.

### **2.3 Le périmètre d'étude**

Le périmètre d'étude (variable selon les thématiques abordées) devra prendre en compte l'ensemble du domaine portuaire futur, mais aussi :

- au sud-ouest, la zone dunaire, pour englober la zone de stationnement actuellement implantée sur la dune, la zone d'accumulation des sables contre la digue et la zone de circulation des engins pour les travaux sur la digue ;
- au sud, ouest et est, le secteur littoral et dunaire qui subit l'influence du port en terme sédimentaire (volet marin et volet éolien) ;

- au nord, la zone urbanisée de contact entre le port et le village, notamment la zone des magasins et restaurants, et le parking, ainsi que les voies d'accès actuelles et futures au port : il est en effet nécessaire d'intégrer dans les impacts du projet l'interface entre le village et le port, mais aussi les conséquences du déplacement du centre de gravité de la fréquentation touristique vers l'est, avec la nécessité de gérer de nouvelles interfaces et les probables évolutions de l'urbanisation qui en découleront ;
- au sud, côté mer, l'aire d'étude prendra en compte l'aire marine (estran compris) où s'exprimeront l'influence des digues (induisant notamment des modifications de transport sédimentaire), toute la zone affectée directement et indirectement par le chantier (notamment par les impacts acoustiques en mer liés au déroctage, et la circulation des engins) et la zone susceptible d'être influencée par les opérations de clapage des sédiments dragués (chantier initial et dragages d'entretien). Pour l'évaluation des incidences Natura 2000, l'ensemble des sites ZPS et ZSC englobant le projet sera pris en compte.

Pour l'approche paysagère, le périmètre d'étude sera déterminé par l'ensemble des points de vue (terre et mer) sur les infrastructures et superstructures du projet, avec un accent mis sur la covisibilité « projet-site classé et site inscrit ».

## 2.4 L'état initial de référence

Dans l'aire d'étude, l'état initial devra notamment mettre en évidence :

- les caractéristiques paysagères du site, d'une part en termes de points de vue (cf. supra), d'autre part en termes de volumes et de couleurs des constructions, en s'appuyant sur les analyses qui ont conduit au classement récent (au titre de la loi de 1930) du site autour du port ;
- la dynamique actuelle des dunes et de l'estran, sous l'effet notamment des tempêtes et des transports marins et éoliens de sable, en identifiant les caractéristiques de la zone en termes d'évolution du trait de côte et d'exposition au risque de submersion, et les impacts de la digue actuelle ;
- les habitats naturels et les espèces présents sur l'estran et en mer dans la zone d'influence du projet, en prêtant une attention particulière aux espèces protégées ou simplement patrimoniales dont les mammifères marins, mais aussi aux habitats naturels et aux espèces (notamment : les poissons amphihalins <sup>42</sup>(dont l'esturgeon), le Grand dauphin et le Marsouin commun) qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000<sup>43</sup> ;

<sup>42</sup> Les poissons migrateurs amphihalins appartiennent à des espèces qui sont dans l'obligation de se déplacer entre les eaux douces et la mer afin de réaliser complètement leur cycle biologique. Toutes ces espèces se reproduisent en rivière et grossissent en mer sauf l'anguille qui fait exactement le contraire et se reproduit en mer des Sargasses.

<sup>43</sup> Le FSD (formulaire spécial de données) transmis à la Commission européenne identifie pour la ZSC les facteurs d'altération potentielle suivants : pollutions marines par les micro ou macro-polluants dont les hydrocarbures : déversements accidentels et volontaires (rejet des huiles de vidange et résidus de fuel) ; pollutions ponctuelles ou diffuses des eaux côtières : micro-polluants organiques, insecticides organochlorés, cadmium, déchets plastiques, eaux usées domestiques (du fait de fortes variations saisonnières des populations de certaines communes littorales) ; surexploitation des eaux par les industries aquacoles ; dégradation physique des fonds par extraction des granulats, clapage, chalutage et dragage ; navigations professionnelle et de loisir provoquant potentiellement des collisions accidentelles ; méthodes de pêches dommageables pour certaines espèces.

- l'état des lieux acoustique en mer, au regard de l'impact sonore des travaux de déroctage et de trépanage<sup>44</sup> des pieux, compte tenu de l'enjeu lié notamment aux mammifères marins dans le site Natura 2000 ;
- les caractéristiques géotechniques du site des travaux, compte tenu du calcaire fissuré et de la probabilité d'identifier des poches d'argile ou même des vides ;
- la qualité physicochimique des sédiments portuaires.

L'analyse de l'état initial mettra également en évidence le niveau de services des équipements actuels, mais aussi leurs dysfonctionnements éventuels, les pollutions qu'ils génèrent, ou encore les impacts environnementaux non maîtrisés. Elle se fondera notamment sur des mesures (par exemple, le suivi REPOM<sup>45</sup> de la qualité de l'eau et des sédiments portuaires), en s'appuyant sur les services départementaux en charge de la police des eaux littorales, en interrogeant l'exploitant du port (gestion des eaux usées, des eaux grises et noires des bateaux, des déchets...) ou en vérifiant l'application du système de management environnemental s'il en existe un.

## **2.5 La justification du parti retenu**

L'Ae estime tout d'abord nécessaire de préciser dans l'étude d'impact le scénario de référence hors projet et d'en caractériser les effets :

- la perspective de fermeture de la criée et ses conséquences sur l'activité de pêche, sur les emplois et la valeur ajoutée localement, sur la fréquentation touristique de La Cotinière et de ses activités commerciales ;
- la possibilité de trouver, en liaison avec d'autres ports de débarquement et d'autres criées, un nouvel équilibre économique, notamment en valorisant davantage les deux autres ports de pêche relevant de la compétence du conseil général.

Il sera présenté l'état des concertations menées avec les utilisateurs (actuels et escomptés) du port, la commune et les habitants, ainsi qu'avec les associations susceptibles d'être concernées par le projet et/ou ses impacts. Il sera notamment précisé si ces concertations ont ou non permis d'influencer les choix (abandon d'une solution, intégration de variantes dans le projet). S'agissant d'un projet initié au début des années 2000, un historique du projet permettra de montrer les options étudiées, les études menées et les étapes au cours desquelles des choix majeurs ont été arrêtés.

Concernant les variantes, qu'il conviendra de comparer notamment eu égard aux impacts sur l'environnement et la santé humaine, il sera nécessaire d'identifier dans un premier temps les principales configurations qui auraient permis de concevoir une halle à marée adaptée à la fois aux normes sanitaires modernes et au tonnage traité, sans nécessairement créer un nouveau bassin. Les raisons empêchant un programme de modernisation du bâtiment actuel par tranches successives devront être analysées.

La configuration retenue du bassin n°3 et le nombre de places disponibles devront être précisément justifiés au regard de la situation de la flottille de pêche et de ses perspectives

<sup>44</sup> Le trépan est un outil de forage en acier dont le poids peut atteindre une douzaine de tonnes. Les formes sont variées mais il est toujours muni de lames à sa base, ce qui lui permet de briser les roches rencontrées sous l'action de chocs répétés résultant de chutes libres de quelques mètres de hauteur.

<sup>45</sup> Par circulaire du 7 mars 1997, le ministère en charge de l'environnement a mis en place le Réseau national de surveillance de la qualité des eaux et des sédiments des ports maritimes, dénommé REPOM. Ce dernier a été constitué à partir des réseaux départementaux de suivi de la qualité des ports que géraient les Cellules Qualité des Eaux Littorales (CQEL)

d'évolution dans le contexte de la politique commune des pêches.

Les variantes qui ont été présentées aux rapporteurs devront ainsi être analysées en termes d'avantages et d'inconvénients au regard des objectifs (et du cahier des charges afférent) du projet, tels que rappelés au point 2.1, mais aussi eu égard à leurs effets sur l'environnement terrestre et marin, du paysage et la santé humaine, en procédant à une comparaison multicritères entre les variantes qui soit cohérente avec la hiérarchisation des enjeux.

L'évitement du site classé doit notamment être analysé dans le cadre de cette analyse multicritères, et ne pas nécessairement être compris comme une condition préalable à la réalisation du projet, notamment au cas où, après avoir dressé le bilan des avantages et inconvénients d'une variante évitant le site classé, il s'avérerait qu'elle soit par ailleurs fortement pénalisante pour un autre enjeu prioritaire.

Les nouvelles caractéristiques de la digue ouest (allongement et rehaussement) devront être justifiées, notamment au regard des marges de manœuvre envisageables concernant le clapot acceptable dans le troisième bassin et des conséquences sur le transit sédimentaire.

Outre le remplacement de la zone de stationnement actuelle sur la dune et l'organisation d'un dispositif important de parking à l'attention des professionnels, la perspective d'une très forte augmentation du nombre de bateaux de plaisance dans les bassins 1 et 2 conduit à devoir envisager en conséquence une forte augmentation des besoins de parkings pour ces plaisanciers. S'agissant d'une modification importante par rapport à la situation actuelle, nonobstant ce qui a été écrit précédemment sur les conséquences du remplacement du parking touristique actuel sur la dune, l'étude d'impact devra apporter un soin particulier à justifier les besoins de parking indispensable au bon fonctionnement de l'activité du port, en garantissant la satisfaction des besoins prioritaires pour la pêche professionnelle et en examinant les éventuelles options permettant de limiter le nombre total de places.

La localisation des deux aires de chantier envisagées sera précisée et justifiée au regard des impacts possibles identifiés, tout particulièrement celle envisagée sur l'actuelle zone de stationnement située sur la dune, ainsi que les principales clauses du cahier des charges relatif aux mesures de protection de l'environnement qui seront imposées aux entreprises.

Concernant la justification du parti retenu, une attention sera également apportée à la prise en compte dans l'évaluation des incidences Natura 2000 en mer (portant notamment sur un clapage dans un site Natura 2000 des sédiments issus du dragage d'entretien du port, et le cas échéant, des travaux liés au présent projet) de l'existence ou non d'alternatives raisonnables. Si le maître d'ouvrage confirme l'option du clapage dans un site Natura 2000, il serait donc utile au regard de la logique du code de l'environnement, et prudent au regard de la sécurité juridique du projet, d'étudier les avantages et inconvénients d'une possibilité alternative de stockage à terre. En effet les conventions internationales de protection de la mer (notamment celle de Londres et OSPAR<sup>46</sup>) signées et ratifiées par la France affirment que l'immersion est la solution qui affecte le plus l'environnement, et qu'elle doit donc intervenir en dernier recours<sup>47</sup>.

---

<sup>46</sup> La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est ou Convention OSPAR (OSPAR pour « Oslo-Paris ») définit les modalités de la coopération internationale pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est. Elle est entrée en vigueur le 25 mars 1998, et remplace les Conventions d'Oslo et de Paris.

<sup>47</sup> L'Ae signale le raisonnement suivi par le jugement du tribunal administratif de Rennes en date du 13 juin 2014 sur le clapage dans un site Natura 2000 des produits de dragage des ports de plaisance de Loctudy et Lesconil, dans le sud Finistère.

## 2.6 Les impacts

La description des impacts devra porter sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, à court, moyen et long terme, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet. Ils porteront sur l'aménagement prévu et sur la phase chantier, mais aussi sur la phase de fonctionnement et d'entretien. Ils seront analysés notamment au regard des enjeux prioritaires, puis des enjeux seconds. Pour chacun de ces impacts, la démarche « Eviter, puis réduire les impacts, et le cas échéant les compenser » sera présentée. Compte tenu des impacts de chantier d'ores et déjà identifiés comme importants par le maître d'ouvrage, une attention particulière sera donnée à décrire la manière dont l'organisation du chantier pourra éviter ou réduire les impacts, y compris en terme d'approvisionnement des matériaux nécessaires et de calendrier des opérations. Les impacts de la démolition de la plus grande partie du bâtiment actuel de la criée devront être pris en compte, notamment au regard des règles de mise en décharge des déchets de démolition (présence d'amiante). Les options de chantier envisagées (emprises, phasage des travaux) devront être argumentées au regard de la capacité d'éviter certains impacts sur les espèces protégées identifiées, notamment sur le gravelot à collier interrompu<sup>48</sup>. Les impacts du projet sur la faune sous-marine seront également à prendre en compte.

L'Ae estime qu'un des probables effets indirects, sans doute à moyen terme, sera de modifier l'urbanisation au nord-est du projet, autour de la nouvelle entrée du port, pouvant, le cas échéant, remodeler significativement l'occupation du sol et l'aspect paysager de cette zone. L'Ae a bien noté la volonté actuelle de ne rien faire qui puisse pénaliser l'activité des commerces et services implantés au nord-ouest. Néanmoins, elle invite le maître d'ouvrage à réfléchir avec la municipalité et les responsables de l'ensemble des activités économiques sur les possibles évolutions à terme, à en évaluer les impacts et à identifier les mesures souhaitables. Compte tenu de la nécessité d'une procédure de mise en compatibilité avec le plan local d'urbanisme, nécessitant une évaluation environnementale, l'Ae invite à prendre en compte cette dimension d'urbanisation dans l'étude d'impact, afin de bien articuler les deux approches. L'Ae note que cette procédure de mise en compatibilité devra affiner le zonage « Upc » défini en 2011 pour l'extension prévue du port, qui comprend actuellement des zones de dune grise et de zone blanche au-delà de l'emprise actuellement retenue pour l'aménagement.

Les impacts paysagers devront, autant que faire se peut, être présentés selon une diversité de points de vue, sous la forme de photomontages réalistes du point de vue des couleurs (bâtiments et enrochements, notamment) et de la végétation, après la fin des travaux. Il pourra être envisagé, en nombre plus limité, des photomontages anticipant le vieillissement des bâtiments et des arbres à 30 ans.

Concernant l'évaluation des incidences Natura 2000, outre une bonne caractérisation des boues de dragage (seuil N1 dépassé pour le cuivre et les hydrocarbures, selon les informations données aux rapporteurs), l'option du clapage dans un site Natura 2000 supposera une bonne connaissance des fonds marins du site de clapage, et du comportement des boues de dragage lors de leur immersion (regroupement en blocs compacts ? dispersion ? turbidité ?), et donc, in fine de leurs conséquences sur la faune et la flore sous-marine. Les impacts liés à une augmentation très

<sup>48</sup> Concernant le risque de destruction d'espèces protégées, seule la démonstration qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, et l'assurance du maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, est susceptible de permettre d'envisager le recours à dérogation (article L. 422-2 4° du code de l'environnement).

forte du nombre de bateaux de plaisance à moteur, fréquentant le port de la Cotinière et ses environs, du fait de la création de nouvelles capacités d'accueil, et principalement destinés à la pêche de loisir, devront être examinés, l'importance des populations de mammifères marins étant attestée<sup>49</sup>.

Les effets cumulés devront être analysés avec un soin tout particulier pour les projets connus en mer. L'Ae a noté les projets d'immersion de récifs artificiels au large de l'île d'Oléron, portés par le comité régional des pêches et des élevages marins de Poitou-Charentes. Les projets concernés pourront notamment être recherchés auprès de la DREAL Poitou-Charentes.

## **2.7 Les méthodes**

L'étude d'impact explicitera les méthodes retenues pour la caractérisation des habitats naturels et des habitats d'espèces, et pour identifier les espèces, à terre et en mer. Une appréciation de l'état de conservation des habitats naturels et des habitats d'espèces susceptibles d'être affectés par le projet devra être tentée, sur la base d'une part de la structure et de la fonctionnalité de l'habitat, d'autre part sur la base des menaces et pressions. Une attention particulière devra être apportée dans ce cadre à compléter les données sur la zone intertidale<sup>50</sup> et la zone subtidale<sup>51</sup>.

Elle présentera également une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement, notamment le détail des difficultés (par exemple lacunes techniques ou dans les connaissances) rencontrées en compilant les informations requises, ainsi que des principales incertitudes.

## **2.8 Suivi – évaluation – retour d'expérience**

Les modalités de suivi, de publication des résultats de ces suivis, et d'intervention correctrice au cas où les mesures de réduction et de compensation n'atteindraient pas leur objectif seront explicitées. L'étude de ce suivi, traduit en retour d'expérience, pourrait être utilement mis à profit par le maître d'ouvrage.

---

<sup>49</sup> Nota : 34 échouages de mammifères marins ont été constatés sur l'île d'Oléron en 2009.

<sup>50</sup> La zone intertidale, encore appelée « estran », est la zone de balancement des marées sur le littoral.

<sup>51</sup> Environnement peu profond, marin ou de l'estran, qui se trouve sous le niveau moyen des basses eaux des marées de vives-eaux.