



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS-DE-LA-LOIRE

**Avis de la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale des Pays-de-la-Loire  
Optimisation et développement du port  
de la Faute-sur-Mer (85)**

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

L'autorité environnementale a été saisie le 13 mars 2018 d'une demande d'autorisation environnementale concernant l'optimisation et le développement du port de la commune de la Faute-sur-Mer.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge pas de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

## **1 – Présentation du projet et de son contexte**

Le projet, porté par la commune de la Faute-sur-Mer, a pour objet l'optimisation et le développement du port d'échouage existant, situé sur l'embouchure du Lay, principal fleuve côtier de la Vendée. Sa capacité actuelle théorique est de 250 emplacements. 8 à 15 d'entre eux sont dimensionnés pour les professionnels (pêche et aquaculture), les autres sont à destinés à la navigation de plaisance et environ 25 sont devenus inutilisables du fait de l'envasement du Lay.

Le projet comporte les éléments suivants :

- réfection partielle des berges,
- dragage au droit des pontons de bois, réfection des plus vétustes et suppression des moins fonctionnels,
- construction d'une nouvelle capitainerie et implantation de trois cabanes mobiles pour les professionnels,
- création d'une zone technique comportant une aire de stockage d'embarcations de loisirs de 1,35 hectares et une aire de carénage de 317 m<sup>2</sup>, sur une zone déconstruite après la tempête Xynthia, située à l'arrière de la zone portuaire,
- mise en place d'un ponton d'escale,
- mise en place d'un pont d'attente de mise à l'eau,
- reprise des voiries d'accès au port,
- création d'un franchissement au niveau du port du Virly permettant de relier les

parties Nord et sud du port,

- réfection des espaces publics, avec la création d'un parking de 50 places et d'un parking pour les remorques des navires associé au fonctionnement de la cale de mise à l'eau,
- requalification paysagère du site.

## **2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

Au regard de la nature et de la localisation du projet, les enjeux environnementaux identifiés concernent essentiellement la prise en compte des risques et des milieux naturels, humides et aquatiques, tant en ce qui concerne les aménagements projetés que les dragages et rejets d'eaux pluviales et usées en phase de fonctionnement.

## **3 - Qualité de l'étude d'impact**

Le dossier réglementaire intégrant l'étude d'impact se compose d'un volume unique de 166 pages daté de février 2018 et d'un plan général des travaux, non fourni à la MRAe.

Le dossier, bâti suivant les exigences réglementaires issues de la réforme des études d'impact de 2016, est bien illustré, mais devrait être précisé sur certaines thématiques (cf. développements en partie 4 du présent avis).

Un bref rappel de l'histoire du port (période et type d'aménagements réalisés, procédures mises en œuvre, titres d'occupations reçus et durée de validité) serait également utile, ainsi qu'un plan identifiant à la fois l'emprise du périmètre portuaire concédé et des autres titres d'occupation (actuels et futurs) et la numérotation des pontons évoqués au fil du dossier.

Le volet d'analyse réglementaire devrait faire état des autorisations d'urbanisme à obtenir et préciser le fondement de la consultation de la commission départementale de la nature, des sites et des paysages (CDNPS) annoncée.

L'indication suivant laquelle le projet a été soumis à étude d'impact par décision tacite de l'autorité environnementale, suite au dépôt d'une demande d'examen au cas par cas le 9 janvier 2017 est à rectifier. La commune a fait le choix de réaliser une étude d'impact, préalablement au dépôt de son dossier auprès du préfet de la Vendée le 4 décembre 2017.

Le double objectif poursuivi par la collectivité, à savoir améliorer le niveau de services pour les usagers du port et porter la capacité de l'équipement à 270 places (échouages et stockage à terre), tout en limitant l'artificialisation des lieux du fait des incertitudes à long terme sur la demande en places, est expliqué. Un tableau de synthèse recensant les emplacements avant/après, en les dissociant suivant leur typologie (échouage/stockage à terre) et leur vocation (plaisance/professionnels) serait toutefois utile. Le dimensionnement de l'aire de stockage (capacité annoncée d'au moins 90 emplacements, apparemment supérieure au besoin énoncé) et celui de l'aire de carénage, ainsi que son articulation avec celle de l'Aiguillon-sur-Mer, seraient également à mieux justifier, sachant que cette dernière avait semble-t-il été autorisée

en 2011 dans le but de satisfaire aux besoins de ces deux ports voisins, tous deux concédés par le conseil départemental de la Vendée.

Le dossier présente les variantes étudiées pour le franchissement du Virly et les dragages. Il serait intéressant d'argumenter l'emploi de bois exotique plutôt que d'origine locale pour la réfection des pontons et l'absence de suppression ou de relocalisation des voies existantes, actuellement pour partie non circulables. Une illustration de type cliché et un chiffrage comparatif viendraient aussi utilement appuyer le choix esthétique et budgétaire de géotextile et grillage plutôt que de palplanches pour la réfection des berges. Les volumes et l'origine des apports de matériaux mériteraient aussi de figurer au dossier.

Le dossier argumente l'articulation du projet avec des documents de rang supérieur, sans toutefois être réellement démonstratif.

Au regard des objectifs environnementaux du Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) de la DCSMM pour la sous-région marine Golfe de Gascogne et la prise en compte de la mesure M017 du programme de mesures, la gestion de l'ensemble des déchets portuaires et non seulement celle des déchets issues des activités de carénage devrait être traitée dans le dossier. Ce dernier devrait par exemple préciser les intentions de la commune en matière d'installation de dispositif de collecte et de pré-traitement des eaux noires et grises.

Pour le programme de mesures du PAMM, le rappel du libellé des trois mesures concernées ne suffit pas à démontrer en quoi les différentes actions prévues pour ces trois mesures sont respectées dans le cadre du projet (cf. notamment action 2 de la mesure M013 sur les carénages qui prévoit d'étudier les possibilités de mutualisation des aires).

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus devrait analyser les cumuls d'impacts possibles en matière de dragages, sans se limiter à l'annonce d'une coordination entre gestionnaires. L'analyse devrait aussi prendre en compte le projet de parc urbain situé légèrement en amont du port, omis du fait de la concomitance des calendriers d'instruction des deux dossiers.

***La MRAe recommande de compléter les informations concernant : l'histoire du port, la réglementation, les intentions en matière d'installation de dispositif de collecte et de pré-traitement des eaux noires et grises, la capacité des équipements projetés, les arbitrages réalisés, les cumuls d'impacts avec d'autres projets connus et la compatibilité du projet avec les documents de rang supérieur.***

#### **4 – Prise en compte de l'environnement par le projet**

Les thématiques appelant plus spécifiquement des remarques sont détaillées ci-après.

##### Risques naturels

Le secteur d'implantation du projet est exposé à des risques importants d'inondation et de submersion mais participe aussi, plus largement, à la cohérence du système de protection des zones urbanisées de la commune.

Le territoire de la commune est concerné par un plan de prévention des risques naturels (PPR), qui régit l'utilisation des sols en fonction des risques auxquels ils sont soumis, et par un programme d'actions de prévention des inondations (PAPI), qui vise à réduire les conséquences des inondations sur les territoires à travers une approche globale du risque, portée par un partenariat entre les services de l'Etat et les acteurs locaux, incluant notamment la définition et le cofinancement des travaux à réaliser en vue d'assurer l'efficacité et la cohérence des systèmes d'endiguement.

La question des digues littorales est étudiée au dossier. Elle serait toutefois à compléter pour s'assurer d'une bonne prise en compte des enjeux de sécurité. La question des interrelations entre le projet et la thématique digues mériterait plus globalement de faire l'objet d'un chapitre particulier au regard de son importance. Le rapport de la mission G2PRO mentionné au dossier devrait également être annexé de façon à pouvoir se référer aux études géotechniques.

En effet, les digues sont concernées à double titre par le projet :

- d'une part, par la création d'un tronçon de voie en épaulement. La stabilité générale a été étudiée en phase finale, mais sans charge sur la digue, uniquement sur le franchissement du Virly, et n'a pas été étudiée en phase chantier. Le dossier devrait indiquer si le battage des pieux est susceptible d'impacts, comment va être réalisé l'épaulement à venir sur la digue vu la difficulté de ne pas toucher à cette dernière pour "lier" les deux remblais par redan par exemple. Il en est de même pour les enrochements en place ;
- d'autre part, la chaussée à recalibrer pour l'accès sud au port à sec passe sur la digue, dont la stabilité dans les conditions de circulation prévues doit être vérifiée si cela n'a pas été réalisé dans le rapport de G2PRO.

Le dossier devrait aussi indiquer si le syndicat mixte « Marais poitevin bassin du Lay », gestionnaire de cette digue depuis le 1er janvier 2018, a validé les travaux et aménagements à venir, une convention entre le syndicat et la commune, au titre de la sécurité des ouvrages hydrauliques, étant nécessaire.

Enfin, le paragraphe 5.1.11 devrait prendre en compte les travaux autorisés et à venir sur les tronçons B, C et D de la digue est, en particulier le tronçon D situé en limite de l'aménagement dont les travaux sont envisagés pour 2018 par le même maître d'œuvre.

Le projet est situé en zone rouge du plan de prévention des risques littoraux en vigueur, approuvé en avril 2017, qui s'impose aux projets dans un rapport de conformité, et non de simple compatibilité. Le dossier mentionne que le PPRL autorise les types d'aménagements projetés. Des références antérieures à son approbation, désormais obsolètes, seraient à actualiser. Des précisions seraient aussi à apporter sur les règles applicables, par exemple sur la nécessité ou non de remblais pour l'aire couverte, en vue de compléter si besoin l'analyse des impacts potentiels du projet sur d'autres composantes environnementales (paysage, apports de matériaux).

***La MRAe recommande de compléter les informations sur les interrelations entre le projet et la thématique digues et sur les contraintes techniques liées au règlement du PPRL.***

## Dragages

Le volume dragué annoncé, 10 000 m<sup>3</sup> sur 2 ans, semble correspondre uniquement aux travaux d'aménagement. Les besoins en dragage d'entretien, ainsi que les autorisations éventuelles à obtenir, devraient être explicités et pris en compte dans l'analyse. L'annexion de l'arrêté n°05 DRCLEL/2-602 de 2005 évoqué, autorisant le rejet dans le Lay par rotodévasage, permettrait de mieux saisir son contenu et sa durée de validité.

Les sédiments seront rejetés dans l'estuaire du Lay, déjà confronté à une forte sédimentation. Il serait ainsi essentiel d'évaluer l'impact cumulé des dragages des ports de La Faute-sur-Mer et de l'Aiguillon-sur-Mer ainsi que ceux des dragages d'entretien du chenal de navigation de l'estuaire du Lay.

L'accès au port de la Faute est tributaire du maintien de la cote de navigation dans le chenal de l'estuaire du Lay et donc du dragage d'entretien périodique du chenal. A ce titre, il serait utile, pour une meilleure compréhension des enjeux, de préciser les heures possibles d'accès au port (phasage à la marée en fonction des coefficients) si le chenal n'était pas dragué.

De plus, l'impact des dragages devrait être analysé non seulement au regard de la turbidité mais également des contaminants en lien avec les usages sensibles situés en aval, que constituent les activités de baignade et les zones conchylicoles. Ainsi, le tableau comparatif des différentes techniques de dragage devrait intégrer les contaminants dans les "inconvenients".

Concernant la qualité des sédiments dragués, quelques dépassements du seuil N1 pour les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ont été mesurés. Il n'est donc pas adapté de viser un non dépassement du N1 pour la rubrique 4.1.3.0 de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, ni de conclure à un non dépassement.

***La MRAe recommande de compléter le dossier en prenant en compte les dragages d'entretien et la qualité des sédiments.***

## Rejets et déchets liés à l'aire de carénage

Le dossier indique que le rejet des eaux après traitement aura lieu dans le réseau d'assainissement et que l'exutoire de la station d'épuration n'est pas connu. La démonstration que le dispositif d'assainissement (réseau et station) peut accepter ce type d'apport et le traiter de façon satisfaisante vis-à-vis du milieu récepteur fait ainsi défaut. Les conditions de rejet mériteraient d'autant plus d'être clarifiées que le dossier prévoit un suivi environnemental intégrant « des analyses des sédiments du milieu de rejet », sans en préciser la localisation.

Les déchets produits par cette activité étant de plusieurs natures, il serait nécessaire de les décrire et de garantir qu'ils seront gérés de façon adaptée. A noter notamment, la production de macro-déchets biologiques (coquillages, algues...) comportant des résidus de peinture qui relèvent d'une filière de traitement identique à celle des déchets industriels spéciaux. Pour limiter l'impact environnemental lors de la phase de peinture des bateaux, des mesures du type bâchage seraient à prévoir.

***La MRAe recommande de mieux justifier de la bonne prise en compte des rejets et déchets divers.***

## Milieux naturels

La commune fait partie du parc naturel régional du marais poitevin. Le projet prend place à la fois dans un secteur déconstruit, assez fortement rudéralisé, et dans l'emprise du port existant, situé dans la zone de protection spéciale FR5410100 et la zone spéciale de conservation FR5200659 du Marais poitevin.

Il se situe également à l'amont de la zone de protection spéciale marine FR5412026 Pertuis charentais-Rochebonne et de secteurs protégés, notamment l'arrêté de protection de biotope de la berge orientale du Lay entre la Petite jetée et la pointe de l'Aiguillon, la réserve naturelle nationale de l'anse de l'Aiguillon et le parc naturel marin des Pertuis.

Le volet milieux naturels est renseigné de façon claire. L'enjeu principal concerne les vasières qui renferment des habitats favorables au cycle de vie des oiseaux limicoles et anatidés. Le dossier indique que le calendrier du chantier tient compte des périodes de nidification (ce qui gagnerait à ressortir plus clairement en page 60). Le projet évite le dragage de gazons à salicorne et soude. Les aménagements projetés limitent l'artificialisation nouvelle, dans le site Natura 2000 du marais poitevin, à l'emprise nécessaire pour l'aménagement d'un franchissement au niveau du port du Virly, permettant de relier les parties Nord et sud du port. La destruction de 590 m<sup>2</sup> de zone humides engendrée par cet aménagement est compensée par le démantèlement (dont le calendrier serait à préciser) de pontons de bois situés aux extrémités nord et sud du port, permettant la restauration progressive de 690 m<sup>2</sup> d'habitats humides d'intérêt communautaire.

Pour autant, des précisions sur les volets pollution, assainissement et augmentation de la fréquentation de la zone de navigation seraient aussi nécessaires, à l'appui de la conclusion suivant laquelle ce projet de développement d'un équipement existant n'apparaît pas de nature à avoir un impact significatif sur des espèces et habitats d'intérêt patrimonial, notamment sur ceux ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 concernés.

De même, la création des voies et du port existants seraient difficilement envisageables à l'aune des réglementations actuelles. En ce sens, le dossier gagnerait à argumenter le choix de ne pas étudier de variante d'aménagement permettant une renaturation des tronçons de voie déjà aménagés sur des milieux humides, dans le cadre de la présente opération.

La MRAe rappelle la nécessité de prendre en compte dans l'analyse les impacts indirects potentiels du projet, en ce qui concerne notamment la présence éventuelle de contaminants dans les rejets et l'augmentation de la fréquentation du bassin de navigation.

## Nuisances

Le dossier ne met pas en évidence de risques de nuisances pour les riverains à proximité du projet. A noter cependant que l'analyse n'intègre, pour la phase d'exploitation, que l'entretien de la végétation. L'absence de nuisances liées par exemple au fonctionnement de l'aire de carénage serait à argumenter.

***La MRAe recommande d'examiner l'ensemble des nuisances potentielles.***

## Paysage

Le projet est concerné par les sous-entités paysagères de la vallée du Lay, des zones déconstruites et du port lui-même. Celui-ci présente un intérêt patrimonial au niveau des estacades et pontons de bois, mais un aspect plus sommaire et peu esthétique au niveau des installations à terre.

L'un des objectifs du projet est la requalification paysagère du site. Le projet prévoit une réfection des berges et des pontons à l'identique pour conserver le caractère traditionnel. Les aménagements paysagers de type plantations d'essences locales, reprise de sols et installation de mobilier urbain, sont prévus essentiellement aux abords de la capitainerie, du parking privé et du parking à bateaux. Le parti architectural des bâtiments techniques projetés est présenté.

***La MRAe recommande de mieux renseigner le dossier sur l'insertion paysagère de l'aire de stockage d'embarcations, projetée entre le terrain de golf et son practice.***

## Conclusion

Les aménagements projetés dans le cadre du développement de cet équipement existant représentent une emprise modeste. Pour autant, au regard de la sensibilité du secteur d'implantation au regard des risques et des milieux naturels, l'étude d'impact devrait être précisée de façon à disposer de tous les éléments nécessaires pour appréhender de façon pleinement satisfaisante tous les enjeux techniques et environnementaux liés au projet.

Nantes, le 13 mai 2018

Pour la MRAe des Pays-de-la-Loire  
et par délégation,  
la présidente

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabienne Allag-Dhuisme', with a horizontal line underneath.

Fabienne Allag-Dhuisme