



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

*Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement des Pays de la Loire*

Nantes, le **26** AOUT 2012

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**sur le projet de réaménagement du port de l'Aiguillon-sur-Mer**  
(département de la Vendée)

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

**1 - Présentation du projet**

Le port de l'Aiguillon-sur-Mer est un port d'échouage concédé à la commune par le conseil général de la Vendée. Il est situé sur l'estuaire du Lay et établi le long de la berge qui a fait l'objet au fil des années de stabilisations variées, réalisées au coup par coup.

La commune souhaite réaligner et renforcer le front d'amarrage du port afin de sécuriser le terre plein, son accès et les opérations de manutention et améliorer les services aux usagers.

Le dossier s'inscrit dans un programme de travaux de modernisation dans les limites de l'enceinte portuaire, dont la première phase de travaux (estacade en bois et quai mixte bois/béton) a fait l'objet d'une autorisation en 2008. En 2011, un arrêté complémentaire a autorisé la réalisation de l'aire de carénage prescrite dans l'arrêté de 2008 et la rénovation du bassin de plaisance.

La commune sollicite désormais une autorisation pour la réalisation d'un quai linéaire en palplanches métalliques vertical de 400 mètres de long, redimensionné par rapport au programme initial en vue de contribuer à la protection contre le risque de submersion, la mise en œuvre d'une trentaine de passerelles en bois avec perches d'amarrage similaires aux perches existantes et la mise en œuvre de divers équipements portuaires.

## **2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Au vu de la nature du projet, les points de vigilance concernent essentiellement la prise en compte des milieux naturels et aquatiques, l'efficacité des futurs aménagements vis-à-vis du risque de submersion et leur intégration paysagère.

## **3 - Qualité du dossier**

Au plan formel, l'étude d'impact sur laquelle porte le présent avis se compose d'un document de 68 pages (version mai 2012) de qualité inégale.

### **Cadre du projet**

Le dossier s'inscrit dans un programme de travaux qui a fait l'objet de différentes phases depuis 2008.

En premier lieu, l'article R 122-3 du code de l'environnement définissant le contenu des études d'impact prévoit que « lorsque la réalisation (de travaux prévus dans un programme) est échelonnée dans le temps, chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ». Un extrait de l'étude d'impact initiale de mars 2007, qui prévoyait l'ensemble des travaux évoqués et en présentait tous les impacts, devra être joint au dossier mis à l'enquête publique. Par ailleurs, le volet d'appréciation des impacts de l'ensemble du programme pourra utilement être mis à jour si des évolutions sont intervenues depuis cette étude.

En second lieu, tant l'intitulé de l'étude d'impact (« Réaménagement du port », sans davantage de précision) que la présentation au dossier des travaux autorisés en 2011 - et a priori déjà en cours de réalisation - comme une composante du « projet phase 2 » et de l'étude d'impact interroge sur l'articulation des procédures et sur les contours du projet actuellement soumis à l'avis de l'autorité environnementale. Ce type d'avis ayant notamment vocation à éclairer l'autorité décisionnaire et le public, et non à valider des aménagements a posteriori, le présent avis ne portera que sur les aménagements restant à autoriser.

En troisième lieu, le contexte réglementaire de l'actuel projet aurait gagné à être mieux précisé et le dossier aurait dû rappeler à quel titre le projet était soumis à étude d'impact. Le fait que le dossier déposé vise les rubriques 2230 (rejet des eaux de carénage) et 4120 (aménagement portuaire) de la loi sur l'eau, mais non la rubrique 3260 (digue de protection) alors qu'il assigne au futur quai rehaussé un rôle de protection des installations portuaires contre les submersions marines, mériterait d'être expliqué. En effet, cette dernière rubrique concerne les digues, or le projet, qui ne porte pas sur un ouvrage de protection stricto-sensu, ne fait que prendre en compte la dimension protection et anticiper sur les dispositions futures du PAPI.

Le dossier présente également des lacunes plus ou moins importantes sur les thématiques développées ci-dessous, auxquelles il conviendrait de remédier afin de pouvoir mieux mesurer les impacts du projet.

## Risques

Tout en considérant que la dimension « protection » est secondaire dans l'objet du programme de travaux, il aurait pu être intéressant que le dossier soit un peu plus développé sur l'analyse des risques, tant en termes d'état initial que de justification du projet retenu et d'incidences.

Les réflexions en cours dans le cadre du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI), visant à définir un projet de protection globale, dans lequel pourra s'inscrire ce projet portuaire à terme, auraient méritées d'être également détaillées et cartographiées plus précisément, même s'il ne s'agit que de réflexions (et non d'un projet) à ce stade. Cela aurait permis de compléter l'information du lecteur sur le contexte géomorphologique de l'opération. On regrette également l'absence de carte de relevés topographiques, le dossier faisant tantôt état d'un terrain naturel à 3,70 m NGF, tantôt état d'une cote qui serait par endroits à 2,70 m NGF.

En effet, même si ces travaux s'inscrivent avant tout dans un projet de réaménagement du port, on peut regretter que le calendrier des travaux ne permette pas une mise en perspective des choix retenus par rapport aux études hydrauliques et aux arbitrages en termes de prévention des risques qui interviendront postérieurement dans un cadre élargi, ce qui affaiblit la démonstration du bénéfice escompté de cette seconde phase de travaux dans sa conception actuelle, .

Dans ce contexte, et compte tenu des moyens financiers publics importants que la protection contre les submersions marines impose d'engager sur ce territoire, il aurait été intéressant que le dossier présente une analyse coûts/bénéfices de l'intégration immédiate de la poutre de couronnement du quai aux travaux envisagés dans le cadre du réaménagement portuaire.

## Analyse paysagère

L'état initial fournit une analyse nourrie et intéressante. La partie description, justification et incidences paysagères du projet aurait par contre mérité d'être précisée, de façon à visualiser les volumes, l'apparence extérieure et l'intégration dans son environnement du quai et de sa poutre de couronnement, côté estuaire et côté terre, ce que ne permet pas l'unique représentation sous forme de coupe jointe au dossier.

## Milieux naturels

Le dossier aurait gagné en lisibilité s'il avait comporté une carte des milieux dressée spécifiquement pour ce projet, plutôt que la simple reprise (page 32) d'une carte générale du syndicat mixte du parc interrégional du marais poitevin datant d'une dizaine d'années, dont l'échelle originelle n'est pas indiquée et qui est surtout mal calée avec l'ortho-photoplan, ce qui ne permet pas de visualiser clairement les habitats intéressants le projet.

Il est indiqué que les relevés naturalistes ont été actualisés en mai 2012 et qu'aucune espèce végétale rare ou menacée ne sera impactée. Des indications sur les évolutions éventuelles observées par rapport aux observations de 2006-7 auraient été utiles pour appréhender les dynamiques en cours, le cas échéant, ainsi que des indications sur les statuts éventuels de protection des espèces observées, pour justifier du respect de la législation sur les espèces protégées.

Le dossier comporte un volet d'évaluation des incidences sur les espèces et habitats relevant des sites Natura 2000 concernés, peu détaillé s'agissant du site marin (les espèces ayant justifié le classement auraient mérité d'être brièvement rappelées) mais dont la conclusion d'une absence d'impact significatif du projet sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire concernés apparaît cohérente.

### Urbanisme

Concernant la loi Littoral, le dossier se réfère à l'article R 146-1g du code de l'urbanisme relatif aux parties naturelles des sites inscrits ou classés, alors qu'il n'en existe pas sur la commune, et aux aménagements légers issus du décret n° 2004-310 du 29 mars 2004, dont la circulaire n° 2005-57 du 15 septembre 2005 a précisé les modalités d'application, sans démontrer que le POS datant de 1993 aurait déjà intégré ce nouveau décret, ni indiquer ce que son règlement autorise en espaces remarquables.

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

Le projet, situé à l'interface d'un secteur urbanisé et d'un estuaire, tient bien compte des milieux naturels environnants. Il conviendra également, de façon à éviter des effets dommageables sur les usagers du plan d'eau de l'Aiguillon-sur-mer, d'interdire les travaux au minimum 24 heures avant et pendant la phase de remplissage du plan d'eau durant la saison balnéaire.

Le projet prévoit, par référence aux études du plan de prévention des risques littoraux (PPRL) et au retour d'expérience de la tempête Xynthia, une mise à la cote 4,70 m NGF des couronnements des quais portuaires par anticipation du futur programme global qui sera défini dans le cadre du PAPI. Les études hydrauliques et économiques du PAPI, menées à l'échelle de la zone globale à protéger, auront à justifier le niveau de la protection ambitionné, à l'appui d'une analyse coûts-bénéfices notamment.

Le dossier indique que si un niveau de protection plus élevé est souhaité dans le cadre du PAPI, des dispositifs complémentaires devront être prévus à l'arrière des quais (avec le risque de limiter in fine l'intérêt d'un rehaussement anticipé des quais).

La cote 4,70 m NGF correspond toutefois déjà au niveau le plus haut historiquement connu et est celui considéré par le PPR.

En conclusion, au titre des risques naturels, ce projet ne saurait constituer à lui seul une réponse aux risques importants et avérés de submersion marine du bourg de l'Aiguillon-sur-mer. Toutefois, la volonté d'intégrer dans le cadre de cet aménagement portuaire la problématique des risques de submersion marine apparaît intéressante, ces deux enjeux ne pouvant être appréhendés de manière dissociée sur ce secteur qui regroupe différents usages et différentes fonctions.

Pour les raisons précédemment évoquées, cette opération devra nécessairement s'accompagner d'un projet plus global de protection et de prévention des risques, à l'échelle de l'ensemble de la zone à protéger. L'étude de danger qui sera réalisée sur le système global, dans le cadre du PAPI, devra intégrer le périmètre portuaire.

## 5 – Conclusion

Le projet s'inscrit dans un programme cohérent de modernisation d'un port existant, permettant également une meilleure maîtrise des opérations de carénage.

Sous réserve des compléments à apporter, le projet n'apparaît pas de nature à engendrer un impact rédhibitoire en termes d'intégration paysagère et de milieux naturels.

En termes de protection contre les submersions marines, la volonté de la commune de profiter de cette phase de travaux pour y intégrer une poutre de couronnement n'apparaît pas dénuée d'intérêt et semble relativement neutre sur les autres composantes environnementales.

Le préfet



Christian de LAVERNÉE