



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

*Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement*

Nantes, le 11 DEC. 2013

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**sur le projet de reconstruction de l'estacade de la Fosse**  
**Commune de Barbâtre**  
**Département de la Vendée**

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L 122-1 du code de l'environnement. Selon l'article R122-1-1 du même code, l'autorité administrative compétente pour ce projet est le préfet de région, qui s'appuie pour préparer son avis sur les services de la DREAL.

Cet avis, transmis au porteur de projet, est à joindre au dossier soumis à enquête publique, support de la procédure de déclaration de projet à laquelle est soumise la commune en application de l'article L 126-1 du code de l'environnement.

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.

**1 - Présentation du projet**

L'estacade de la Fosse, longue d'environ 85 mètres, est située sur le domaine public maritime de la commune de Barbâtre, à 150 mètres environ du pont de Noirmoutier. Réalisée dans les années 60 pour assurer une liaison par bac avec le continent qui a cessé avec la création du pont, elle a également assuré jusqu'aux années 2000 des liaisons passagers estivales avec l'Île d'Yeu.

Très dégradé, cet ouvrage autrefois équipé d'un ponton et d'une passerelle est fermé au public depuis 2009 du fait de sa vétusté.

La commune de Barbâtre envisage de reconstruire l'estacade sur place, en vue de maintenir et de développer les activités nautiques (embarquement/débarquement pour la plaisance, rétablissement d'une ligne de transport de passagers dans le cadre d'un transfert d'activité depuis Fromentine, incluant le cas échéant la réalisation d'aménagements complémentaires à la charge du futur exploitant) et d'agrémenter le lieu de promenade que constitue la pointe de la Fosse.

Raccordée à la chaussée par une rampe en calcaire et dotée à son extrémité d'un escalier d'accostage, la nouvelle estacade, de dimensions similaires bien que légèrement plus large, serait surélevée de 90 cm de façon à mieux résister aux éléments.

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

Au regard de la nature et de la localisation du projet, les enjeux environnementaux identifiés concernent essentiellement - tant pour la reconstruction de l'ouvrage lui-même que pour son exploitation future - la prise en compte des impacts à terre et en mer, des écosystèmes et des phénomènes d'érosion observés dans le secteur, ainsi que l'insertion paysagère du projet dans l'environnement existant.

Une note de cadrage du contenu de l'étude d'impact a été adressée à la collectivité le 14 mars 2013.

## **3 - Qualité du dossier**

Le dossier reçu comporte une étude d'impact valant étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau et un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 distinct.

L'article R 122-5 du code de l'environnement exige, lorsqu'un projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, que l'étude d'impact comprenne une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Cette disposition vise à permettre au maître d'ouvrage et à l'autorité décisionnaire d'une première tranche de travaux de s'assurer, dès ce stade, de l'absence d'impact rédhibitoire à l'échelle du programme global.

Il apparaît à la lecture du dossier que le projet de reconstruction de l'estacade constitue la première phase d'un projet plus global, constitutif d'un programme au sens de l'article R 122-5 du code de l'environnement, incluant une démarche de régularisation des mouillages et le rétablissement d'une ligne de transport de passagers. Pour cette raison, le dossier aurait dû comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, ce qu'il ne fait que partiellement.

Pour le reste, concernant les écosystèmes, les phénomènes hydrosédimentaires et les aspects sanitaires, le dossier est d'un niveau de qualité satisfaisant, clair et adapté aux enjeux en présence. Il a ainsi donné lieu le 14 février 2013 à un récépissé de déclaration au titre de la loi sur l'eau en application de la rubrique 4.1.2.0. de la nomenclature, applicable aux travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu. Dans les 2 mois qui ont suivi, il n'a pas été demandé de complément, il n'a pas été fait opposition et il n'a pas été proposé de prescriptions particulières.

Inversement, les impacts du futur ouvrage en termes de mouillage/navigation et ses interactions avec la zone terrestre attenante apparaissent insuffisamment appréhendés.

Le dossier fait état de l'illégalité des mouillages existants à proximité de l'estacade - dont la reconstruction risque de favoriser le développement puisque l'une des finalités du projet est de faciliter l'embarquement et le débarquement des plaisanciers - et de la volonté de la commune de mener une démarche de régularisation, non engagée à ce jour.

Sachant que l'opportunité d'une régularisation ou d'un développement des mouillages devra être appréciée dans le cadre des procédures prévues à cet effet, il aurait été pertinent d'engager la démarche de régularisation sans attendre, ou d'envisager dans la présente étude d'impact le fait que l'autorité compétente puisse s'opposer à une régularisation (et donc d'argumenter l'utilité de la reconstruction de l'estacade en pareil cas).

Compte tenu des incertitudes et/ou imprécisions pesant sur l'ampleur des besoins motivant le projet (cf notamment l'accès à des mouillages actuellement non encore régularisés, le transfert d'une éventuelle ligne de transport de passagers vers l'Ile d'Yeu...), le dossier aurait mérité d'être plus explicite sur la nécessité même de cette reconstruction.

La question des effets indirects potentiels de l'utilisation du futur ouvrage sur la zone terrestre attenante à l'estacade, notamment en termes de circulation et de stockage de véhicules et de remorques, voire d'autres aménagement connexes liés au transport de passagers, est quant à elle insuffisamment appréhendée.

Le dossier fait état du zonage ND et du règlement du plan d'occupation du sol applicable sur ce secteur, qui ne font pas obstacle à la reconstruction de l'estacade. Il rappelle l'existence d'une petite place carrossable aux abords de l'ouvrage, ainsi que les termes de l'article L 146-4-III du code de l'urbanisme issu de la loi Littoral (applicable indépendamment du plan d'occupation du sol) interdisant, en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage, exception faite des constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Cependant, le dossier ne matérialise pas la bande des 100 mètres sur le secteur concerné par le projet bien que cette disposition y interdise de fait l'aménagement d'espaces de stationnement, ne quantifie pas les besoins et n'esquisse pas de solutions en termes de desserte par les transports en commun, de parkings relais ou de maîtrise des gênes et nuisances éventuelles sur le quartier voisin.

Il aurait également été utile :

- pour aider le lecteur à mieux visualiser le fonctionnement de ce secteur de la commune, de cartographier les statuts de propriété et modes d'occupation actuels entre la pointe et la zone urbanisée, sur lesquels la commune s'est appuyée pour définir ses marges de manoeuvre en termes d'implantation,
- de mentionner l'autorité décisionnaire en la matière ainsi que la ou les procédures applicables à l'appui de l'indication selon laquelle le rétablissement d'une ligne de transport de passagers ne pourra intervenir que par transfert d'activité depuis Fromentine sans création de ligne nouvelle,
- et d'expliquer pour quelles raisons quelques indications attendues au vu de la lettre de cadrage de l'étude d'impact du 14 mars 2013 ne figurent pas au dossier (exemple : impacts éventuels de travaux d'aménage des réseaux en vue de la desserte de l'ouvrage par un point d'eau telle que prévue au dossier).

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

Sous réserve des lacunes relevées en partie 3, qui ne permettent pas d'apprécier pleinement les impacts du projet, les principales composantes environnementales appellent les remarques suivantes :

##### Aspects hydrosédimentaires

Au terme des études réalisées et au vu des dispositions constructives retenues (incluant une réduction du nombre de pieux), le projet n'apparaît pas de nature à engendrer des effets dommageables au plan hydrosédimentaire.

##### Biodiversité

Le projet est situé dans l'enveloppe des sites Natura 2000, ZPS FR5212009 et SIC FR5200653, « marais breton, baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt de Monts » et à proximité des sites Natura 2000 marins SIC estuaire de la Loire sud – baie de Bourgneuf et ZPS estuaire de la Loire – baie de Bourgneuf et de la zone d'intérêt écologique faunistique et floristique de type I n°50210011 « récifs d'hermelles aux abords des roches de la Fosses ».

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 conclut à une absence d'effets dommageables notables du projet sur les espèces et habitats ayant justifié la mise en place des sites Natura 2000 concernés, en omettant toutefois d'analyser si le risque de développement des mouillages forains (incluant la pose de corps-morts) imputable à la mise en service de la future estacade est - ou non-susceptible de porter atteinte à des espèces ou habitats d'intérêt communautaire.

##### Paysage

La reconstruction de cet ouvrage dans un style plus contemporain n'apparaît pas de nature à engendrer un impact paysager majeur, à condition toutefois que toutes mesures utiles soient prises pour éviter une recrudescence du stationnement automobile à proximité et de ne pas planifier d'aménagements lourds complémentaires.

##### Déchets/matériaux

Le projet inclut un emploi de la moitié des matériaux issu de la déconstruction de l'ouvrage existant (en vue de sa reconstruction ou de chantiers communaux ultérieurs), cohérent avec une politique de maîtrise des déchets.

#### 5 – Conclusion

Si la reconstruction de l'estacade n'apparaît pas en soi problématique, la maîtrise des effets indirects potentiels de l'utilisation du futur ouvrage (mouillages, navigation, interactions avec la zone terrestre attenante) apparaît insuffisamment appréhendée, notamment en termes de circulation et de stockage de véhicules et de remorques.

Pour le préfet de la région Pays de la Loire  
et par délégation

Le secrétaire général adjoint  
pour les affaires régionales

Maurice BOLTE