

Direction régionale de
l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Poitou-Charentes
Service connaissance des territoires
et évaluation
Division évaluation environnementale

Poitiers, le 13 août 2015

**Avis de l'autorité administrative
compétente en matière d'environnement**

Nos réf. : SCTE/DIEE-CD - N° 574

Courriel : scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009
Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011

Contexte du projet

Demandeur : **Municipalité de MARANS**

Intitulé du dossier : **Réorganisation intérieure du bassin du Port de Marans**

Lieu de réalisation : **communes de Marans**

Le dossier est soumis :

- à enquête publique (article L123-2 du code de l'environnement)
- à mise à disposition du public (article L122-1-1 du code de l'environnement)

Date de saisine de l'autorité environnementale : **30/06/2015**



Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : **10/07/2015**

Date de l'avis du Préfet de département : réputé sans observation

Contexte réglementaire

Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe 2.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet.

Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier en cas d'enquête publique. Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.

1- Analyse du contexte du projet.

Le port de Marans est situé sur la Sèvre Niortaise à un peu plus de 10 km en amont de son embouchure au niveau de la baie de l'Aiguillon.

Le dossier indique que « *la flotte actuelle du Port compte 180 unités* » amarrées à couple le long des quais, sur 400 ml de pontons flottants équipés de bornes d'alimentation en eau et en électricité. Pour autant, l'observation de la zone portuaire sur photos aériennes montre que les bateaux s'étalent sur environ 650 m le long des quais.

La Mairie de Marans, gestionnaire du port de plaisance, souhaite « *réorganiser le bassin afin d'améliorer les conditions d'accueil des visiteurs et des plaisanciers* » (sécurisation des conditions d'accès aux bateaux notamment), et plus largement « *accroître la qualité de l'espace portuaire et l'image de la ville* ».

Le projet présenté dans l'étude d'impact (Cf. plan ci-dessous) est un réaménagement de deux zones d'amarrage (appelées « *pannes* » dans le dossier) situées de part et d'autre de l'aire de grutage, sur le Quai du 11 Novembre :

- une panne composée d'un ponton en continuité du ponton existant le long du quai du 11 Novembre, de « *deux pannes* » (correspondant à des pontons) perpendiculaires et équipées de catways¹ d'amarrage pour l'accueil de 24 bateaux de différentes tailles (Cf. tableau page 35 et Planche 2 annexée au dossier- plan de masse zones A et B). Chacune des deux pannes sera ancrée, à son extrémité, sur le fond du port, par un pieu tube métallique qui dépassera de 1,70 m au-dessus de l'eau.

- une panne composée d'un ponton équipé de catways pour l'accueil de 8 bateaux de 6 à 12 m, d'un ponton d'accueil d'un plus gros bateau et d'un ponton d'attente pour le grutage des navires ;

Les pontons et catways d'amarrage seront à structure aluminium et platelage bois exotique.

Une passerelle d'accès sera installée sur chacune des deux zones aménagées ; elles auront le même aspect que les pontons.

Les pontons seront ancrés au quai par des guides coulissants sur une structure métallique verticale, dite « *de type HEA* » dans le dossier, fixée au pied dans la couche superficielle de banche calcaire , et en hauteur « *sur un massif béton intégré en arrière du couronnement du quai existant* » pour éviter les sollicitations mécaniques qui pourraient dégrader la structure du quai historique. Ces structures métalliques dépasseront de 1,30 m au-dessus du quai et seront au nombre de 15 répartis sur les 165 m de pontons installés.



Figure 16 du dossier

¹ Catways : petit appontement flottant longeant un bateau amarré

Le projet se situe dans le périmètre de la ZPPAUP de Marans (Zone de Protection du patrimoine Architectural et Paysager).

Ainsi, compte-tenu des caractéristiques du projet et du contexte dans lequel il s'insère, le principal enjeu à prendre en compte concerne l'insertion paysagère des aménagements dans un secteur au patrimoine architectural et paysager reconnu et réglementé. De plus, même si le dossier indique qu'il n'y a pas d'augmentation de la capacité d'accueil, il est possible que les aménagements induisent une évolution d'utilisation du port (par exemple augmentation de l'utilisation résidentielle des bateaux) qui peut constituer un enjeu à traiter, vis-à-vis notamment de la ressource en eau (demande eau potable et traitement eaux usées).

En application du code de l'environnement, le projet est soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau² et à étude d'impact³ au titre de la rubrique 10d) annexée à l'article R122-2. Etant en ZPPAUP, les aménagements sont soumis à autorisation instruite par le Service Départemental d'Architecture et du Patrimoine.

Ce présent avis a été rédigé sur la base du dossier d'étude d'impact daté d'avril 2015.

2- Qualité et pertinence de l'étude d'impact.

L'étude d'impact présentée comprend les différents éléments exigés au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement. L'étude comporte les éléments relatifs à l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000, précisés à l'article R.414-23 du code de l'environnement.

Cependant, le projet et l'état initial mériteraient d'être plus précisément décrits pour permettre une vision complète des conséquences des évolutions de la zone.

- Volet eau et milieux naturels

L'état initial et l'analyse des impacts sur les volets eau et milieux naturels (dont Natura 2000) sont traités de façon proportionnée aux enjeux et relativement satisfaisante. Cependant, la question du devenir des eaux usées issues des bateaux devrait être traitée dans l'état initial et analysée dans la partie impact, car elle peut constituer une source potentielle de pollution du milieu aquatique.

L'Autorité Environnementale recommande, pour une meilleure information du public et une analyse plus complète des impacts sur les eaux superficielles, d'ajouter dans l'état initial et l'analyse des impacts, des informations relatives aux obligations des propriétaires, au règlement du port, aux contrôles, aux modalités de collecte et de traitements des eaux usées.

- Volet activité portuaire

Une présentation du réaménagement est fournie sur un plan de masse qui présente 33 emplacements (auxquels s'ajoute une zone d'attente de grutage pour deux bateaux). Cependant, le nombre d'emplacements existants et utilisés sur la même zone n'est pas indiqué dans le dossier. Pourtant l'analyse des effets et impacts du projet se fonde sur le fait que « le nombre de bateaux pouvant être accueilli dans le port ne sera pas augmenté »(page.111).

L'Autorité Environnementale recommande de compléter l'état initial par une présentation détaillée de l'activité actuelle de plaisance (schéma de l'organisation, de la capacité d'accueil par type de bateau et du taux d'utilisation), globalement et de façon plus détaillée sur les deux

² Au titre de la rubrique 4.1.2.0 « travaux et aménagements portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu, d'un montant supérieur ou égal à 160 000 € mais inférieur à 1 900 000 € »- article R214-1 du code de l'environnement

³ Au titre de la rubrique 10d) « ports et installations portuaires, y compris port de pêche » annexée à l'article R122-2 du code de l'environnement

zones à réaménager, afin que la comparaison avec la situation future proposée puisse être faite, et qu'ainsi tous les effets potentiels du projet puissent être envisagés ; les conclusions présentées seraient ainsi mieux argumentées.

- Volet paysager

L'état initial est très sommaire ; il se limite à deux photos de la zone et à un court commentaire visant à rappeler que « *l'activité portuaire et les bateaux sont constitutifs du site et de l'identité de la ville* ». Certes, les photos permettent de visualiser le contexte dans lequel s'insère la zone à réaménager. Cependant, les éléments caractéristiques de la zone portuaire qui participent au classement en ZPPAUP, devraient être mis en exergue dans le dossier.

La description des équipements d'ancrage des appontements au quai est imprécise. Elle devrait donc faire référence aux esquisses présentées sur le plan de masse (planche 2) qui la complèteraient efficacement. La partie évaluation des impacts (p.113) devrait également citer ces esquisses. En outre, les éléments concernant les dimensions et la couleur des pieux tubes métalliques d'ancrage dans le port mériteraient être ajoutés.

L'analyse des effets sur le paysage est, elle aussi, limitée alors que la présence de la ZPPAUP indique un enjeu paysager notable, et que l'on peut présager des modifications substantielles des caractéristiques visuelles de la zone. Ainsi, en l'état actuel du dossier, les conclusions auxquelles aboutit l'analyse paysagère ne sont pas suffisamment argumentées (Cf.p.114 : le projet « *respecte l'intégration paysagère rendu nécessaire par la ZPPAUP* »).

L'Autorité Environnementale recommande d'expliquer sur quels éléments caractéristiques du paysage de la ZPPAUP le projet peut avoir des effets, de compléter la description des équipements liés à l'ancrage des pontons, et d'enrichir l'argumentaire concernant les effets du projet sur les caractéristiques paysagères.

En effet, même si « *l'Architecte des Bâtiments de France a validé la conception et l'intégration dans le paysage des pontons et passerelles* », comme indiqué page 113, le maître d'ouvrage n'est pas dispensé de produire, dans le cadre d'une étude d'impact donnant lieu à enquête publique, une analyse illustrée et argumentée permettant au public une complète appréciation des impacts paysagers du projet.

En outre, une analyse des solutions de substitution est produite, comme requis du point 5° de l'article R122-5 (p.98 du dossier). Les trois solutions alternatives envisagées diffèrent sur l'organisation spatiale des pontons et le nombre d'emplacements. Seule la solution retenue présente un mode d'ancrage au quai différent du mode « *panne bords à quai* » envisagé pour les trois autres solutions. Les critères de comparaison des quatre solutions ne sont pas exposés mais l'analyse des avantages et inconvénients fait ressortir ceux qui semblent avoir prévalu dans le choix.

Ainsi, la contrainte principale du secteur tient à la nécessité de maintenir un cercle dit « *d'évitage* » d'au moins 45 m de diamètre permettant les manœuvres du bateau de dragage du port. Cette contrainte semble être respectée par les quatre solutions. La solution retenue présente pourtant l'inconvénient d'être celle pour laquelle « *cet espace est réduit au minimum* ». Cependant, la solution retenue semble présenter la meilleure stabilité des pontons (du fait de l'ancrage sur pieu), et le nombre maximum d'emplacements créés.

Cependant, aucun critère paysager n'apparaît avoir été pris en compte dans la comparaison des solutions, alors qu'il s'agit de l'enjeu environnemental majeur de la zone d'intervention. Ce choix méthodologique mériterait d'être justifié.

Le résumé non technique méritera également d'être complété au regard des précisions demandées ci-avant afin d'assurer une complète information du public.

3- Prise en compte de l'environnement par le projet.

Comme le signale l'ARS⁴ dans son avis du 10 juillet, des précautions devront être prises afin de limiter les risques de pollution des eaux par les hydrocarbures ; les mesures proposées dans le dossier devront donc être rigoureusement mises en œuvre.

Le projet consistant en un réaménagement d'un secteur déjà utilisé pour la plaisance, et visant principalement à améliorer la sécurité des accès aux bateaux, ses conséquences restent limitées, et les mesures de réduction d'impact proposées semblent globalement adaptées.

Cependant, l'amélioration des conditions d'accueil des plaisanciers rendra le port plus attractif. C'est d'ailleurs un des objectifs affichés du projet et un impact positif sur le tourisme est identifié dans l'étude. Pourtant cette augmentation de fréquentation n'a pas été estimée, et ses impacts indirects n'ont pas été envisagés dans l'analyse. Quand bien même la capacité d'accueil resterait inchangée, les travaux peuvent induire une hausse du taux d'occupation, voire même l'évolution du type de bateaux accueillis et de leur mode d'utilisation (nombre de jour habités à quai et nombre d'occupants...), et donc indirectement des impacts équivalents à une augmentation de capacité.

L'AE recommande que cet effet potentiel soit analysé, au regard des éléments de l'état initial pertinents de fournir, afin de s'assurer que les conséquences d'une éventuelle évolution d'utilisation de la zone ont bien été prises en compte.

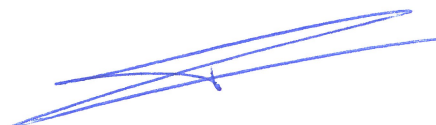
L'analyse de ces effets indirects sur la fréquentation du port, pourrait conduire le maître d'ouvrage à envisager des mesures ou aménagements pour traiter des problématiques qui se posent à l'échelle de l'ensemble du port. L'ARS souligne ainsi dans son avis qu'il « paraît important que la collectivité entame des démarches pour réduire les flux polluants (aires de carénage notamment) » pour répondre au problème de « qualité médiocre voire très mauvaise, tant sur le plan bactériologique que chimique », de l'eau des bassins et des sédiments du port.

Conclusion.

Moyennant la prise en compte de certains compléments et éléments de précision détaillés dans cet avis, le dossier examiné intègre correctement les enjeux environnementaux identifiés.

Un objectif de la commune, au travers cet aménagement, étant d'améliorer l'image de la ville, on pourrait s'attendre à ce que les mesures d'intégration paysagère du projet soient mises en avant dans le cadre de l'étude d'impact proposée à l'enquête publique.

L'Adjoint au Directeur Régional



Bruno PEZIN

4 ARS : Agence Régionale de Santé

1. Cadre général :

L'évaluation environnementale des projets a pour objectif d'améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux dans les processus de décision. Encadrée par une directive communautaire (2011/92/CE du 13 décembre 2011), elle est réalisée par le maître d'ouvrage ou le porteur de projet qui se doit d'identifier les différents impacts sur l'environnement de son projet ou plan/programme et de justifier ses choix en conséquence. Cette évaluation remplit un triple rôle : jointe au dossier fourni à l'autorité en charge de l'autorisation, elle vise à éclairer la puissance publique dans sa décision d'autorisation du projet. Elle permet aussi de montrer au public comment l'environnement a été pris en compte dans la conception du projet, plan ou programme. L'objectif est aussi de mieux prendre en compte l'environnement dans les choix posés par le maître d'ouvrage.

La directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets prévoit la consultation des « autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement » sur les projets susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement. Cette autorité dite Autorité environnementale a été prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement. Pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local, comme c'est le cas pour le projet qui fait l'objet du présent avis, l'Autorité environnementale est le Préfet de Région.

2.Contenu de l'étude d'impact

Article R.122-5, code de l'environnement.

I.-Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

II.-L'étude d'impact présente :

1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 modifiée relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application de l'article R. 512-3 et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;

2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;

4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

-ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
-ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ;

5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;

6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ;

7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

-éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

-compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;

10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ;

11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact ;

12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

-une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
-une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

-une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;

-une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

-une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

IV.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.

V.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6.

VI.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

*VII.-Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi du 13 juin 2006 susmentionnée, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément aux articles R. 512-6 et R. 512-8 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné.
[ne concerne pas ce projet]*