

Ministère chargé  
de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente  
en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

### Cadre réservé à l'administration

Date de réception

7 décembre 2015

Dossier complet le

7 décembre 2015

N° d'enregistrement

2015-002073

### 1. Intitulé du projet

Infrastructures d'accueil des navettes fluviales sur le site de « Martrou » - Pont Transbordeur - Rochefort

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté d'Agglomération Rochefort Océan (CARO)

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Représentée par son président M. Hervé BLANCHE

RCS / SIRET

200 041 762 00010

Forme juridique

Administration publique générale

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
10 ) récupération ou extension d'ouvrages sur le domaine public maritime ou cours d'eau g) Zones de mouillages et d'équipements légers,	Ponton d'accostage, plateforme d'attente, rampes et passerelles d'accès. Création au droit du domaine public fluvial de 266 m <sup>2</sup>

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet

Le projet prend place à proximité du pont transbordeur de Rochefort. Ce dernier va faire l'objet d'une restauration durant 3 années. Afin de maintenir une continuité de service pour les piétons et cycles pour le franchissement de la Charente, la CARO va mettre en place des navettes fluviales.

Un ponton d'accostage existe déjà en rive gauche de La Charente.

Le présent projet vise à mettre en place, en rive droite, des infrastructures pour accueillir et embarquer les passagers. Il s'appuiera sur les fondations d'un ancien ouvrage de franchissement, le pont à travée levante.

Les ouvrages créés sont :

- Ponton flottant sur pieux de 22 m linéaires ;
- Passerelle d'accès au ponton depuis une des piles de l'ancien Pont à travée levante ;
- Cheminement et passerelles d'accès à la pile de l'ancien pont à travée levante.

## 4.2 Objectifs du projet

Les appontements constituent une partie d'un projet plus global de développement touristique de l'agglomération Rochefortaise de mise en valeur du Site Classé de l'Estuaire de La Charente et du site du Pont Transbordeur de Martrou, pendant et après les travaux de restauration. Il s'inscrit également dans la mise en place de liaisons douces à l'échelle de la CARO mais aussi dans le cadre de la Vélodyssée.

Le projet se justifie par l'ouverture du site au public et la bonne prise en compte des enjeux paysagers, environnementaux et de sécurité publique.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

La mise en place des rampes d'accès et la plateforme d'attente se fera depuis la rive, avec des accès à partir de voies et de chemins existants. Le principe constructif retenu est celui de structures d'appui préfabriquées, limitant ainsi la durée des travaux et les interventions sur place. Des structures seront fixées dans l'ancien massif du pont à travée levante, tandis que d'autres seront ancrées par des micro-pieux, nécessitant l'intervention d'une foreuse au droit du délaissé de l'ancien pont à travée levante. Une grue permettra de positionner les structures préfabriquées jusque sur le massif d'ancrage de l'ancien pont. L'accès à l'ancienne pile sera alors possible depuis la berge, permettant ainsi aux ouvriers de réaliser un ragréage du sol. Les menuiseries (platelage, garde-corps, balcons) pourront alors être posées. Les matériaux nécessaires au chantier seront livrés sur place à mesure de l'avancement du chantier. Les gabarits des routes et de l'ancienne voie Rochefort-Royan (chemin de Martrou) permettent sans difficulté les accès aux semi-remorques et engins de chantiers. Le stockage temporaire des matériaux inerte est également possible au sein de ces emprises.

Les matériaux nécessaires à l'installation du ponton d'accostage seront stockés au port de commerce. Ils seront très probablement déjà peints (peinture anti-corrosion IM2) ou éventuellement peints sur le site du port de commerce. L'intégralité des travaux liés au ponton d'accostage (mise en place des pieux, amenée des pontons) s'effectuera depuis une barge. Les pieux seront battus au moyen d'un mouton Diesel ou hydraulique approprié depuis une barge. Aucun engin n'aura besoin d'intervenir depuis la berge.

Seules les finitions (raccordement électrique, fixation des postes d'accostage...) pourront s'effectuer directement depuis les pontons mis en place, avec un accès depuis la pile de pont.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le site du pont transbordeur est déjà très fréquenté durant la saison touristique. Il dispose déjà des équipements nécessaires à l'accueil du public (stationnements, sanitaires, tables de pique-nique, poubelles...). D'autres viendront les compléter à proximité du projet.

Le nombre de rotation et les plages de fonctionnement de navettes n'est pas encore défini. Pour information, il est probable que le fonctionnement soit proche de celui du pont transbordeur, à savoir une ouverture de mars à novembre, au maximum de 9h à 20 h. La traversée se fait à la demande des visiteurs. Par sécurité pour la navigation, les navettes ne resteront pas accostées aux pontons en dehors des heures de service.

Les navettes fluviales en provenance de la Corderie Royale pourront également utiliser les infrastructures.

L'objet des aménagements est également d'offrir un belvédère d'observation, avec un point de vue sur le pont transbordeur et les marais péri-urbains de Rochefort.

#### 4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- \* Permis d'aménager - Article R421-22 du Code de l'Urbanisme – Aménagements légers en espace remarquable
- \* Concession du Domaine Public Fluvial - articles L2124-6 et suivants du CGPPP
- \* Procédure de déclaration au titre de l'article R214 du Code de l'Environnement
- \* Évaluations des incidences de projet, travaux ou aménagement sur Natura 2000 : Articles L.414-1 et suivants
- \* demande d'autorisation de travaux en site classé au titre des articles L.341-1 à L.341-22 du CDE

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

- \* Concession du Domaine Public Fluvial - articles L2124-6 et suivants du CGPPP
- \* Procédure de déclaration au titre de l'article R214 du Code de l'Environnement

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Aménagement à créer sur le DPF :	
* Ponton d'accostage et pieux d'ancrage Rive droite	- 71 m <sup>2</sup>
* Passerelle d'accès au ponton	- 26 m <sup>2</sup>
* Plateforme d'attente rive droite	- 61 m <sup>2</sup>
* Rampes d'accès	- 77 m <sup>2</sup>
* Balcon belvédère	- 31 m <sup>2</sup> TOTAL : 266 m <sup>2</sup>

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

ROCHEFORT  
17 300

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 0°57'52''23 W

Lat. 45°54'59''70 N

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° : 41° et 42° :

Point de départ :

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_ Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_ Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Délaissée de l'ancienne voie Rochefort –Royan  
Piles et massifs de l'ancien pont à travée levante  
Zone rudérale

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

La commune de Rochefort dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 01/10/2007. La modification n°1 du PLU a fait l'objet d'une enquête publique du 7 septembre au 9 octobre 2015. Une révision du document est actuellement en cours.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF II : N° 712 : Estuaire et basse vallée de La Charente ZNIEFF I : N° 880 : Vallée de La Charente entre Bords et Rochefort
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Commune de Rochefort
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est inclus dans la ZPPAUP arrêté du Préfet de Région du 9 mai 2005. Secteur marais péri-urbains.
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé au sein du lit majeur de La Charente, au sein des marais péri-urbains de Rochefort. Toutefois, au droit de la zone de travaux, les terrains ne présentent pas de caractéristiques de zone humide telles que définies par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié précisant les critères de définition et de délimitation.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zone rouge RS1 du Plan de Prévention des Risques naturels approuvé par arrêté préfectoral du 12 février 2015.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZRE 1701 - Arrêté préfectoral n° 03-3757 du 02 décembre 2003 - Annexe A
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Site classé Estuaire de La Charente
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR 5400430 : Vallée de La Charente (basse vallée), Z.P.S. n° FR5412025 : Estuaire et basse vallée de La Charente,
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pont transbordeur de Rochefort

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site du projet prend place au sein des marais péri-urbain de Rochefort, en bord de Charente. Il s'agit d'un axe de déplacement pour de nombreuses espèces (ichtyofaune, loutre, cistude, amphibiens, oiseaux...). Toutefois, aucun habitat sensible n'est présent au droit du site. L'effet repoussoir lors des travaux est limité dans l'espace et la durée (période diurne et intervention bruyante durant quelques jours seulement).
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun habitat sensible n'étant présent au droit du site, il n'y aura pas de destruction d'habitat ou d'espèces d'intérêt communautaire. L'organisation des travaux limitera les incidences temporaires. Il n'y aura pas d'incidence susceptible de remettre en cause la pérennité des habitats et des espèces présentes à proximité.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Situé en zone de submersion marine. En cas d'alerte météorologique, la base de chantier sera évacuée pour pallier à tout risque supplémentaire.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les nuisances sonores ne dureront que quelques jours lors du battage des pieux en Charente et la mise en place des micro-pieux. Les premières habitations sont situées à 250 m du projet et ne devraient pas être affectées significativement par ces nuisances.  Par ailleurs, les émissions sonores de la rocade de Rochefort sont très perceptibles au droit du projet.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les vibrations ne dureront que quelques jours lors du battage des pieux en Charente et la mise en place des micro-pieux. Les premières habitations sont situées à 250 m du projet et ne devraient pas être affectées significativement par ces nuisances.  Les espèces amphialines pourront être perturbées très ponctuellement, durant quelques heures, sans pour autant remettre en cause le cycle de migration.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Pollutions</b>	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un cahier des charges stricte imposera une gestion des déchets de chantier aux entreprises retenues pour la réalisation des travaux.
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet vise à améliorer l'accueil du public sur un site touristique avec une valorisation architecturale et paysagère. Il fait l'objet d'un passage devant la Commission des Sites.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Le pont transbordeur va faire l'objet de travaux de réfection durant 3 ans. Ces travaux vont être source de nuisances de par leur ampleur et leur durée.

Compte-tenu de la nature des travaux du présent projet et de leur courte durée, il n'y aura pas cumule des incidences mais plutôt des incidences négligeables au regard de celles qui pourraient se produire lors des travaux de restauration du pont transbordeur.

## 6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

## 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le présent projet d'aménagement de structures d'accueil de navettes fluviales sur la Charente est conçu pour valoriser un site ayant de fortes valeurs patrimoniale, paysagère et environnementale.

Tout a été pensé pour réduire les incidences (transparence hydraulique, réversibilité des infrastructures, réutilisation des maçonneries de l'ancien pont à travée levante, gestion du chantier et période des travaux).

Par ailleurs, le contexte environnemental du secteur est bien connu (donnée du DocOb, suivi des associations et des acteurs locaux) et permet d'affirmer que les principales sensibilités sont hors de la zone d'influence du chantier.

Aucun habitat naturel ou espèce ne sera détruite, la zone d'implantation du chantier prenant place sur des délaissées de l'ancienne route Rochefort-Royan. Les effets durant la phase travaux seront limités et non significatifs.

Le projet fait l'objet d'une demande de concession et d'un document d'incidence. A ce titre, toutes les mesures d'évitement et de réduction des effets sont prévues.

**Ainsi, la connaissance du site, la nature du projet et les procédures administratives en cours permettent d'affirmer qu'une étude d'impact n'est pas nécessaire pour prendre en compte l'ensemble des enjeux paysager, architectural et environnemental du secteur.**

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	X

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

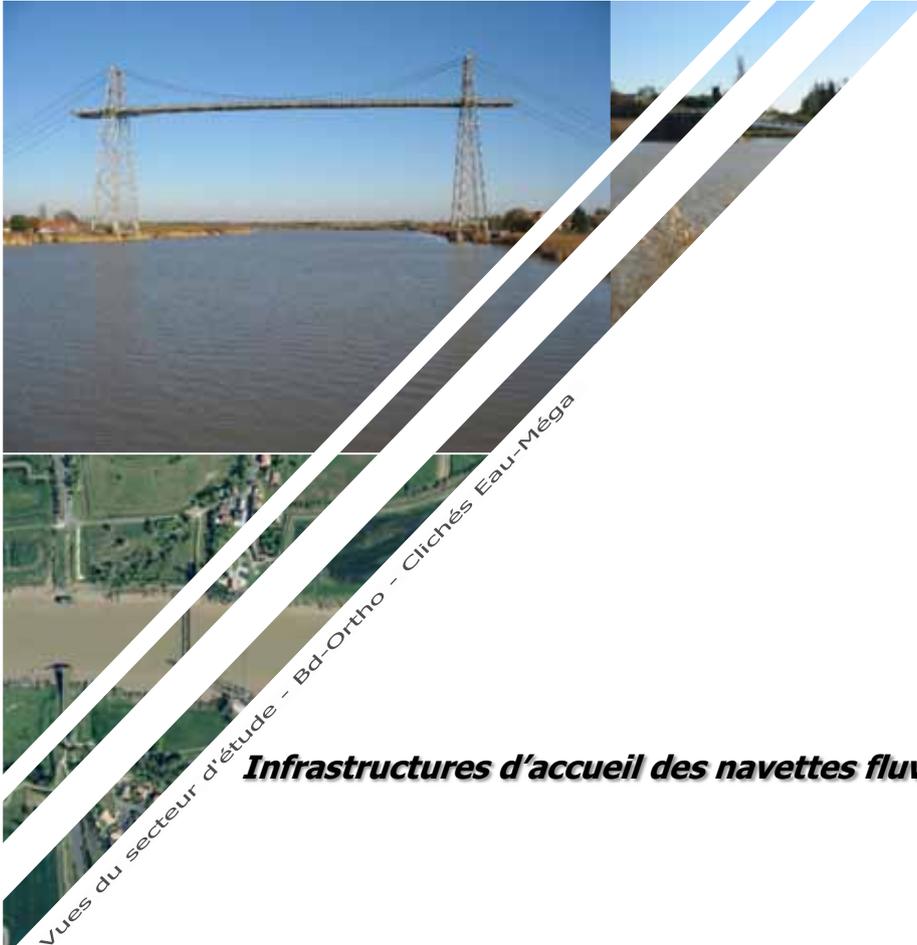
Objet
<p>Dossier comprenant la Demande de concession au titre des articles L.2124-6 et R.2124-57 du Code général de la propriété des personnes publiques et le Document d'incidence au titre des articles L.214 et L.414 du Code de l'Environnement</p>

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à  le.

Signature



**Infrastructures d'accueil des navettes fluviales sur le site de Martrou**

Commune de Rochefort

*Annexes à la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact au titre de l'article R. 122-3 du Code de l'Environnement*

**Eau-Méga**  
 Conseil en Environnement

05 46 99 09 27  
 1, rue de l'Environnement  
 environnement@eau-mega.fr  
 Tel : 05.46.99.09.27  
 Fax : 05.46.99.25.53  
 www.eau-mega.fr



Novembre  
 2015

Statut	Établi par	Vérifié par	Approuvé par	Date	Référence
Définitif	S. MAZZARINO	JR BOURDET	S. MAZZARINO	25/11/2015	03-15-020

## Sommaire

Liste des cartes	2
Liste des figures	2
Cartes et plans de situation du projet	3
Photographies et insertions paysagères du projet	11
Plans des abords	16

### Liste des cartes

Carte 1 : carte de localisation du projet	4
Carte 2 : Localisation aérienne du projet	5
Carte 3 : Vue aérienne rapprochée de la zone d'implantation du projet	6
Carte 4: Implantation globale des infrastructures existantes et à créer	7
Carte 5 : Localisation des prises de vue et des insertions paysagères	12
Carte 6 : Carte des habitats naturels à proximité immédiate du site	17
Carte 7 : Carte des enjeux pour la faune à proximité immédiate du site	18
Carte 8: Carte des équipements d'accueil du public	19

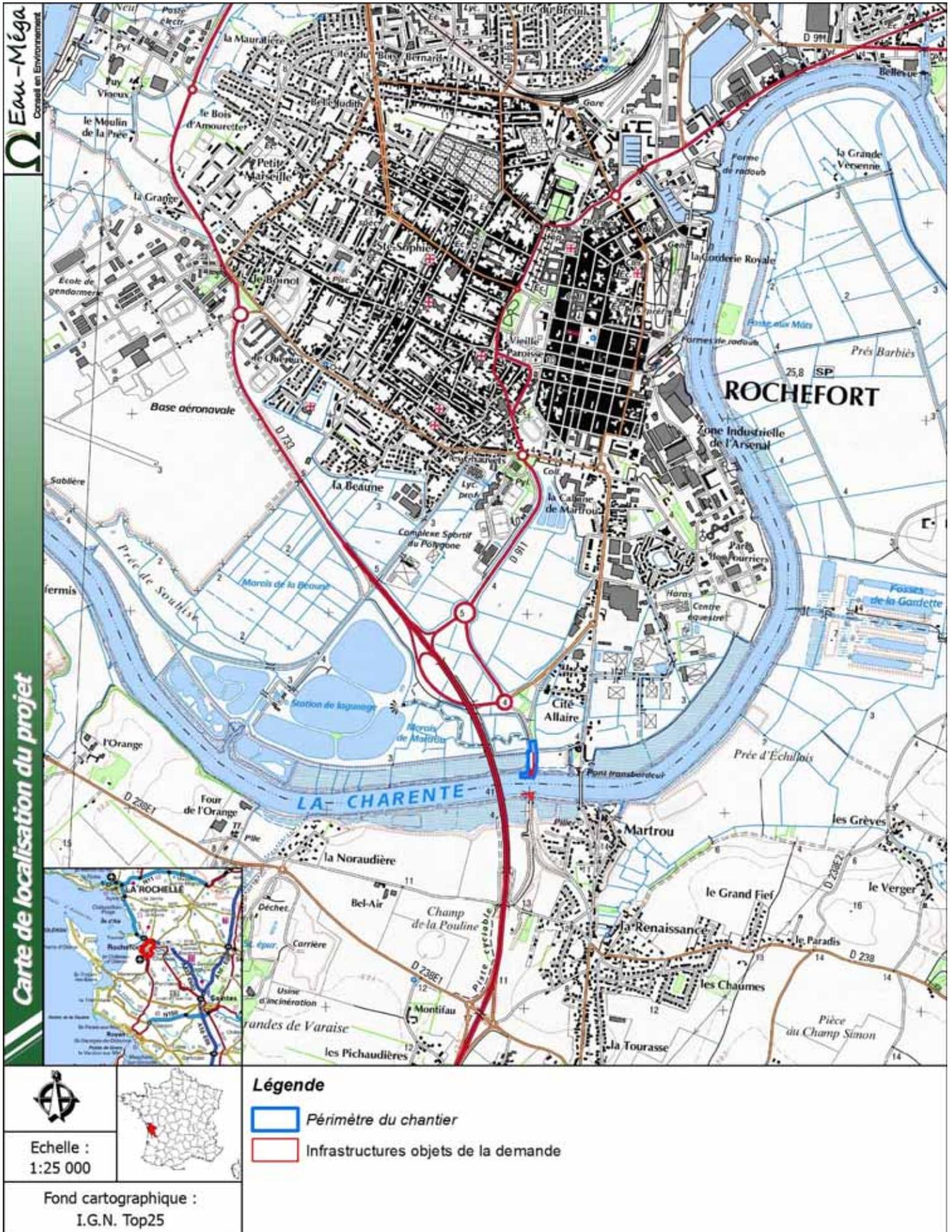
### Liste des figures

Figure 1 : Plan des platelages - Rampes et plateformes - Soucre TICA SCE up+	8
Figure 2 : Plan en vue de dessus du ponton d'accostage rive droite - Source EGCA	9
Figure 3 : Vues de face du ponton d'accostage - Source EGCA	10
Figure 4 : Insertion paysagères 1- Source TICA - SCE up+	13
Figure 5 : Insertions paysagères 2 - TICA - SCE up+	14
Figure 6 : Insertion paysagère 3 - Vue depuis la rive gauche - Source EGCA -TICA	15

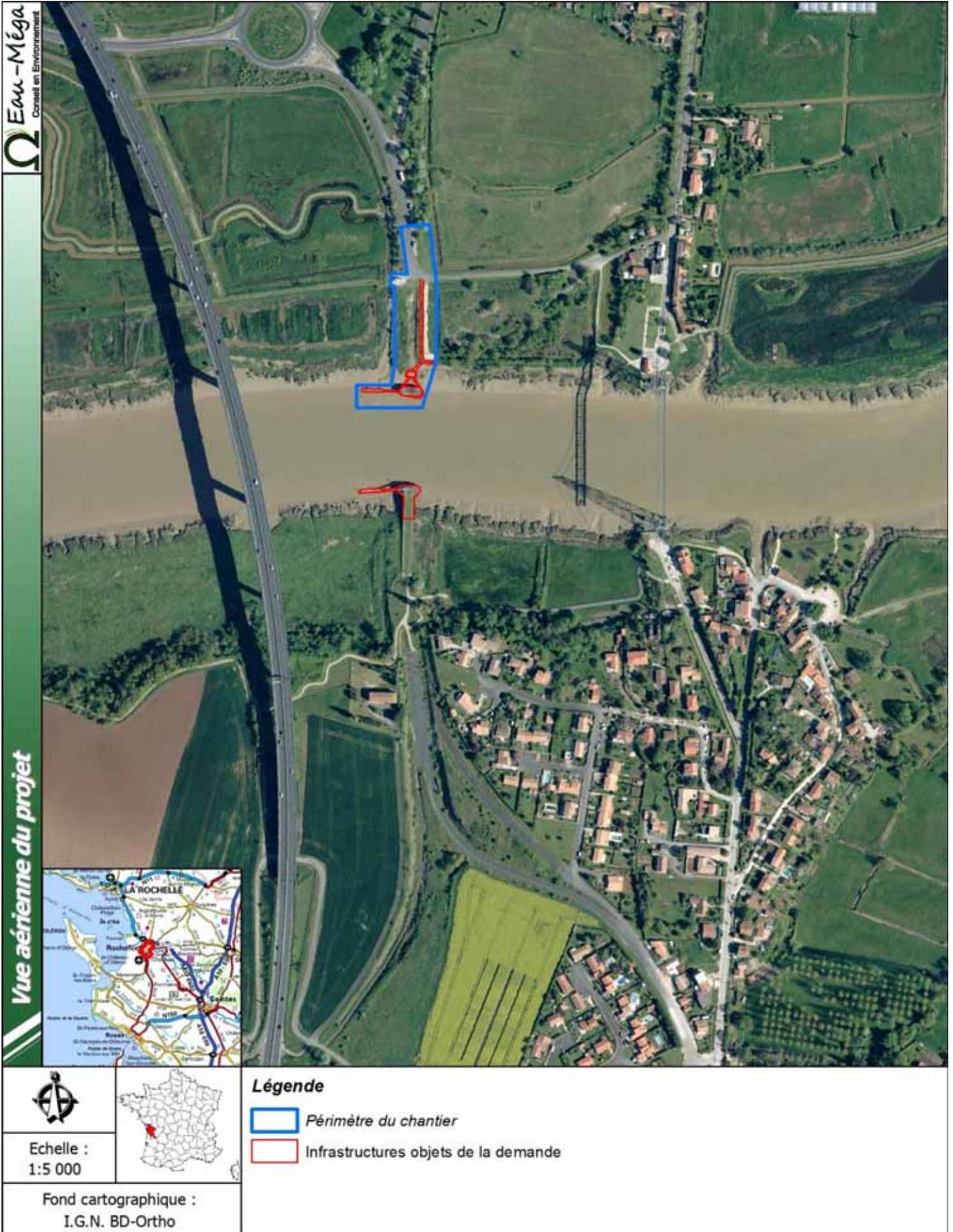


*Dans une logique de développement durable, ce document a été imprimé sur un papier entièrement recyclé certifié Ange Bleu.*

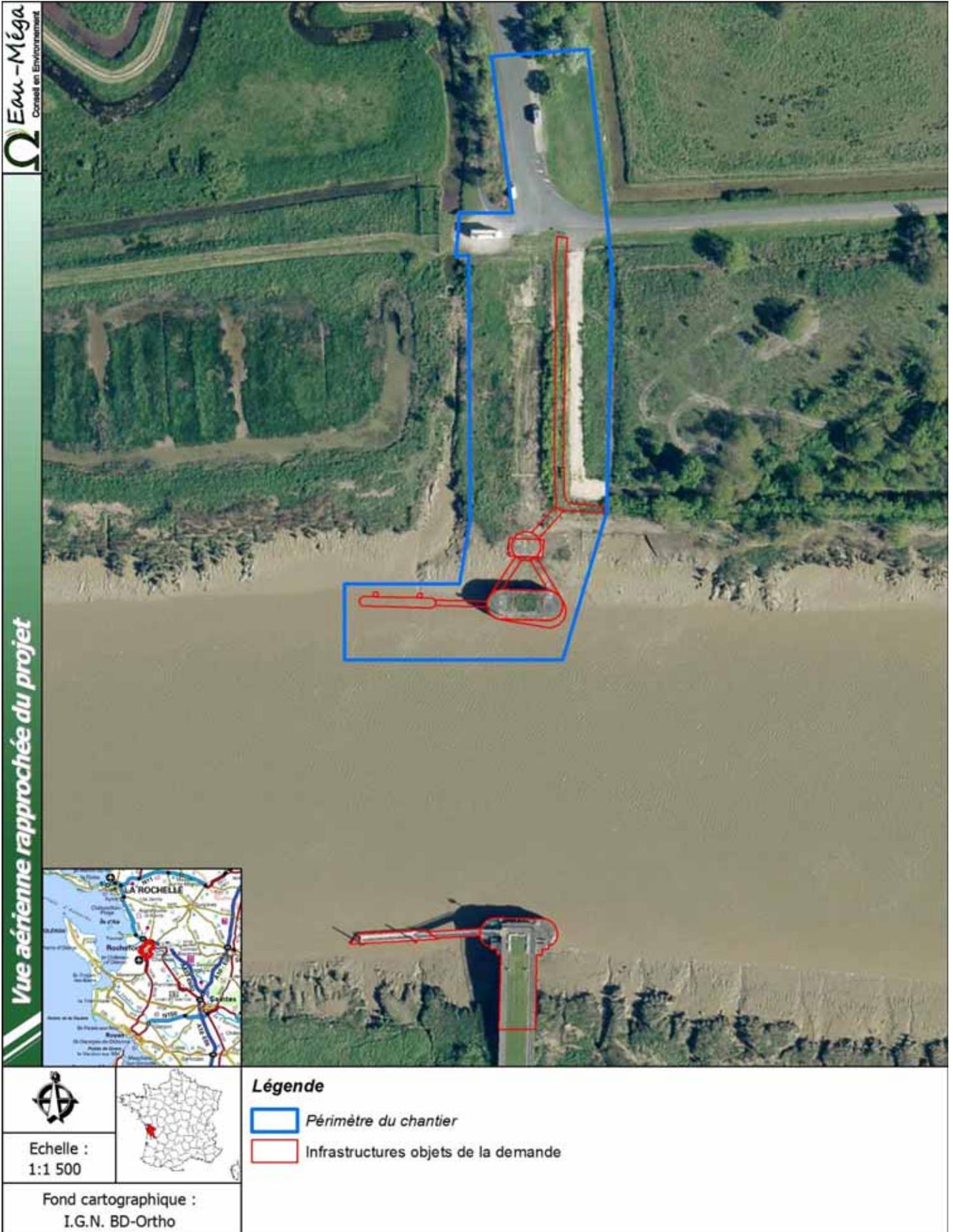
## CARTES ET PLANS DE SITUATION DU PROJET



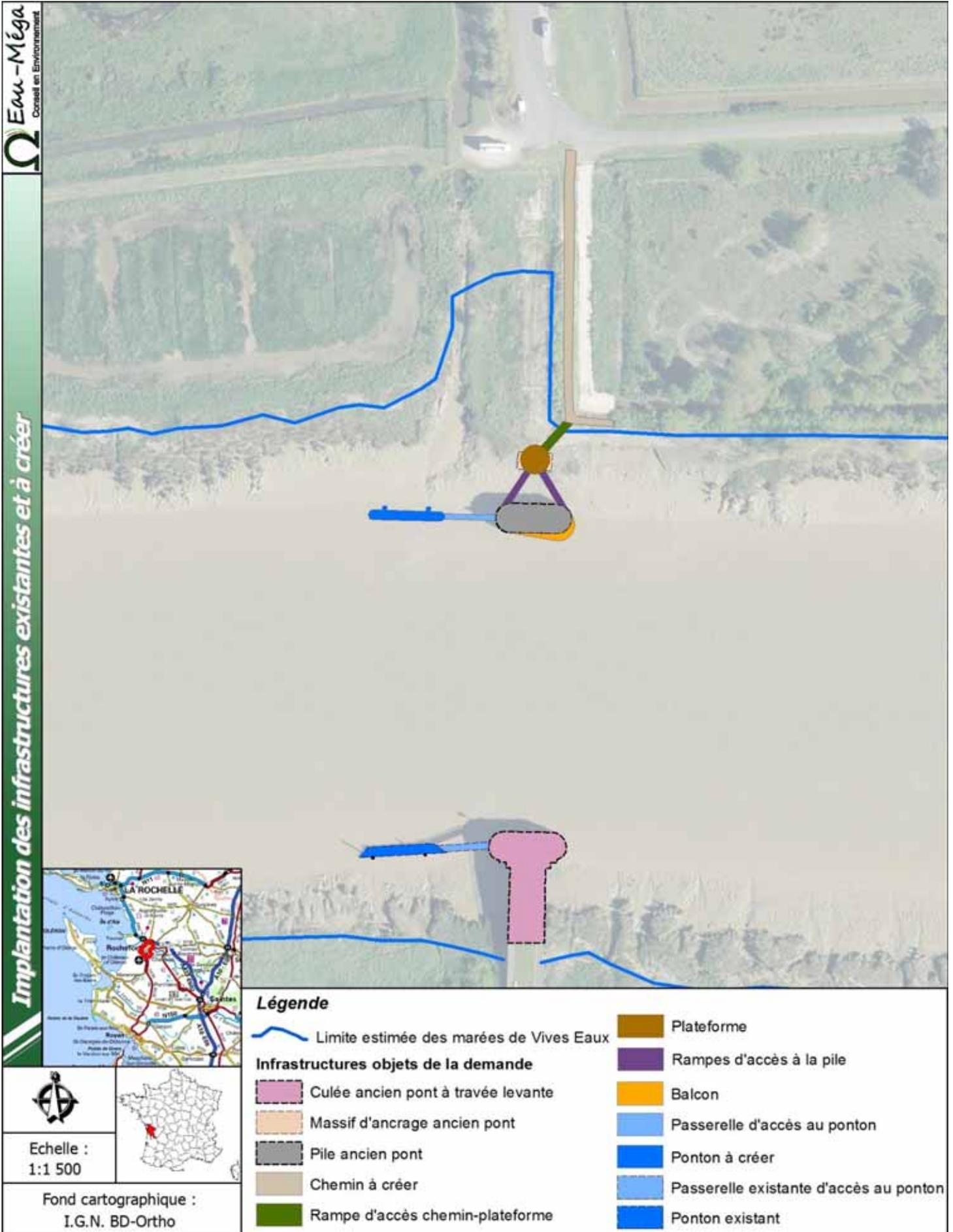
Carte 1 : carte de localisation du projet



Carte 2 : Localisation aérienne du projet



Carte 3 : Vue aérienne rapprochée de la zone d'implantation du projet



Carte 4: Implantation globale des infrastructures existantes et à créer

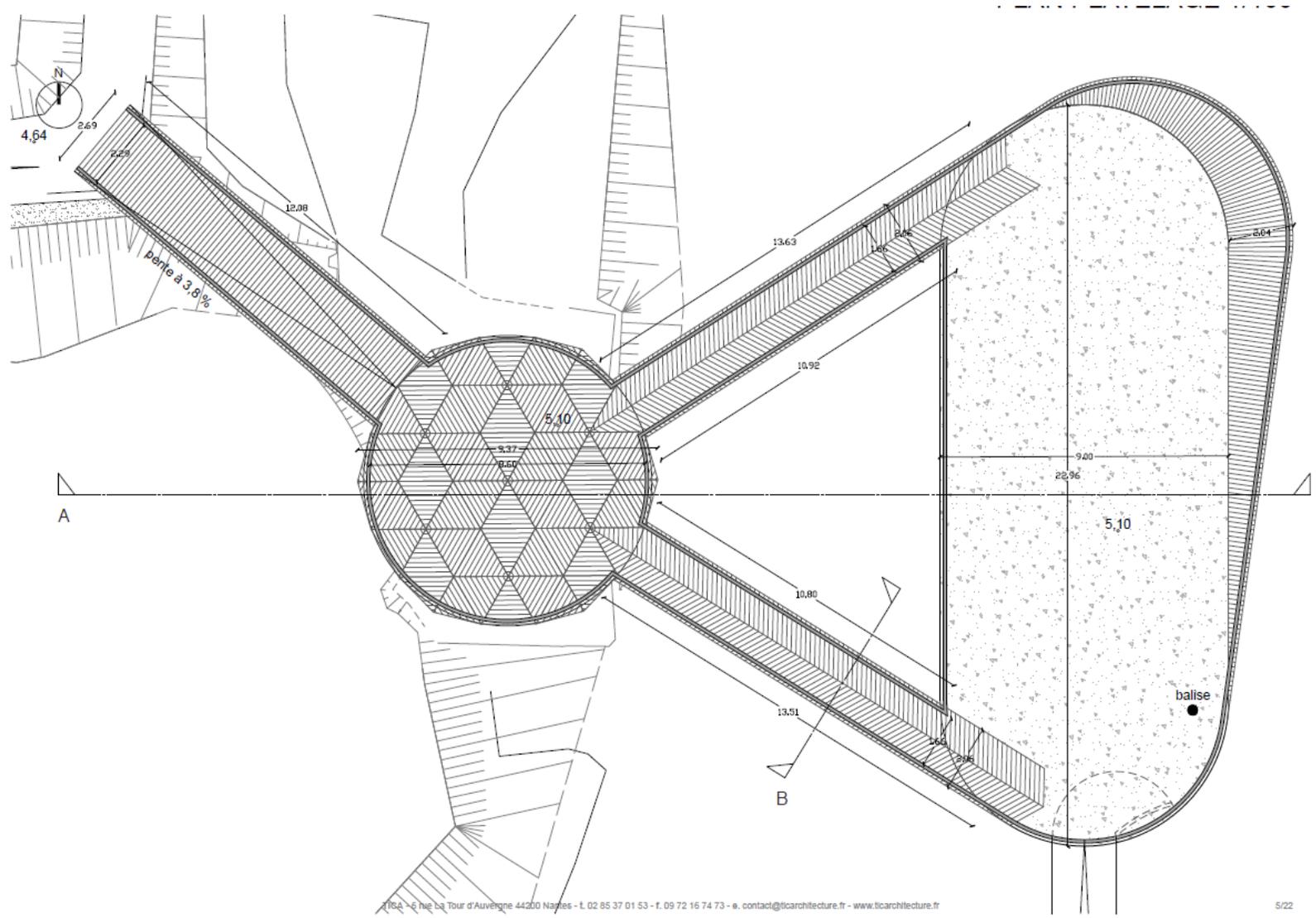


Figure 1 : Plan des platelages - Rampes et plateformes - Soucre TICA SCE up+

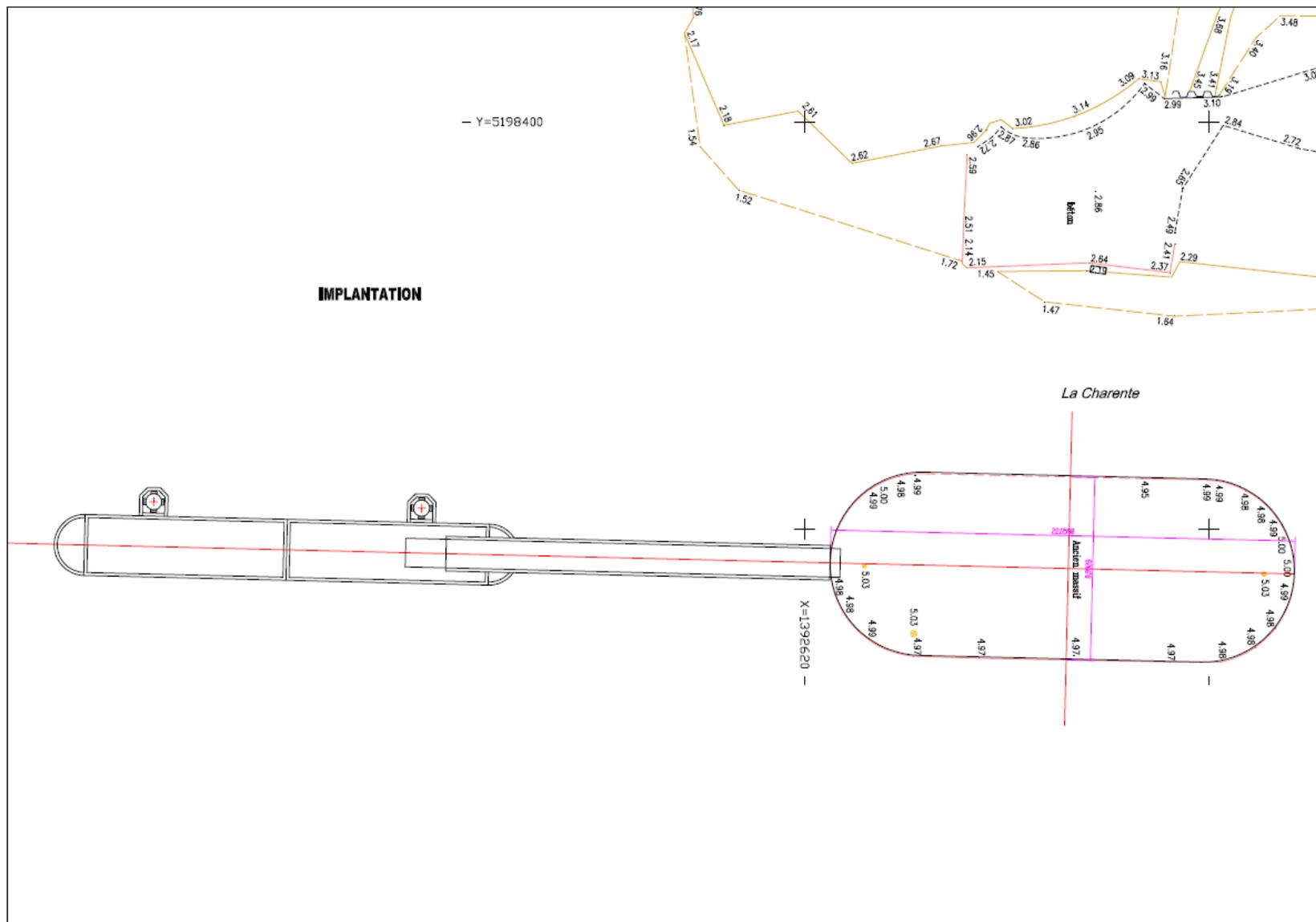


Figure 2 : Plan en vue de dessus du ponton d'accostage rive droite - Source EGCA

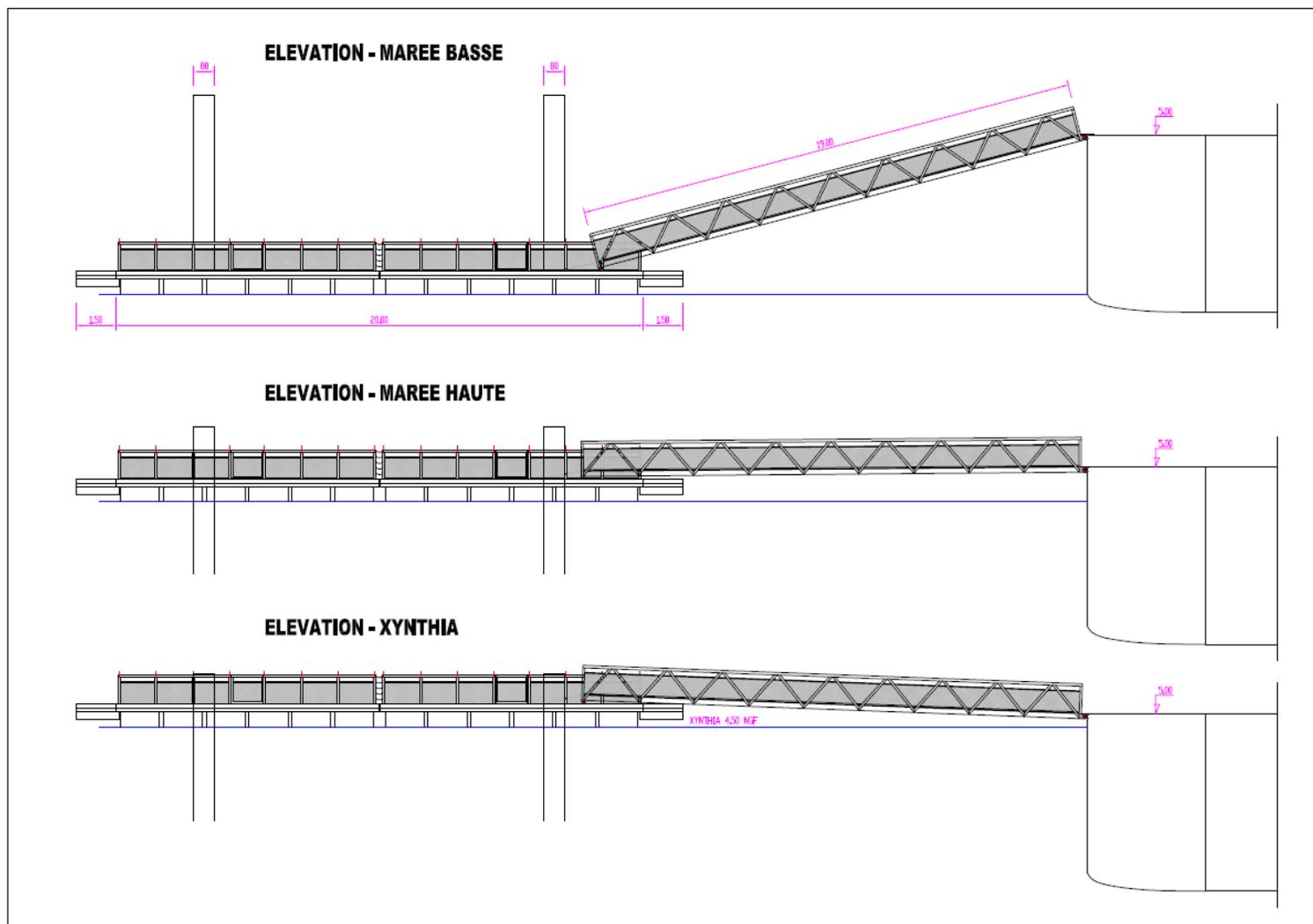


Figure 3 : Vues de face du ponton d'accostage - Source EGCA

PHOTOGRAPHIES ET INSERTIONS PAYSAGERES DU  
PROJET



Carte 5 : Localisation des prises de vue et des insertions paysagères

1



1



Figure 4 : Insertion paysagères 1- Source TICA - SCE up+

2



2

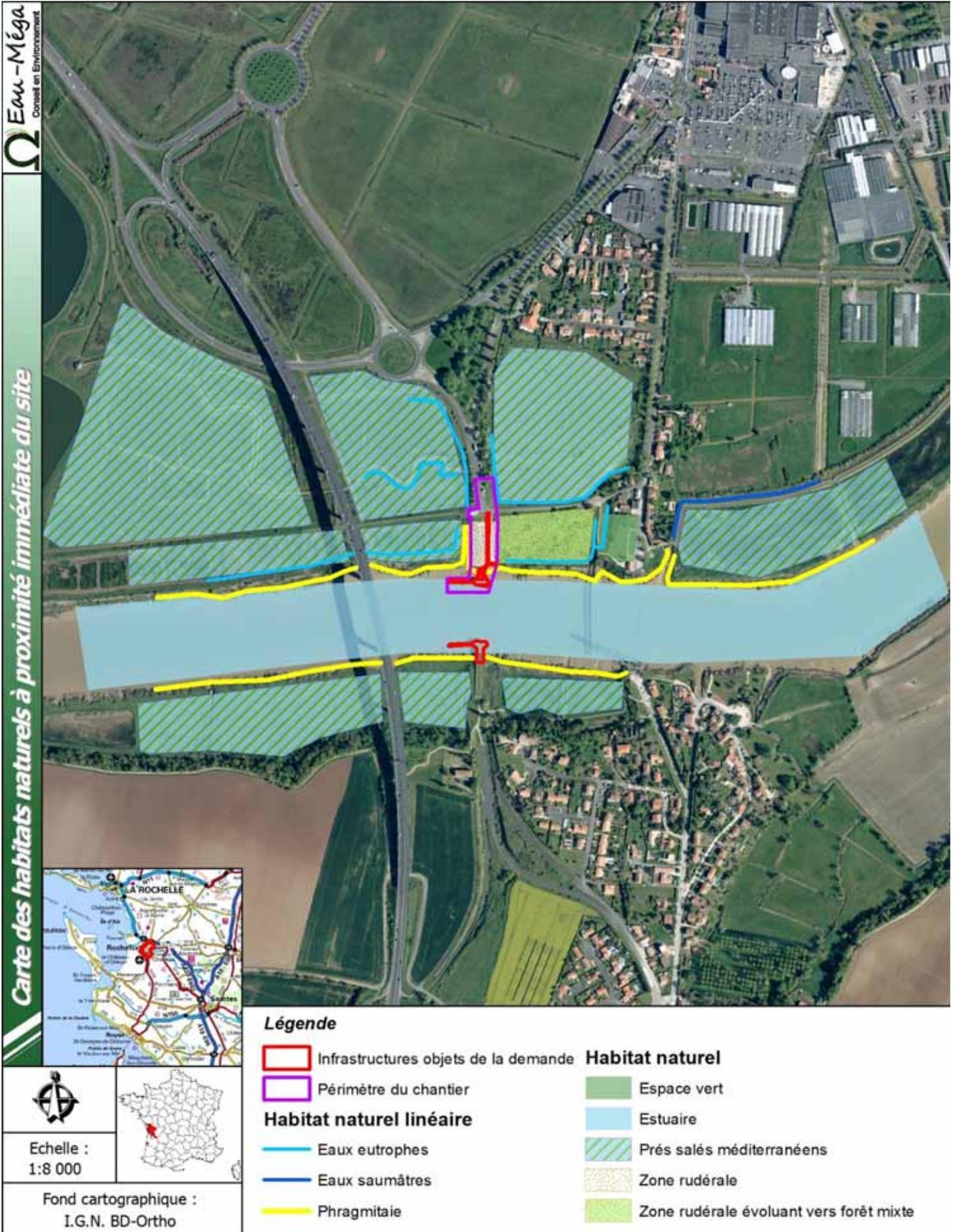


Figure 5 : Insertions paysagères 2 - TICA - SCE up+

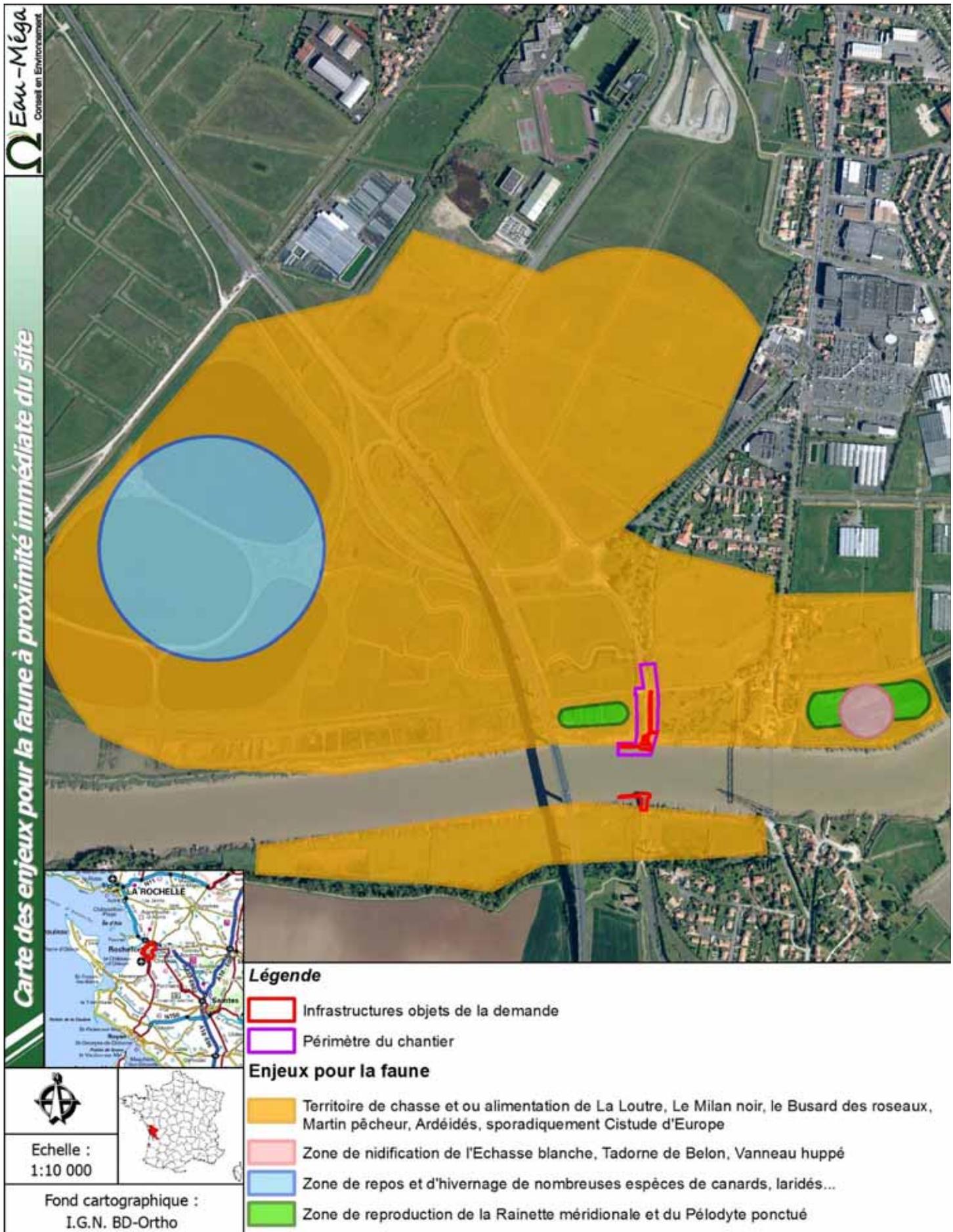


Figure 6 : Insertion paysagère 3 - Vue depuis la rive gauche - Source EGCA -TICA

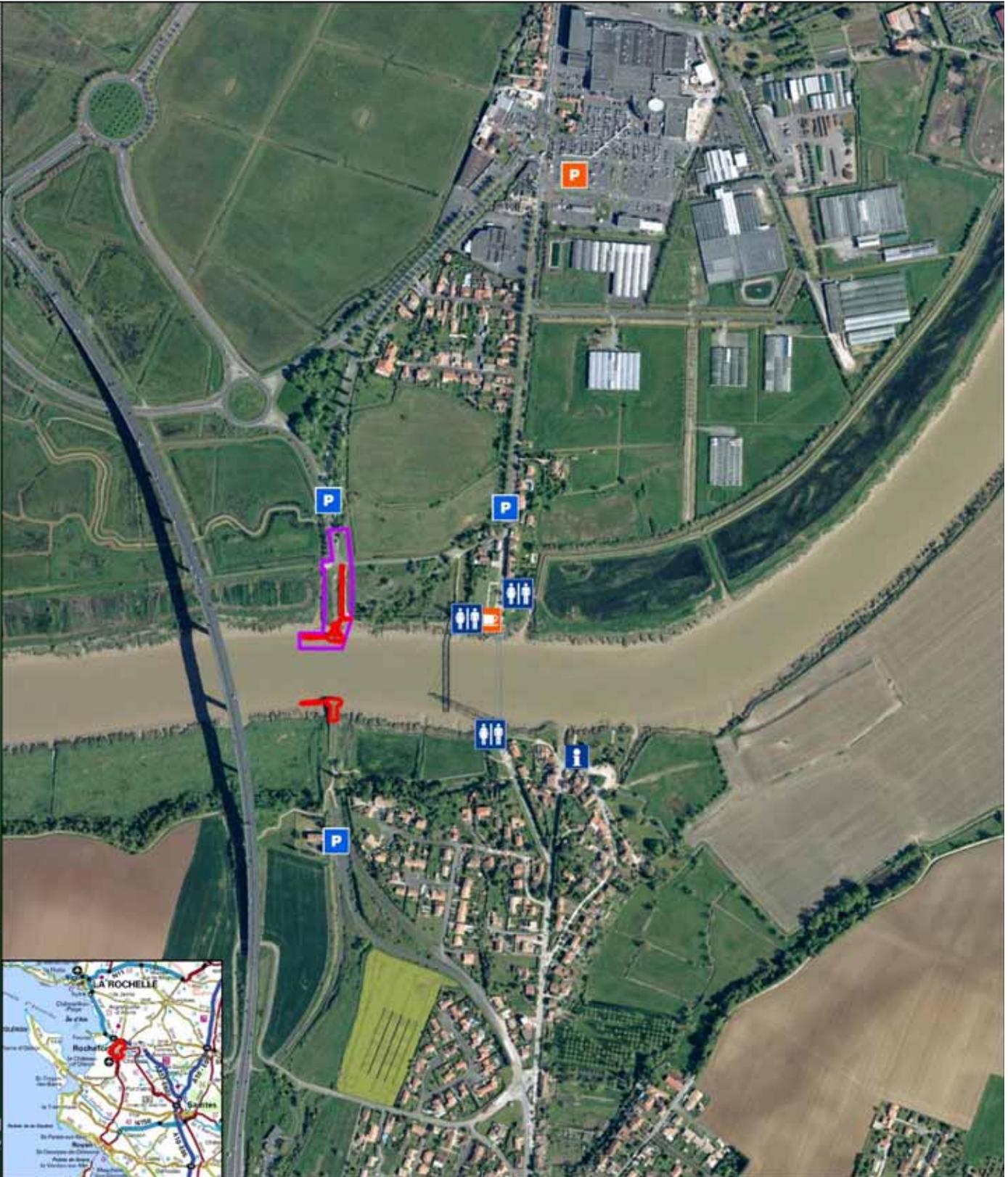
# PLANS DES ABORDS



Carte 6 : Carte des habitats naturels à proximité immédiate du site



Carte 7 : Carte des enjeux pour la faune à proximité immédiate du site



Echelle :  
 1:8 466

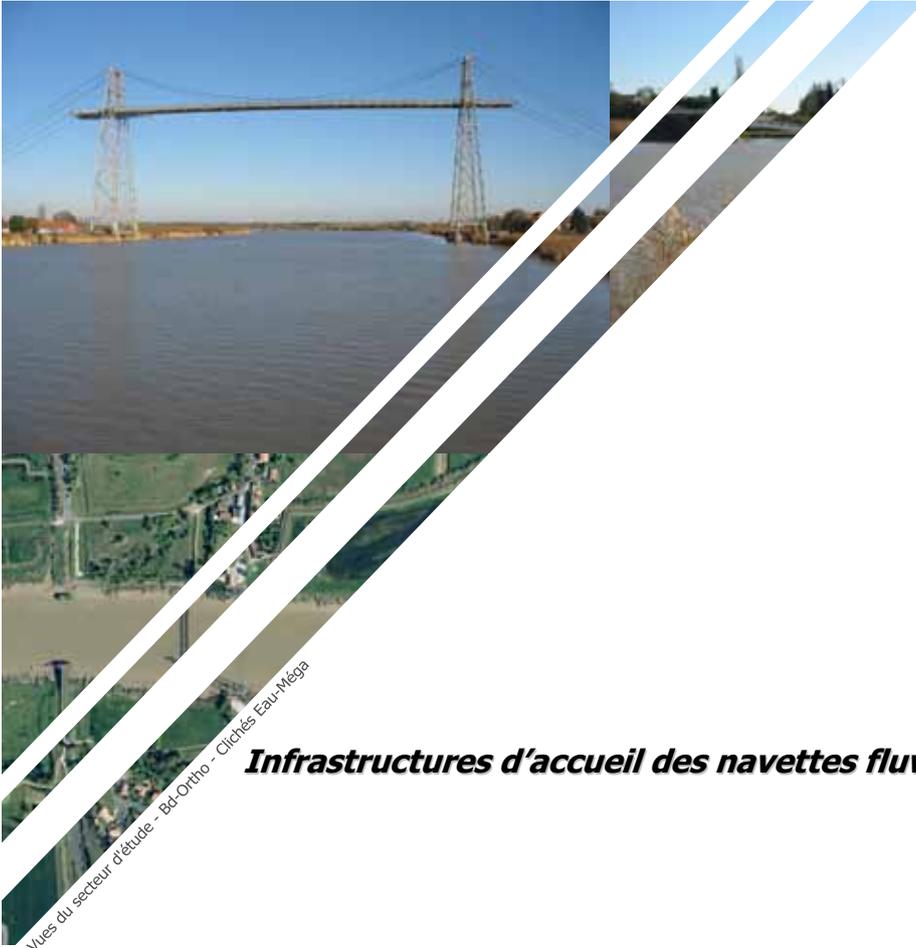


Fond cartographique :  
 I.G.N. BD-Ortho

**Légende**

- |  |                                      |  |                 |
|--|--------------------------------------|--|-----------------|
|  | Infrastructures objets de la demande |  | Parking         |
|  | Périmètre du chantier                |  | Parking Leclerc |
|  | Bar                                  |  | Sanitaire       |
|  | Maison du pont - Accueil             |  |                 |

Carte 8: Carte des équipements d'accueil du public



Vues du secteur d'étude - Bd-Ortho - Clichés Eau-Méga

## **Infrastructures d'accueil des navettes fluviales sur le site de Martrou**

Commune de Rochefort

*Demande de concession au titre des articles L.2124-6 et R.2124-57 du Code général  
de la propriété des personnes publiques  
Document d'incidence au titre des articles L.214 et L.414 du Code de l'Environnement*

**Eau-Méga**  
Conseil en Environnement

SARL au capital de 70 000 €  
B . P . 4 0 3 2 2  
17313 Rochefort Cedex  
environnement@eau-mega.fr  
Tel : 05.46.99.09.27  
Fax : 05.46.99.25.53  
www.eau-mega.fr



Novembre 2015

<b>Statut</b>	<b>Établi par</b>	<b>Vérfié par</b>	<b>Approuvé par</b>	<b>Date</b>	<b>Référence</b>
<b>Définitif</b>	<b>S. MAZZARINO</b>	<b>JR BOURDET</b>	<b>S. MAZZARINO</b>	<b>24/11/2015</b>	<b>03-15-020</b>

## Sommaire

Liste des cartes	5
Liste des figures	5
Liste des tableaux	6
Préambule	7
<b>Partie I : Présentation De l'objet de la demande Et du Périmètre d'Étude</b>	<b>8</b>
I.1. Objet de la demande	9
I.2. Positionnement réglementaire du projet	11
I.3. Conclusion relative à la procédure réglementaire et au dossier à produire	15
I.4. Identité du demandeur	17
I.5. Périmètre d'étude	17
<b>Partie II : Présentation du projet</b>	<b>22</b>
II.1. Historique de la traversée de la Charente sur le site de « Martrou »	23
II.2. Le pont transbordeur	24
II.3. Présentation des projets d'apponement faisant l'objet du présent dossier	25
II.3.1. Infrastructures à créer rive droite	26
II.3.1.1. Aménagements des accès à l'apponement	26
II.3.1.2. Aménagement de l'apponement	30
II.3.2. Infrastructures existantes rive gauche	32
II.3.3. Emprises et géoréférencement au sein du domaine public fluvial	33
II.3.4. Insertions paysagères des aménagements	36
II.4. Maintenance	38
II.5. Coûts d'investissement et de fonctionnement	38
<b>Partie III : Caractéristiques de l'Environnement</b>	<b>39</b>
III.1. Le milieu physique	40
III.1.1. Le climat	40
III.1.2. Les sols et le sous-sol	41
III.1.2.1. La géologie	41
III.1.2.3. Les eaux souterraines	41
III.1.3. L'hydrologie	43
III.1.3.1. Généralités	43
III.1.3.2. Au droit du site	44
III.1.3.3. Masse d'eau superficielle	44
a) Données hydrologiques	44
b) Données qualitatives	45
c) Pressions sur la masse d'eau	50
III.1.3.4. Usages de l'eau	50
a) Baignade	50
b) Conchyliculture	51
III.2. Le milieu naturel	52
III.2.1. Les sites naturels protégés et/ou inventoriés	52
III.2.2. Le site du projet : milieux naturels et espèces d'intérêt communautaire	75
III.2.3. Les liaisons écologiques	76

III.2.4. Les captages destinés à l'adduction d'eau potable	79
III.2.5. Les risques	79
<b>III.3. Le milieu humain</b>	<b>81</b>
III.3.1. L'urbanisme	81
III.3.2. Les activités	82
III.3.2.1 La baignade	82
III.3.2.2 Les activités de loisirs	82
III.3.2.3 Transport maritime	83
III.3.3. La desserte du secteur	84
III.3.4. Le paysage	84
III.3.4.1. Contexte paysager	84
III.3.4.2. Site classé	84
III.3.4.3. Contexte paysager local	85
<b>Partie IV : Incidences du projet</b>	<b>88</b>
<b>IV.1. La phase travaux</b>	<b>89</b>
IV.1.1. Effets attendus sur les sols	89
IV.1.2. Effets attendus sur le milieu aquatique	89
IV.1.2.1. Le risque d'émission de poussières et de boues	89
IV.1.2.2. Le risque de pollution des eaux	89
IV.1.3. Effets attendus sur le milieu naturel et les sites Natura 2000	90
IV.1.3.1. Les effets liées au périmètre d'intervention	90
IV.1.3.2. Les effets du dérangement dû aux travaux	91
IV.1.4. Bilan de la sensibilité des espèces et habitats	92
IV.1.4.1. Sensibilité des habitats naturels au projet	92
IV.1.4.2. Sensibilité des espèces protégées ou d'intérêt communautaire au projet	92
IV.1.5. Effets attendus sur la sécurité et la protection contre les risques naturels	93
IV.1.6. Effets attendus sur le voisinage	93
IV.1.6.1. Les nuisances sonores dues au chantier	93
IV.1.6.2. Les nuisances dues aux vibrations	94
IV.1.6.3. Les nuisances visuelles	94
IV.1.6.4. Les modifications des conditions de circulation	94
IV.1.7. Les déchets de chantier	94
<b>IV.2. La phase exploitation</b>	<b>95</b>
IV.2.1. Effets attendus sur l'hydrologie, l'érosion des berges, la qualité des eaux	95
IV.1.2.1. L'hydrologie	95
IV.1.2.2. la qualité sanitaire des eaux	95
IV.2.2. Effets attendus sur les activités et le voisinage	97
IV.2.2.1. Les activités	97
IV.2.2.2. Les équipements	97
IV.2.2.3. La navigation	99
IV.2.3. Effets sur le milieu naturel, les sites Natura 2000 et les espèces cibles	99
IV.2.4. Effets sur les paysages	101
<b>Partie V : Raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives</b>	<b>105</b>
<b>Partie VI : Mesures de suppression, d'évitement, de réduction et de compensation des incidences</b>	<b>107</b>
<b>VI.1. La prise en compte des risques de pollution accidentelle durant le chantier</b>	<b>108</b>
MS01 : Une gestion raisonnée du chantier	108
MS02 : Le recours à des engins de qualité et des matériaux sains	109
<b>VI.2. Prise en compte du risque d'inondation</b>	<b>110</b>
MR03 : Mise en place d'une procédure d'urgence en cas de crue exceptionnelle	110
<b>VI.3. Mesures de suivi</b>	<b>110</b>

<b>VII. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES DE PORTEE SUPERIEURE</b>	<b>111</b>
<b>Résumé non technique</b>	<b>114</b>
<b>RNT I. Préambule</b>	<b>115</b>
<b>RNT II. Objet de la demande</b>	<b>115</b>
<b>RNT III. Description du projet</b>	<b>116</b>
<b>RNT IV. Analyse de l'état initial</b>	<b>117</b>
RNT IV.1. Le milieu physique	117
RNT IV.2. Le milieu naturel	119
RNT IV.2.1. Zonages d'inventaires et de protection	119
RNT IV.2.2. Milieu naturel au droit du site	119
RNT IV.2.3. Les risques	120
RNT IV.3. Le milieu humain	122
RNT IV.3.1. L'urbanisme	122
RNT IV.3.2. Les activités	122
RNT IV.3.3. Le paysage	122
<b>RNT V. Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement</b>	<b>123</b>
<b>RNT VI. Raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives</b>	<b>124</b>
<b>RNT VII. Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes de portée supérieure</b>	<b>124</b>
<b>RNT VIII. Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine</b>	<b>125</b>
<b>Annexe</b>	<b>127</b>
Annexe 1 : Plan	128

## Liste des cartes

Carte 1 : Implantation des infrastructures existantes et à créer	10
Carte 2 : carte de localisation du projet	18
Carte 3 : Localisation aérienne du projet	19
Carte 4 : Vue aérienne rapprochée de la zone d'implantation du projet	20
Carte 5: Implantation globale des infrastructures existantes et à créer	21
Carte 6 : Carte des points de géoréférencement - Rive droite	34
Carte 7 : Carte des points de géoréférencement – Rive gauche	35
Carte 8 : Carte géologique	42
Carte 9 : localisation des stations de suivi de la masse d'eau concernée	48
Carte 10 : Carte de localisation des sites de baignade	51
Carte 11 : Carte des sites Natura 2000	54
Carte 12 : Carte des ZNIEFF	55
Carte 13 : carte des habitats d'intérêt communautaire recensés dans les secteurs utilisés pour les manifestations	59
Carte 14 : carte de synthèse des contacts faunistiques recensés lors de l'établissement du DOCOB	60
Carte 15 : carte de localisation des points de détection de la Loutre recensés lors de l'établissement du DOCOB	61
Carte 16 : carte de répartition de la richesse spécifique des populations de chiroptères (DOCOB)	62
Carte 17 : carte de répartition de la richesse spécifique des populations d'oiseaux (DOCOB - 2010)	63
Carte 18 : carte de localisation des sites de reproduction de l'Avocette élégante (DOCOB - 2010)	64
Carte 19 : carte de localisation des sites de reproduction et de l'utilisation de l'espace par l'Échasse blanche (DOCOB - 2010)	65
Carte 20 : carte de localisation des contacts Busards des roseaux, cendré et Saint-Martin (DOCOB - 2010)	66
Carte 21 : carte de localisation des nids et sites d'alimentation de la Cigogne blanche (DOCOB - 2010)	67
Carte 22 : carte de l'utilisation de l'espace par la Spatule blanche et la Grande Aigrette (DOCOB - 2010)	68
Carte 23 : carte de localisation des Sternes et Guifettes (DOCOB - 2010)	69
Carte 24 : carte de localisation des couples de Tadornes de Belon (DOCOB - 2010)	70
Carte 25 : carte de localisation des colonies de reproduction du Vanneau huppé (DOCOB - 2010)	71
Carte 26 : carte de localisation des contacts de limicoles migrants (DOCOB - 2010)	72
Carte 27 : carte de localisation des couples de Petits Gravelots (DOCOB - 2010)	73
Carte 28 : Carte des habitats naturels à proximité immédiate du site	77
Carte 29 : Carte des enjeux pour la faune à proximité immédiate du site	78
Carte 30: extrait de la carte des aléas de submersion	80
Carte 31 : carte du zonage du PLU	82
Carte 32: Carte des équipements d'accueil du public	98
Carte 33 : Localisation des prises de vue et des insertions paysagères	101
Carte 34 : Carte des enjeux pour la faune à proximité immédiate du site	121

## Liste des figures

Figure 1 : 1991, vue des 3 de ponts ayant cohabités pour le franchissement de La Charente -	23
Figure 2 : Schéma des aménagements prévus en rive droite - Source TICA- SCE up+	25
Figure 3 : A gauche, vue du talus existant; à gauche, vue de l'ancienne pile du pont à travée levante - Source Eau-Mega	26
Figure 4 : Plan des platelages - Rampes et plateformes - Souce TICA SCE up+	27
Figure 5 : Plan des structures porteuses des rampes et de la plateforme - Source TICA SCE up+	28
Figure 6: Coupe en travers - Source TICA SCE up+	28
Figure 7 : Etapes du principe constructif par structures préfabriquées - Source TICA SCE up+	29
Figure 8 : Plan en vue de dessus du ponton d'accostage rive droite - Source EGCA	31
Figure 9 : Vues de face du ponton d'accostage - Source EGCA	31
Figure 10 : Coupe en travers du ponton d'accostage - Source EGCA	32
Figure 11 : Vues du ponton et de sa passerelle existant en rive gauche - Source Eau-Mega	32
Figure 12 : Esquisse des aménagements paysagers - vue de dessus - Source TIA SCE up+	36
Figure 13 : Esquisse des aménagements paysagers - Vue en coupe - Source TICA SCE up+	37
Figure 14 : Esquisse en coupe du chemin d'accès - Source TICA SCE up+	37
Figure 15 : Rose des vents (station Météo-France de St-Agnant)	40

Figure 16 : Evolution de la qualité physicochimique de la masse d'eau (2003 à 2013)	49
Figure 17 : Vue de l'aire de camping-car avec le viaduc en arrière-plan – Source Eau-Mega	85
Figure 18 : Vue de l'ancienne voie Rochefort-Royan, actuellement utilisée comme aire de camping-car- Source Eau-Mega	86
Figure 19 : Vue des prairies pâturées et des chemins piétons et cyclables en provenance de l'observatoire - Source Eau-Mega	86
Figure 20 : Vues de la délaissée de l'ancienne route, du talus de l'ancienne pile - Source Eau-Mega	87
Figure 21 : Vue du pont transbordeur et des roselières depuis la rive droite - Source Eau-Mega	87
Figure 22 : Insertion paysagères 1- Source TICA - SCE up+	102
Figure 23 : Insertions paysagères 2 - TICA - SCE up+	103
Figure 24 : Insertion paysagère 3 - Vue depuis la rive gauche - Source EGCA -TICA	104
Figure 25 : Schéma des aménagements prévus en rive droite - Source TICA- SCE up+	116

## Liste des tableaux

Tableau 1 : Emprise des ouvrages objets de la demande -	9
Tableau 2 : Pluviométrie et température moyennes entre 1995 et 2004 (station Météo France de St-Agnant)	40
Tableau 3 : débits moyens mensuels interannuels de La Charente à Chaniers	44
Tableau 4 : Concentrations définissant le bon état écologique d'un cours d'eau – Paramètres physico-chimiques généraux	47
Tableau 5 : sensibilité des espèces au dérangement ou à la destruction	74
Tableau 6 : synthèse de la sensibilité des habitats d'intérêt communautaire vis-à-vis du projet	92
Tableau 7 : synthèse de la sensibilité des espèces protégées et d'intérêt communautaire vis-à-vis du projet	93
Tableau 8 : Tableau récapitulatif global	100
Tableau 9 : compatibilité du projet avec le S.D.A.G.E. Adour-Garonne	113



*Dans une logique de développement durable, ce document a été imprimé sur un papier entièrement recyclé certifié Ange Bleu.*

## Préambule

L'État, propriétaire du Pont Transbordeur de Martrou par le biais du Ministère de la Culture et de la Communication, a lancé un ambitieux programme d'études visant à mettre le pont en sécurité et à restituer son aspect de 1900, conformément à l'avis qu'a rendu la Commission nationale des monuments historiques le 3 septembre 2012.

Les travaux de restauration, pilotés par l'Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la Culture (Oppic), ont une durée estimée d'environ 36 mois.

La **Communauté d'Agglomération Rochefort Océan (CARO)**, qui gère et entretient l'ouvrage depuis 2000 (par le biais d'un bail emphytéotique), a fait du site du Pont Transbordeur de Martrou un lieu de promenade, de détente mais aussi d'animations pour les habitants de Rochefort Océan et les visiteurs de la région. La fréquentation du site augmente chaque année plaçant le Pont Transbordeur parmi les 3 sites de visite majeurs de Rochefort Océan. En 2015, le Pont a accueilli plus de 59 000 visiteurs.

Afin de ne pas perdre l'attrait touristique durant les 3 années des travaux, la CARO et l'OPPIC ont imaginé une valorisation de l'ensemble du site, resituant le quartier « Martrou » comme point de franchissement historique entre les 2 rives de La Charente. Cette valorisation doit se faire en lien étroit avec le fleuve et le contexte naturel des marais péri-urbains de Rochefort. Dans ses grandes lignes, le projet repose sur la mise en place de navettes fluviales entre les 2 rives de La Charente, mais aussi entre le site de l'Arsenal (Corderie-Royale) et le présent projet. Un espace dédié à des visites du chantier prendrait place sur le site de « Martrou ».

**L'objet de la présente étude vise à obtenir les autorisations administratives pour les aménagements, existants et à venir, nécessaires qu'au développement des liaisons fluviales à passagers, sur le site de Martrou (rive droite et rive gauche).**

**PARTIE I : PRESENTATION DE L'OBJET DE LA  
DEMANDE ET DU PERIMETRE D'ÉTUDE**

## I.1. Objet de la demande

La Communauté d'Agglomération Rochefort Océan prévoit pour l'accueil du public des navettes fluviales, les aménagements suivants au droit du site de « Martrou » :

### Infrastructures existantes en rive gauche :

- Ponton flottant sur pieux de 20 m linéaires ;
- Passerelle d'accès au ponton depuis la culée de l'ancien Pont à travée levante.

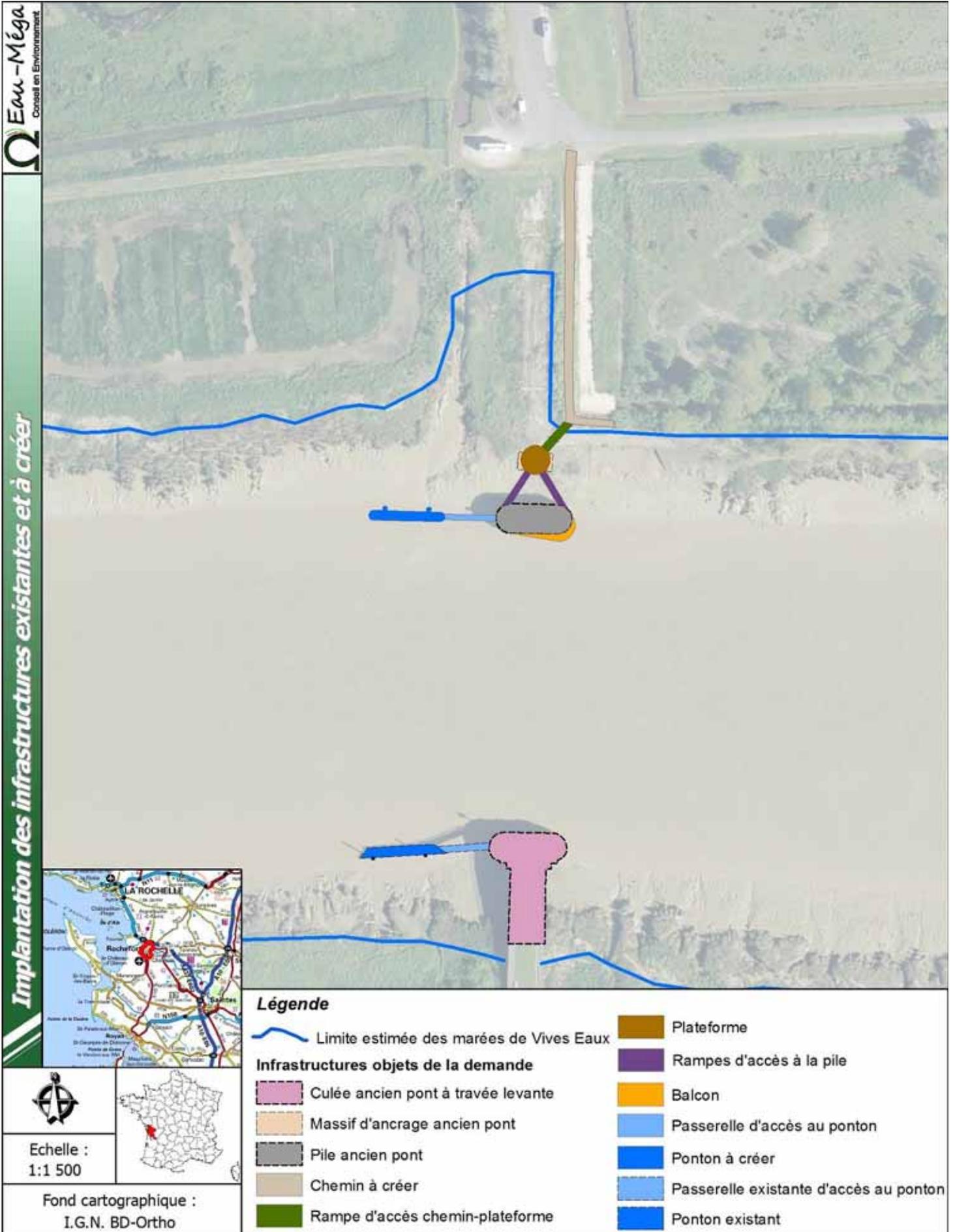
### Infrastructures à créer en rive droite :

- Ponton flottant sur pieux de 22 m linéaires ;
- Passerelle d'accès au ponton depuis une des piles de l'ancien Pont à travée levante ;
- Cheminement et passerelles d'accès à la pile de l'ancien pont à travée levante.

Le présent dossier vise également à régulariser la situation administrative des vestiges de l'ancien pont à travée levante, qui serviront de support aux infrastructures sus-citées.

Objet	Domanialité	Surface m <sup>2</sup>
<b>OUVRAGES EXISTANTS</b>		
Pile rive droite de l'ancien pont à travée levante	Domaine Public Fluvial	188,63
Massif rive droite de l'ancien pont à travée levante	Domaine Public Fluvial	55,43
Culée rive gauche de l'ancien pont à travée levante	Domaine Public Fluvial	466
<b>Sous total structures de l'ancien pont</b>		710
Ponton et pieux d'ancrage rive gauche	Domaine Public Fluvial	72
Passerelle d'accès au ponton rive gauche	Domaine Public Fluvial	29
<b>Sous-total appontement rive gauche</b>		101
<b>Sous-total existant</b>		811
<b>OUVRAGES A CREER</b>		
Ponton d'accostage et pieux d'ancrage rive droite	Domaine Public Fluvial	71
Passerelle d'accès au ponton rive droite (pile → ponton)	Domaine Public Fluvial	26
Plateforme d'attente rive droite	Domaine Public Fluvial	61
Rampe d'accès à la plateforme rive droite (talus → plateforme)	Domaine Public Fluvial	29
Rampe 1 d'accès à la pile (plateforme → pile)	Domaine Public Fluvial	24
Rampe 2 d'accès à la pile (plateforme → pile)	Domaine Public Fluvial	24
Balcon en encorbellement	Domaine Public Fluvial	31
<b>Sous total à créer sur le DPF</b>		266
Chemin sur talus existant	Département ? Délaissée de l'ancienne route Rochefort-Royan	263

Tableau 1 : Emprise des ouvrages objets de la demande -



Eau-Méga  
Conseil en Environnement

Implantation des infrastructures existantes et à créer



Echelle :  
1:1 500



Fond cartographique :  
I.G.N. BD-Ortho

Carte 1 : Implantation des infrastructures existantes et à créer

## I.2. Positionnement réglementaire du projet

### ✓ Code de l'urbanisme

Le projet de création, en rive droite, d'infrastructures nécessaires à l'accueil du public prend place au droit et/ou à proximité immédiate des rives de l'estuaire de la Charente, de zones humides, de marais, de zones Natura 2000 et d'un Site Classé. Conformément à l'article L146-6 du Code de l'Urbanisme, **le Plan Local d'Urbanisme de Rochefort**, approuvé le 01/10/2015, en cours de modification, **identifie la zone concernée par le projet en espace remarquable.**

Article	Intitulé	Nature de l'opération
Article R421-22	Dans les espaces remarquables ou milieux du littoral qui sont identifiés dans un document d'urbanisme comme devant être préservés en application de l'article L. 146-6, les aménagements mentionnés aux a, b, c et d de l'article R. 146-2 doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager.	a) aménagements légers nécessaires à la gestion et à l'ouverture au public au sein d'un espace remarquable au sens de l'article L146-6 du code de l'urbanisme

Ainsi, le présent projet nécessite l'obtention **d'un permis d'aménager.**

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans le périmètre de monuments historiques et de celui du site Classé de l'estuaire de la Charente (décret du 22 août 2013) pour lequel une démarche de labellisation Grand Site de France est en cours. Les équipements devront intégrer les prescriptions architecturales et paysagères émises notamment par l'Architecte des Bâtiments de France, à l'Inspecteur des Sites et à l'Architecte conseil de la ville de Rochefort.

### **Porter à la connaissance du public : Articles L.146-6 du code de l'urbanisme**

Le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP) ne mentionne pas la nécessité de réaliser une enquête publique dans le cas d'une demande concession d'utilisation du Domaine Public Fluvial.

Par ailleurs, conformément à l'article L146-6 du Code de l'Urbanisme, et en application de la procédure de l'étude d'impact au cas par cas prévue par l'article R122-2 du Code de l'environnement, ce projet d'aménagement en espace remarquable du littoral n'est pas soumis à enquête publique mais doit faire l'objet d'une mise à disposition du public pendant une durée d'au moins quinze jours, dans des conditions permettant à celui-ci de formuler ses observations.

✓ **Loi littoral**

Comme évoqué au chapitre relatif au Code de l'Urbanisme, l'ensemble des aménagements faisant l'objet du présent dossier prend place au sein de « l'espace remarquable » tel que défini par la loi littoral - L. 146-6 du Code de l'Urbanisme.

Au sein de ces espaces, seuls les « aménagements légers » listés à l'article R. 146-2 du Code de l'Urbanisme sont admis, sous certaines conditions.

Ainsi sont admis les aménagements légers « nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux ».

Les aménagements objets de cette demande et décrits au chapitre II répondent à **la nécessité d'accueillir le public** venant admirer le Pont transbordeur, monument historique, mais aussi le Site Classé de l'Estuaire de La Charente, dans une **logique globale de valorisation touristique** à l'échelle de la ville et de la Communauté d'Agglomération. **Les aménagements proposés sont uniquement piétonniers** (et nautiques). Les évolutions du stationnement et des accès seront par la suite examinées sur la rive de Rochefort pour permettre un retrait bilatéral du stationnement à l'approche du pont.

Bien que l'objet de l'aménagement soit bien de perdurer dans le temps pour offrir une vision depuis le lit de La Charente du pont transbordeur et du fleuve, les infrastructures nouvelles sont démontables à moindre frais et sans intervention lourde, le parti pris retenu étant de réutiliser les anciennes piles du pont à travée levante comme fondations maçonnées.

Les passerelles et balcons proposés seront des postes d'observation parfaits des milieux naturels et du patrimoine architectural.

Par ailleurs, le présent projet est conçu avec pour objectif une valorisation du site de Martrou. Il a ainsi été conçu avec **la préoccupation de sa qualité architecturale et pour une intégration optimale dans le paysage**.

La présente étude vise à démontrer que l'incidence sur l'environnement sera négligeable et que **l'exploitation de cet aménagement ne portera pas atteinte à la pérennité des milieux naturels et des espèces sensibles**.

Pour conclure, la réflexion globale ayant abouti à ce projet permet d'affirmer que l'esprit de la loi littoral est respecté, tant sur le fond que sur la forme.

✓ **Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP)**

Les infrastructures, existantes et à créer (passerelles, ponton, culées et piles de l'ancien pont à travée levante), prennent place au droit du Domaine Public Fluvial. Par ailleurs, La Charente est classée voie navigable sur les 33 km en aval du pont suspendu de Tonny-Charente jusqu'à la mer.

Au titre des articles L2124-6 et suivants du CGPPP et du décret d'application n° 2011-1612 du 22 novembre 2011 relatifs aux première, deuxième, troisième et quatrième parties réglementaires du code général de la propriété des personnes publiques, une concession du Domaine Public Fluvial doit être accordée par arrêté du préfet coordonnateur de bassin, selon la procédure décrite à l'Article R2124-57 du CGPPP.

Le préfet coordonnateur de bassin peut déléguer cette compétence, pour les sous-bassins ou fractions de sous-bassins, à un préfet de région ou de département.

L'arrêté de concession est pris après avis de Voies navigables de France, des services civils de l'Etat, des collectivités territoriales et des groupements compétents de collectivités territoriales sur le territoire desquels se trouve le projet, ainsi que des chambres de commerce et d'industrie de région et territoriales qui concernent sa localisation.

L'absence de réponse des institutions énumérées à l'alinéa précédent dans le délai de trois mois à compter de leur saisine par le préfet vaut avis favorable.

La CARO dispose d'une Autorisation d'Occupation du Domaine Public Maritime pour le ponton existant en rive gauche. Le Département de Charente-Maritime dispose d'un titre de superpositions d'affectation pour les piles et culées de l'ancien pont à travée levante, titre délivré pour un objet précis qui était celui d'un pont. Cet usage ayant disparu, ce titre est caduc.

Dans une volonté de régularisation et d'uniformisation de l'ensemble de l'occupation du Domaine Public Fluvial dans le cadre de ce projet d'aménagement, **une demande de concession du DPF est demandée par la CARO pour l'ensemble des ouvrages suivants :**

- **Culée et piles de l'ancien pont à travée levante ;**
- **Pontons flottants et pieux de fixation (Rives droite et gauche) ;**
- **Passerelles d'accès aux pontons flottants (Rives droite et gauche) ;**

✓ **Code de l'environnement**

**Document d'incidence spécifique à protection de l'Eau et des Milieux Aquatiques - Article R214**

Les travaux d'aménagement du site entrent dans le champ d'application des IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Activités) soumis à une procédure de déclaration ou d'autorisation par le Code de l'Environnement Livre II Titre I Chapitre IV Section 1 relatif à la protection de l'Eau et des Milieux Aquatiques, article R 214-1 du Code de l'Environnement. Ainsi, le projet nécessite la constitution d'un document d'incidence conformément aux prescriptions des articles L.214- 1 et suivants du Code de l'Environnement.

A ce titre il convient de distinguer :

- les aménagements ayant des impacts sur le milieu marin tels que défini au Titre 4 de l'article R214-1, à savoir les eaux de transition des cours d'eau à l'aval du front de salinité, le front de salinité étant situé à 10 km en aval de Saint-Savinien ;
- les aménagements ayant des impacts sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique tels que défini au Titre 3 de l'article R214-1.

***Aménagements ayant un impact sur le milieu marin***

Les infrastructures d'accostage (ponton flottant et passerelle d'accès) sont en contact direct avec le milieu marin tel que défini ci-dessus.

Le projet est donc soumis à la rubrique suivante :

<b>Rubrique</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Volume de l'opération</b>	<b>Régime</b>
<b>4.1.2.0</b>	<b>Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :</b> <b>1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros :</b> <b>Autorisation</b> <b>2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros :</b> <b>Déclaration</b>	<b>544 935 €</b>	<b>Déclaration</b>

***Aménagements ayant un impact sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique***

Les aménagements et travaux envisagés pour l'ouverture du site au public, afin de permettre le cheminement, l'accès à la passerelle et au ponton flottant, prendront place au sein du lit majeur du

fleuve Charente. Le lit majeur est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure.

Le projet prend place au sein de la zone rouge du Plan de Prévention des Risques d'Inondation par submersion marine de Rochefort approuvé par arrêté préfectoral en date du 12 février 2015. Il prend donc bien place au sein du lit majeur, en zone inondable, tel que défini par la rubrique 3.2.2.0, article R 214-1 du Code de l'Environnement « Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau ».

En revanche, **le projet n'entraînant aucun remblaiement ou exhaussement de sol n'est pas susceptible réduire champ d'expansion des crues**, ni même de gêner l'écoulement ou le retrait des eaux en cas de submersion.

Ainsi, **il n'y a pas lieu de viser cette rubrique.**

### **Évaluations des incidences de projet, travaux ou aménagement sur Natura 2000 : Articles L.414-1 et suivants**

L'emprise du projet dans son ensemble se situe au sein d'un site Natura 2000. Ainsi, en application de l'article R.414-19 du Code de l'Environnement, le présent dossier comprend également une évaluation des incidences du projet sur Natura 2000.

### **Procédure d'étude d'impact au cas par cas: Articles R.122-1 et suivants**

Au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement, en application de l'alinéa 10 de l'annexe dudit article concernant la récupération l'extension d'ouvrages sur le domaine public maritime ou cours d'eau rubrique *g) Zones de mouillages et d'équipements légers*, une **demande d'étude d'impact selon la procédure de l'examen au cas par cas** est nécessaire. La demande d'examen est réalisée en parallèle du présent dossier.

## **I.3. Conclusion relative à la procédure réglementaire et au dossier à produire**

Au titre des articles L.2124-6 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, et de ses décrets d'application **le présent dossier constitue une demande de concession d'utilisation du Domaine Public Fluvial**. A ce titre il comprend :

1° Nom, prénom, qualité, domicile du demandeur ou, si la demande émane d'une personne morale, les précisions suivantes : nature, dénomination, siège social et objet de la personne morale ainsi que les nom, prénom, qualité, pouvoirs du signataire de la demande et, le cas échéant, du ou des représentants habilités auprès de l'administration ;

2° Situation, consistance et superficie de l'emprise qui fait l'objet de la demande ;

3° Destination, nature et coût des travaux, endigages projetés s'il y a lieu ;

4° Cartographie du site d'implantation et plans des installations à réaliser ;

5° Calendrier de réalisation de la construction ou des travaux et date prévue de mise en service ;

6° Modalités de maintenance envisagées ;

7° Modalités proposées, à partir de l'état initial des lieux, de suivi du projet et de l'installation et de leur impact sur l'environnement et les ressources naturelles ;

8° Le cas échéant, nature des opérations nécessaires à la réversibilité des modifications apportées au milieu naturel et au site, ainsi qu'à la remise en état, la restauration ou la réhabilitation des lieux en fin de titre ou en fin d'utilisation.

Conformément aux dispositions de l'article R.214-32 du code de l'environnement, ce dossier constitue également **la demande de déclaration**, au titre des I.O.T.A., adressée au préfet du département ou des départements où doit être réalisé l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'aménagement. A ce titre il comprend :

1° Le nom et l'adresse du demandeur, ainsi que son numéro SIRET ou, à défaut, sa date de naissance ;

2° L'emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité doivent être réalisés ;

3° La nature, la consistance, le volume et l'objet de l'ouvrage, de l'installation, des travaux ou de l'activité envisagés, ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles ils doivent être rangés ;

4° Un document :

a) Indiquant les incidences du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en oeuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques ;

b) Comportant l'évaluation des incidences du projet sur un ou plusieurs sites Natura 2000, au regard des objectifs de conservation de ces sites. **Le contenu de l'évaluation d'incidence Natura 2000** est défini à l'article R. 414-23 et peut se limiter à la présentation et à l'exposé définis au I de l'article R. 414-23, dès lors que cette première analyse conclut à l'absence d'incidence significative sur tout site Natura 2000 ;

c) Justifiant, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ;

d) Précisant s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagées ;

e) Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives ainsi qu'un résumé non technique.

Ce document est adapté à l'importance du projet et de ses incidences. Les informations qu'il doit contenir peuvent être précisées par un arrêté du ministre chargé de l'environnement.

5° Les moyens de surveillance ou d'évaluation des prélèvements et des déversements prévus ;  
6° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles mentionnées aux 3° et 4°.

Conformément au Décret n° 2014-750 du 1er juillet 2014 harmonisant la procédure d'autorisation des installations hydroélectriques avec celle des installations, ouvrages, travaux et activités prévue à l'article L. 214-3 du code de l'environnement, les raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives ainsi qu'un résumé non technique sont inclus dans le présent document.

En parallèle du présent document, les dossiers suivants sont produits dans le cadre du projet :

- une **demande d'autorisation de travaux en site classé** au titre des articles L.341-1 à L.341-22 du code de l'environnement ;
- une **demande d'examen au cas par cas** au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement, en application de l'alinéa 10 de l'annexe dudit article concernant la récupération l'extension d'ouvrages sur le domaine public maritime ou cours d'eau.

## I.4. Identité du demandeur

### **Communauté d'Agglomération Rochefort Océan**

Représentée par son Président : M. Hervé BLANCHE

3 avenue Maurice Chupin  
Parc des Fourriers  
BP 50224  
17 304 ROCHEFORT Cedex

Tel : 05.46.82.17.80  
Fax : 05.46.99.76.30

Mail : internet@agglo-rochefortocean.fr

SIRET : 200 041 762 00010

## I.5. Périmètre d'étude

Dans le cadre de cette demande, le périmètre d'étude élargi a été déterminé de façon à prendre en considération :

- La sensibilité de l'estuaire,
- Le site du Pont Transbordeur

Les documents cartographiques ci-dessous sont présentés au cours des pages suivantes :

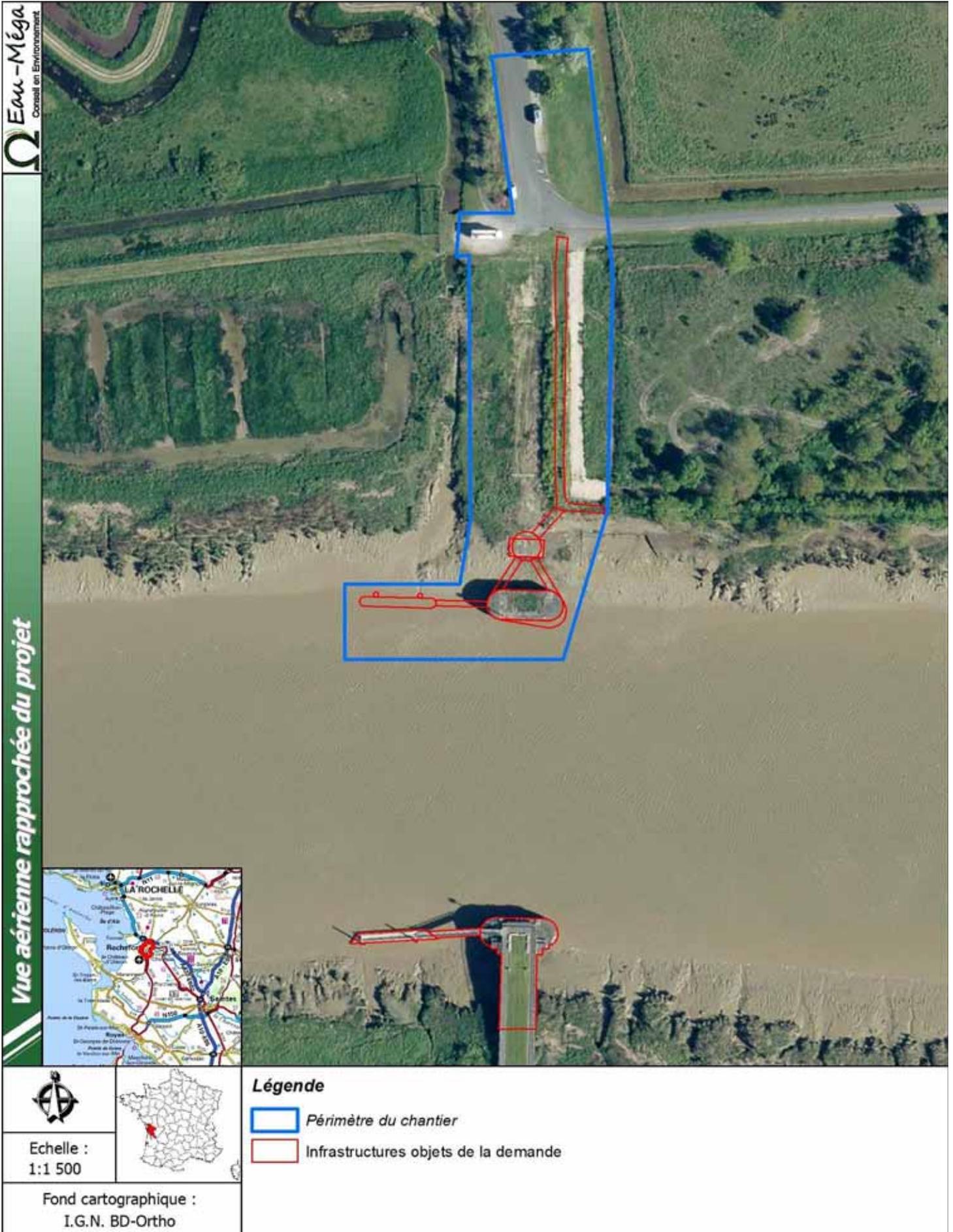
- ✓ une carte de localisation du projet au 1/25.000<sup>ème</sup>,
- ✓ une prise de vue aérienne du site du projet et de la zone d'étude au 1/5.000<sup>ème</sup>
- ✓ une prise de vue aérienne du site du projet et de la zone d'étude au 1/1.500<sup>ème</sup>



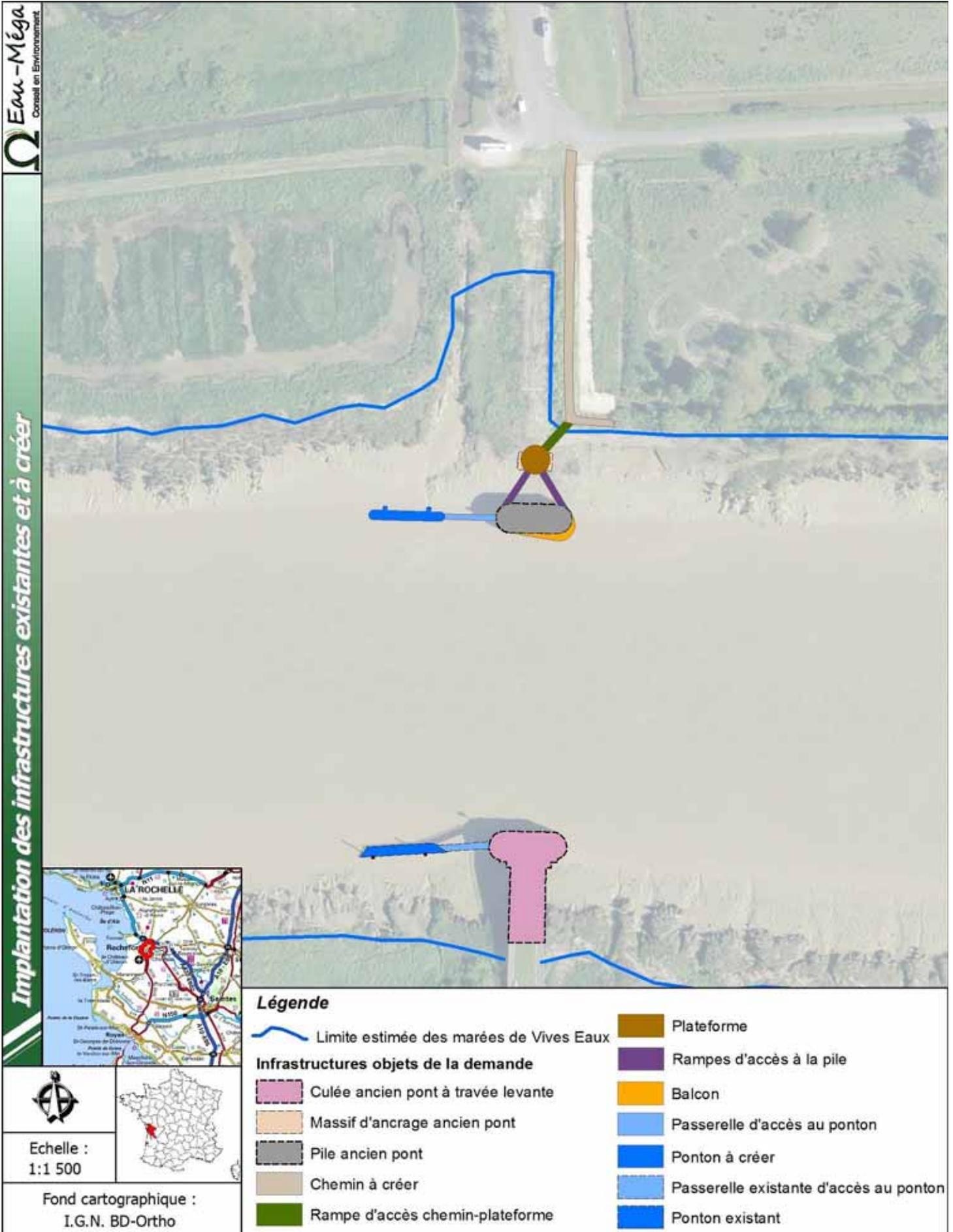
Carte 2 : carte de localisation du projet



Carte 3 : Localisation aérienne du projet



Carte 4 : Vue aérienne rapprochée de la zone d'implantation du projet



Carte 5: Implantation globale des infrastructures existantes et à créer

## PARTIE II : PRESENTATION DU PROJET

## II.1. Historique de la traversée de la Charente sur le site de « Martrou »

Source : d'après CDA- Rochefort Océan- Maison du Tansbordeur

Autrefois le seul moyen de franchissement de la Charente était assuré par deux bacs, l'un à Soubise et l'autre à Martrou (Echillais). Cependant les conditions météorologiques et le phénomène de marée freinaient la bonne marche de ces navettes. C'est au XIX<sup>ème</sup> siècle que la construction d'un pont est envisagée pour répondre à la demande de la population. La difficulté technique était de trouver un système de pont qui n'entrave pas la navigation maritime. En effet de nombreux navires de la Marine empruntaient à cette époque le fleuve Charente menant à l' Arsenal de Rochefort.

Plusieurs projets sont envisagés dont la construction d'un tunnel, mais ce fut finalement le projet de Pont à Transbordeur, proposé par Ferdinand Arnodin, qui fut retenu en 1897.

Les travaux ont débuté en mars 1898 pour se terminer 27 mois plus tard en juillet 1900. Il est aussi appelé Pont à Transbordeur du Martrou.

Durant près de 60 ans le pont transbordeur permettait de faire traverser les véhicules, piétons et cyclistes d'une rive à l'autre de La Charente. Mais l'axe La Rochelle-Royan, le plus important de la région a connu une augmentation constante du trafic. Dans les années 1960, le pont transbordeur ne permettait plus d'absorber ce trafic, provoquant des embouteillages importants et le mécontentement de la population.

Les pouvoirs publics décident d'agir et c'est en 1967 que le pont à travée levante remplace le Pont Transbordeur qui cessera ses allers-retours le 4 février 1967. Le tablier du pont à travée levante, en position basse pour le trafic routier, s'élevait pour laisser place à la circulation des bateaux sur le fleuve Charente. Cependant ce système a très rapidement montré ses limites en raison de l'importante circulation maritime vers les ports de Rochefort et de Tonnay-Charente. À chaque passage d'un cargo ou d'un voilier, la circulation routière était stoppée parfois plusieurs heures. Les autorités envisagèrent donc un nouveau moyen de franchissement qui permettrait au trafic routier et fluvial de cohabiter. En mars 1991 a été inauguré un nouveau pont : le viaduc de l'Estuaire de la Charente.

Les trois ponts de franchissement de La Charente ont cohabités quelques mois, le pont à travée levante ayant été détruit la même année.



Figure 1 : 1991, vue des 3 de ponts ayant cohabités pour le franchissement de La Charente -

## II.2. Le pont transbordeur

Source : d'après CDA- Rochefort Océan- Maison du Transbordeur

À compter de sa fermeture le 4 février 1967, le Pont Transbordeur connaît une longue période d'indifférence. Il est laissé à l'abandon, n'est plus entretenu et se dégrade au fil des années. Les autorités sont déterminées à le détruire.

Le président de la Saintonge littéraire, Jacques Lamarre, lance alors une campagne de sensibilisation qui permet au Pont Transbordeur d'être classé Monument Historique en avril 1976.

Des années de mobilisations des acteurs locaux ont conduit les pouvoirs publics à lancer la restauration du pont en mars 1990. Elle sera financée à 83% par l'État, à 7% par la région, à 5% par le département et à 5% par la commune de Rochefort.

La seconde inauguration officielle se fait le 18 septembre 1994 lors des journées du patrimoine et le Pont est mis en lumière en juillet 1995. Un programme de valorisation des abords du Pont Transbordeur est lancé en 1999. C'est en 2003 que seront inaugurés ces aménagements avec notamment l'ouverture de la Maison du Transbordeur et du Café du Transbordeur.

Le Pont Transbordeur de Rochefort est aujourd'hui le dernier Pont Transbordeur existant en France et l'un des huit ouvrages de ce type subsistant dans le monde. Depuis quelques années, l'ensemble de ces Ponts Transbordeurs s'inscrivent dans une démarche de classement au Patrimoine mondial de l'Unesco.

Depuis 2003, la CARO n'a de cesse que valoriser le site (Maison du Transbordeur, café du transbordeur, sentier d'interprétation). Le Pont Transbordeur devient alors un véritable site touristique accueillant près de 26 000 visiteurs par an. La fréquentation du Site augmente chaque année plaçant le Pont Transbordeur parmi les 3 sites de visite majeurs de Rochefort Océan. En 2015, le Pont a accueilli plus de 59 000 visiteurs, plus de 39 500 visiteurs à la Maison du Transbordeur.

A la suite de plusieurs ruptures de câbles, l'État a lancé un ambitieux programme d'études visant à mettre le pont en sécurité et à restituer son aspect de 1900 conformément à l'avis qu'a rendu la Commission nationale des monuments historiques le 3 septembre 2012.

L'opération consiste en la dépose complète du tablier à âme pleine datant de 1933 et à son remplacement par un tablier à treillis de type « poutre raidissante Arnodin », à la restauration des pylônes et à l'éventuelle reprise des fondations.

Ce chantier est conçu comme un chantier pilote, intégrant dans une vision à long terme :

- un traitement des abords dans une vision partagée avec la communauté d'agglomération ;
- un chantier école visitable et une médiation avec le public ;
- une réutilisation des emprises de chantier et des travaux préparatoires pour permettre la mise en valeur ultérieure de l'ouvrage ;
- un objectif d'ouverture du pont transbordeur à l'année comme liaison douce (piétonne et cycliste), à l'issue de sa restauration.

## II.3. Présentation des projets d'apponement faisant l'objet du présent dossier

Les appontements constituent une partie d'un projet plus global de développement touristique de l'agglomération Rochefortaise de mise en valeur du Site Classé de l'Estuaire de La Charente et du site du Pont Transbordeur de Martrou, pendant et après les travaux de restauration. Il s'inscrit également dans la mise en place de liaisons douces à l'échelle de la CARO mais aussi dans le cadre de la Vélodyssée.

Toutefois, les alternatives proposées par l'étude de programmation complète du cabinet Aubry Guiguet n'ont pas encore toutes été actées.

Compte tenu des contraintes de planning et de budget des travaux, une première phase de valorisation paysagère et d'ouverture du site au public a été retenue. Elle comprend des aménagements visant à établir des liaisons fluviales d'une rive à l'autre de La Charente et avec le site de la Corderie Royale.

L'objectif est ici de présenter les éléments essentiels à la compréhension du projet d'apponement, afin de justifier de son intérêt dans le cadre de l'ouverture du site au public et la bonne prise en compte des enjeux paysagers, environnementaux et de sécurité publique.

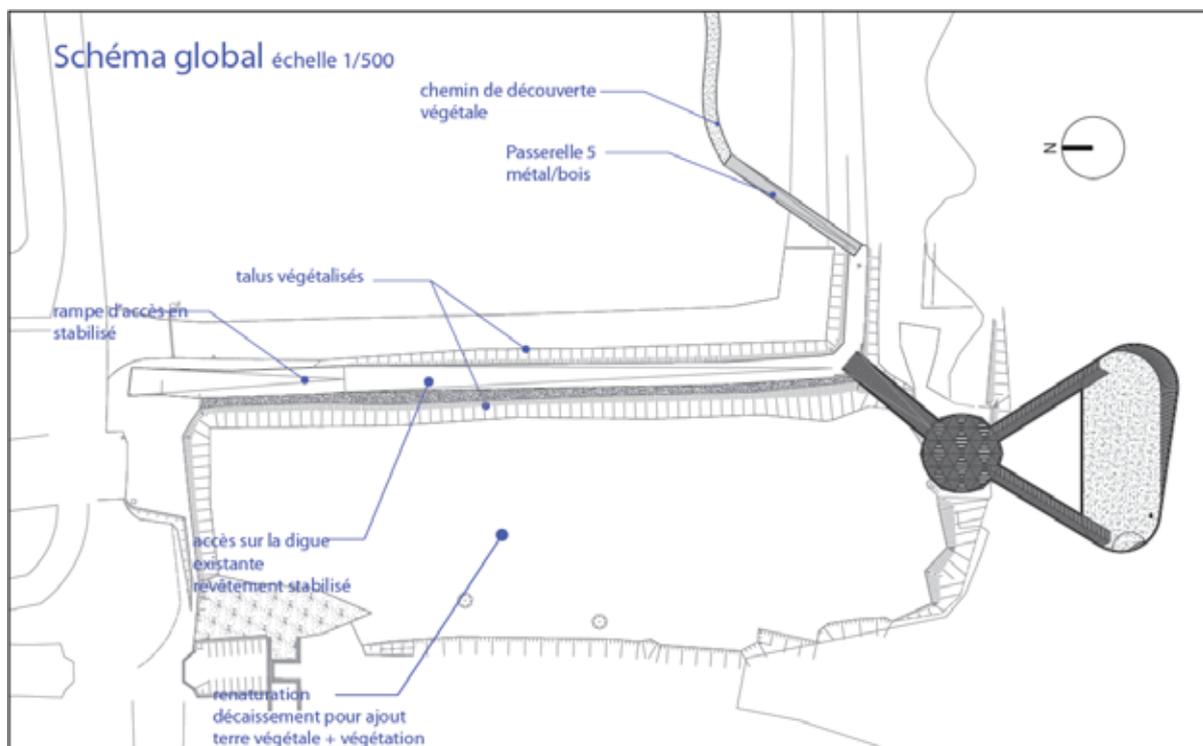


Figure 2 : Schéma des aménagements prévus en rive droite - Source TICA- SCE up+

### II.3.1. Infrastructures à créer rive droite

La vocation de ce ponton est d'accueillir une navette fluviale réalisant des rotations entre les deux rives de La Charente, et entre le site de la Corderie Royale et le Pont Transbordeur. Il doit être implanté de telle façon que l'accostage puisse s'effectuer quelles que soient les conditions de marée.

Il doit donc venir s'implanter au sein du lit mineur de La Charente. Comme pour l'appontement situé en rive gauche, les anciennes piles et la culée du pont à travée levante permettent de s'amarrer au sein du chenal, sans créer une gêne à la navigation.

#### II.3.1.1. Aménagements des accès à l'appontement

Le projet d'appontement rive droite vient s'appuyer sur une ancienne pile du pont à travée levante. Cette dernière prend place dans le lit mineur de La Charente. Il est donc nécessaire de mettre également en place des passerelles d'accès à cette pile de pont.

L'accès à la pile du pont se fera par un talus de remblai existant dont la côte actuelle, irrégulière, est comprise entre 4,30 m NGF et 4,65 m NGF. Sa largeur actuelle varie également, entre 1,5 m et 4,30 m en haut de talus.



Figure 3 : A gauche, vue du talus existant; à gauche, vue de l'ancienne pile du pont à travée levante - Source Eau-Méga

Le talus sera nivelé et élargi pour obtenir une largeur de 3,00 m avec une pente régulière. Il sera revêtu d'un stabilisé renforcé de type Starmine ou équivalent pour obtenir un chemin de 2,50 m de largeur depuis la route d'accès goudronnée jusqu'au bout du talus qui débouche en bord de Charente.

Une plateforme d'attente de 63 m<sup>2</sup> sera réalisée. Sa structure porteuse viendra s'implanter dans les fondations d'une ancienne pile du pont à travée levante. La structure d'appui sera composée d'éléments préfabriqués en acier galvanisé. Elle portera un platelage bois antiglisse, entouré d'un garde-corps. La charpente très aérée vise à réduire les forces de traction et la résistance en cas de phénomène exceptionnel de submersion. Le platelage sera positionné à une hauteur de 5,10 m NGF.

Une rampe d'une largeur de 2,69 m permettra d'accéder à cette plateforme d'attente depuis l'extrémité du talus.

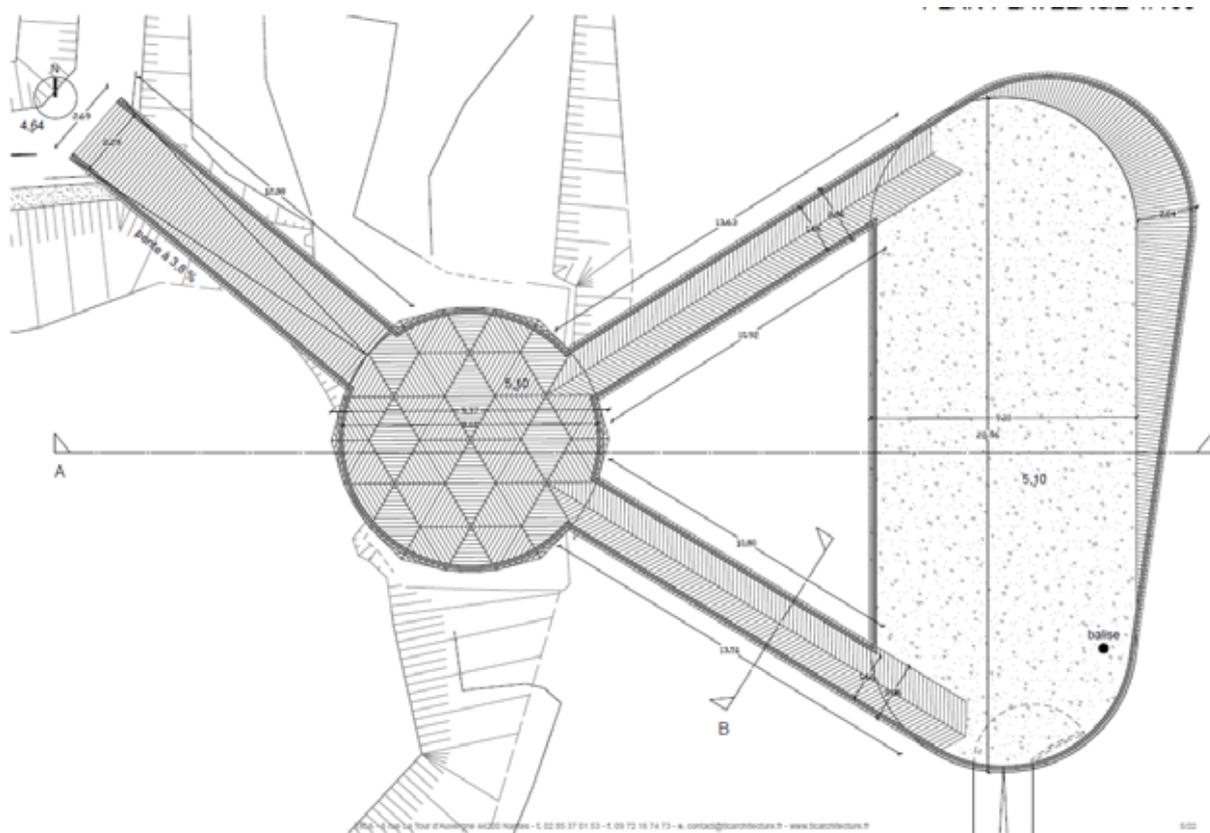


Figure 4 : Plan des platelages - Rampes et plateformes - Soucre TICA SCE up+

Deux rampes de 2,06 m de large viendront se connecter, depuis la plateforme d'attente, aux deux extrémités de l'ancienne pile du pont à travée levante. Cet ensemble de rampes sera composé, comme pour la plateforme, d'une structure d'appui avec des éléments préfabriqués en acier galvanisé et d'un platelage bois antiglisse avec des garde corps. L'ensemble des platelages sera implanté à 5,10 m NGF, soit au-dessus de la côte des plus hautes eaux (4,50 m NGF).

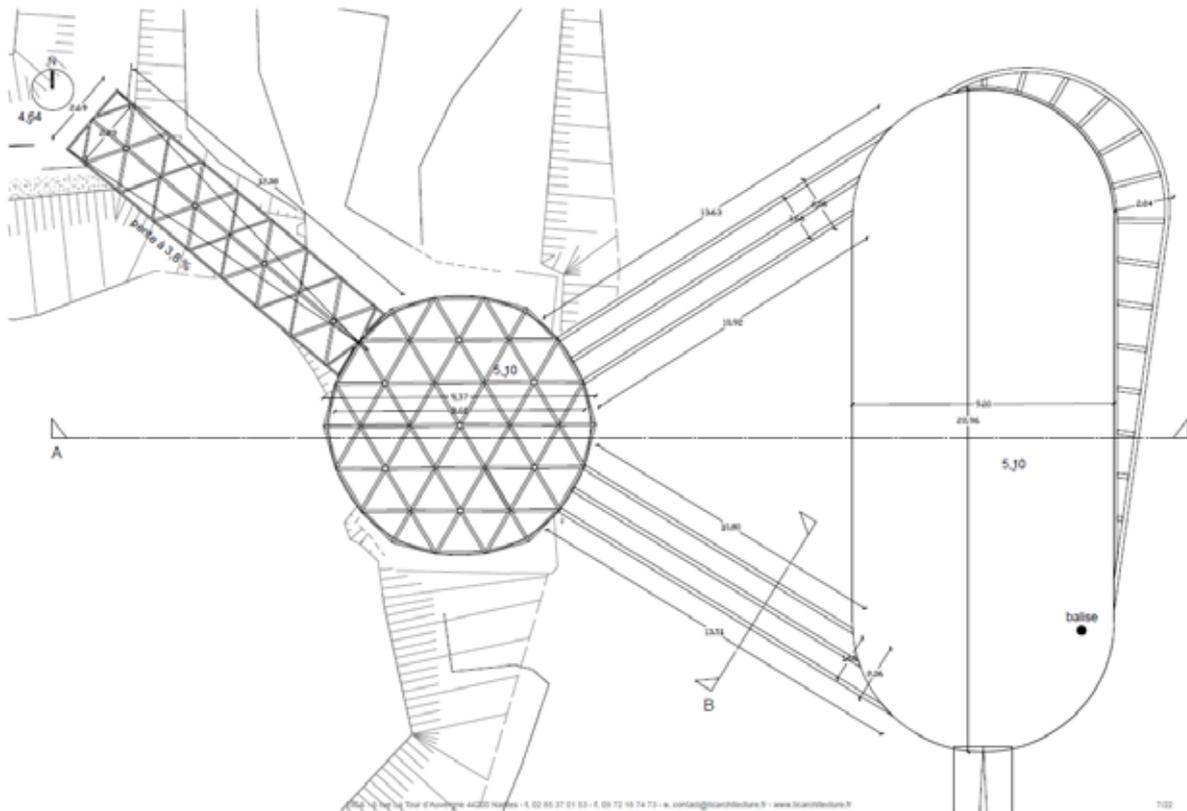


Figure 5 : Plan des structures porteuses des rampes et de la plateforme - Source TICA SCE up+

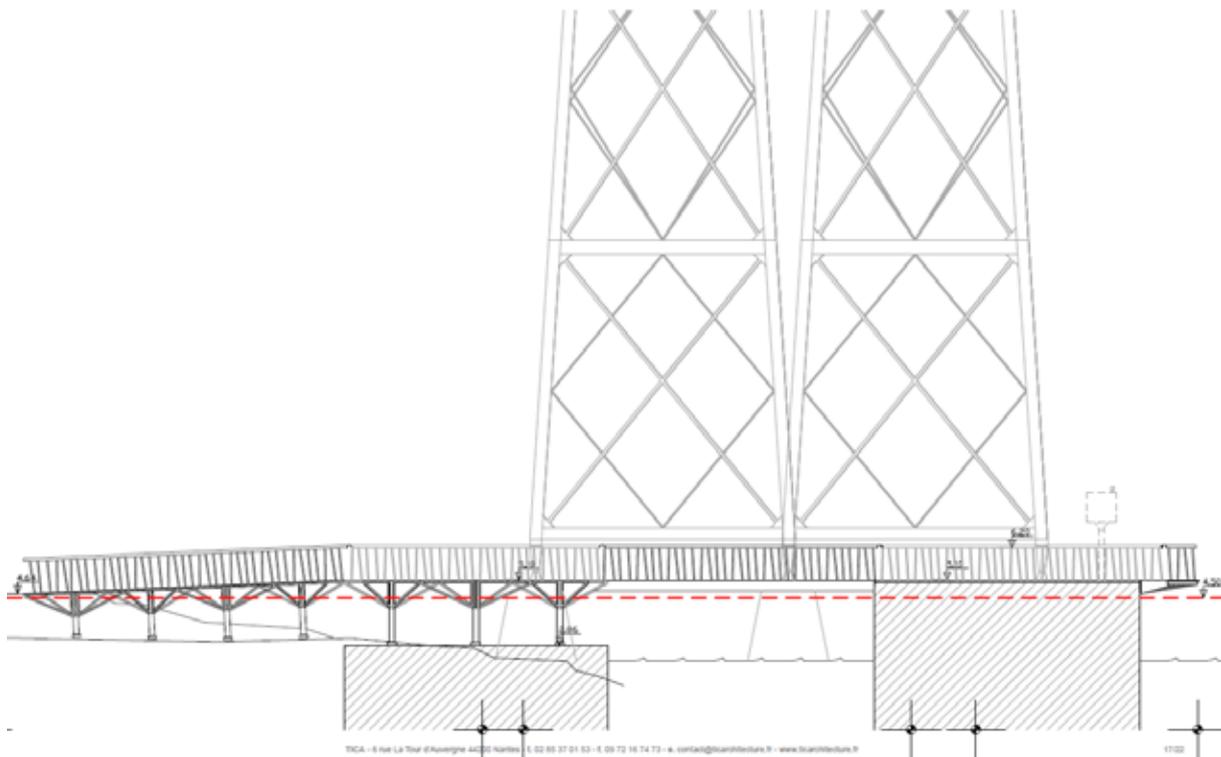


Figure 6: Coupe en travers - Source TICA SCE up+

L'ancienne pile du pont à travée levante sera habillée d'un platelage bois. Un béton de propreté pourra être réalisé à son sommet. Un balcon en encorbellement viendra surplomber le fleuve à l'extrémité amont de la pile (vue sur le pont transbordeur), avec un débord de 2 m maximum. Des garde-corps assureront la sécurité des visiteurs. La surface totale de la pile avec le balcon sera de 230 m<sup>2</sup>.

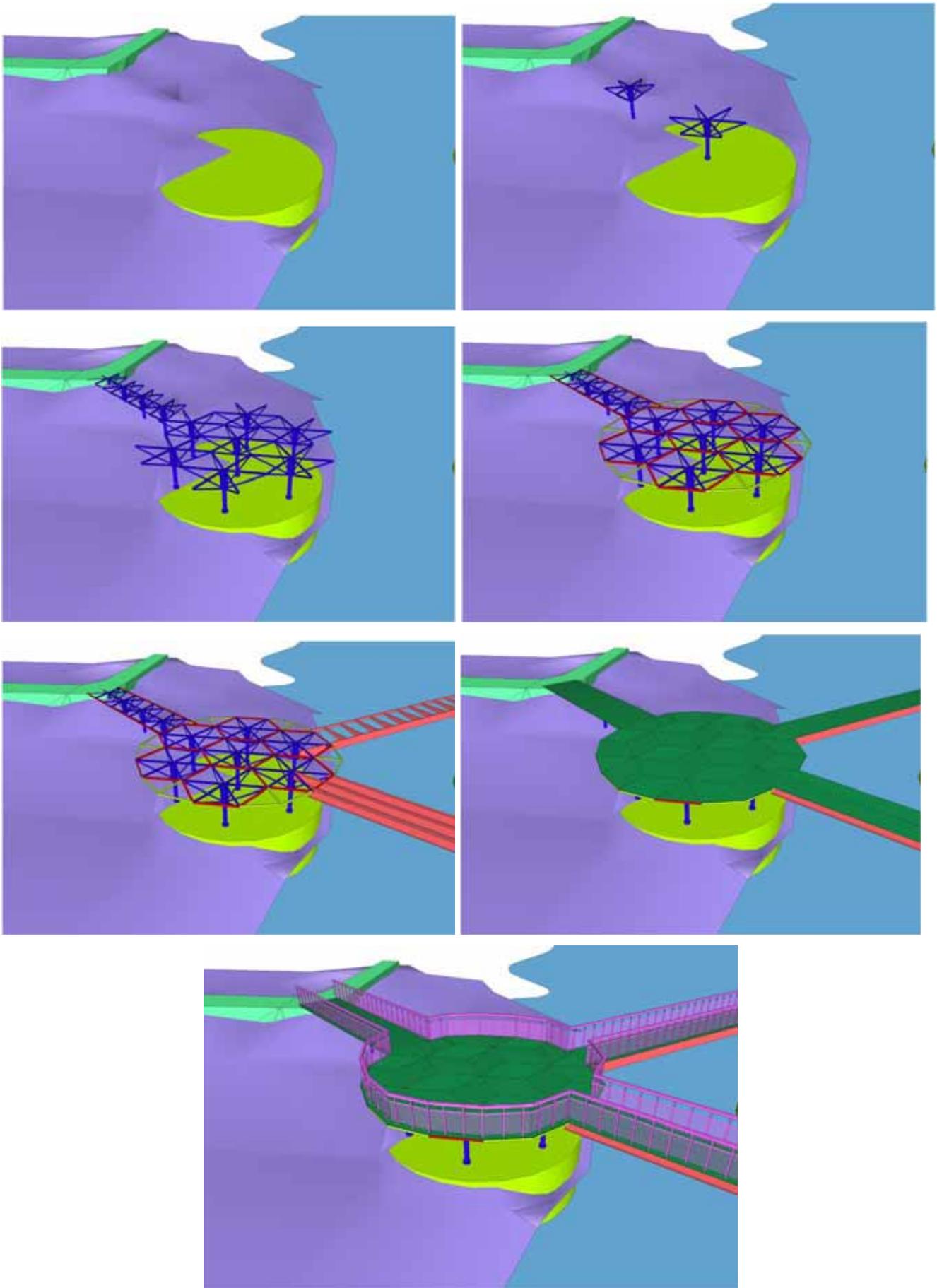


Figure 7 : Etapes du principe constructif par structures préfabriquées - Source TICA SCE up+

### II.3.1.2. Aménagement de l'appontement

Le ponton de 20 m de long par 3 m de large coulissera sur deux pieux battus dans le lit de la Charente. Il en prendra place dans l'axe de l'ancienne pile de pont, à l'aval.

Une passerelle mobile fixée à la pile de l'ancien pont permettra d'accéder au ponton.

Le ponton flottant sera constitué d'une structure aluminium appuyée sur des caissons en polyéthylène noir assurant la flottabilité. Des anneaux en profilés aluminium équipés de rouleaux en téflon assureront le guidage le long des pieux. Cette structure recevra un platelage en planches composite et 3 bollards d'amarrage. Un déflecteur amont et un déflecteur aval éviteront l'impact éventuel d'embâcles.

Le garde-corps en aluminium recevra un filet inox afin de répondre aux normes en vigueur et aura 2 portillons coulissants pour assurer l'embarquement et le débarquement.

La passerelle sera constituée d'une structure aluminium et recevra un platelage en planches composite et un filet inox afin de répondre aux normes en vigueur.

Un portillon à serrure assurera l'accessibilité.

La passerelle et le ponton respecteront les normes en vigueur appliquées aux établissements flottants destinés aux bateaux de transport de passagers.

Ce ponton et sa passerelle devront présenter des caractéristiques de résistance de 350 DaN/m<sup>2</sup>.

Les pieux seront dimensionnés et ancrés pour recevoir des navires à passagers dont les caractéristiques maximales sont les suivantes :

- Masse : 100 Tonnes
- Longueur : 30 m
- Largeur : 7,50 m
- Tirant d'eau : 1,50 m
- Vitesse maximale d'accostage : 0,20 m/s

Ainsi, les 2 pieux de guidage auront un diamètre d'environ 800 mm. Le niveau de recépage des pieux prend en compte les niveaux des plus hautes eaux possibles avec une marge de 1,5m supplémentaire.

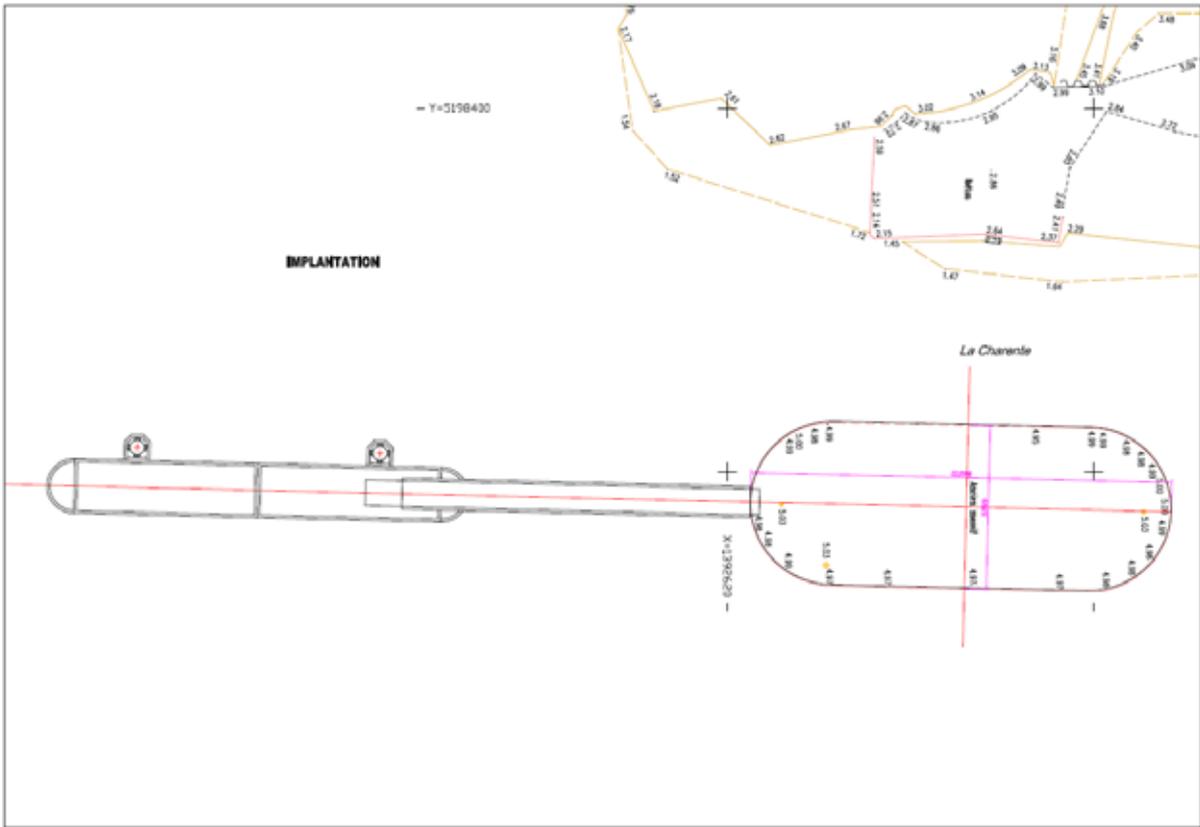


Figure 8 : Plan en vue de dessus du ponton d'accostage rive droite - Source EGCA

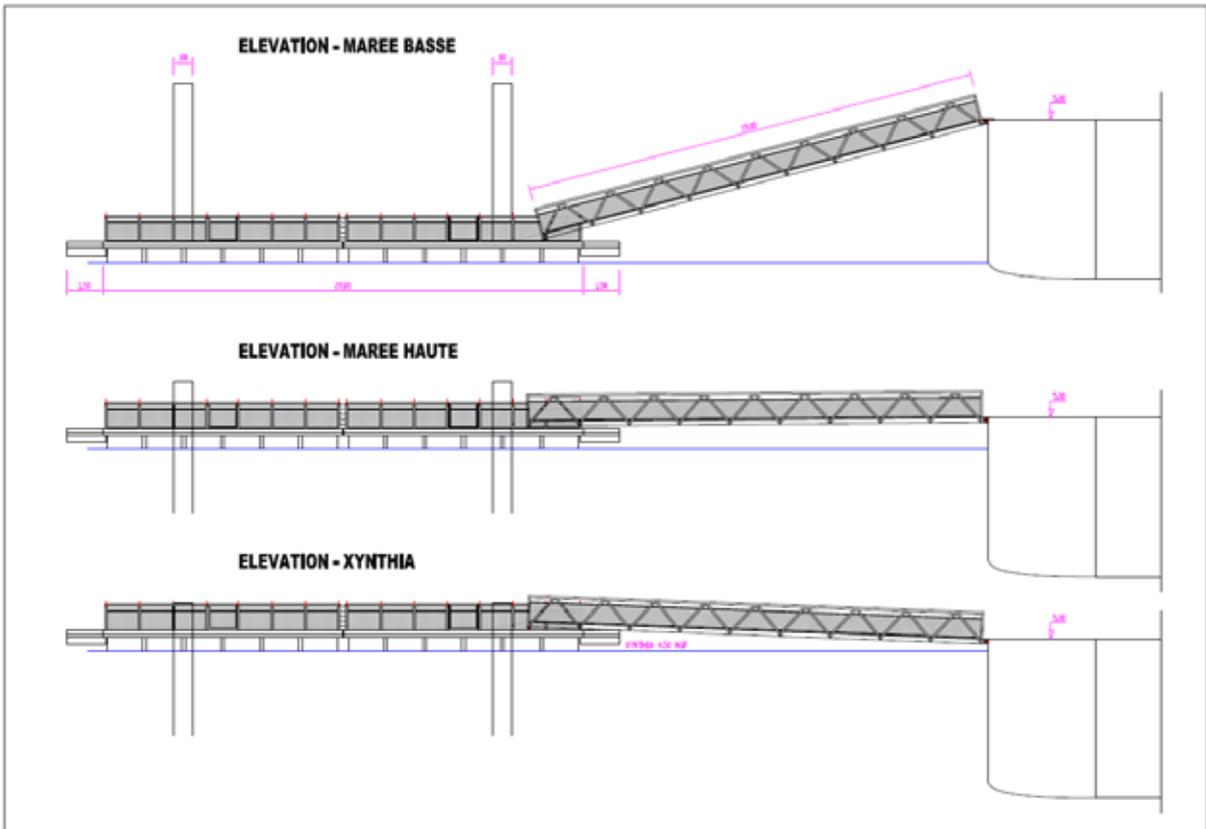


Figure 9 : Vues de face du ponton d'accostage - Source EGCA

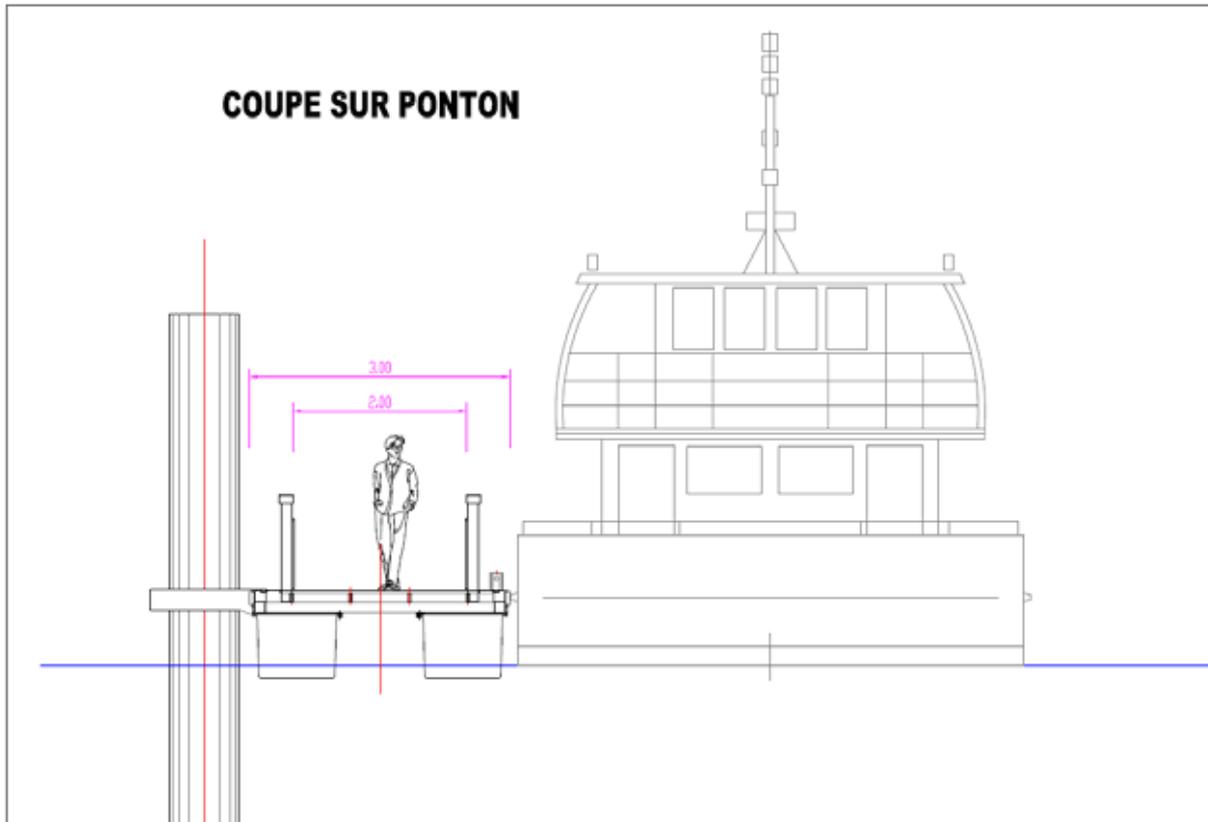


Figure 10 : Coupe en travers du ponton d'accostage - Source EGCA

### II.3.2. Infrastructures existantes rive gauche

Actuellement, la CARO exploite déjà un appontement de 20 m de long similaire à celui décrit précédemment. Il s'agit d'un ponton coulissant sur deux pieux. Le quai, constitué par l'ancienne culée du pont à travée levante, est relié au ponton par une passerelle d'accès de près de 40 m.

Les pieux existants, montrant des signes de déplacement, pourraient être remplacés à l'occasion des travaux programmés en rive droite.



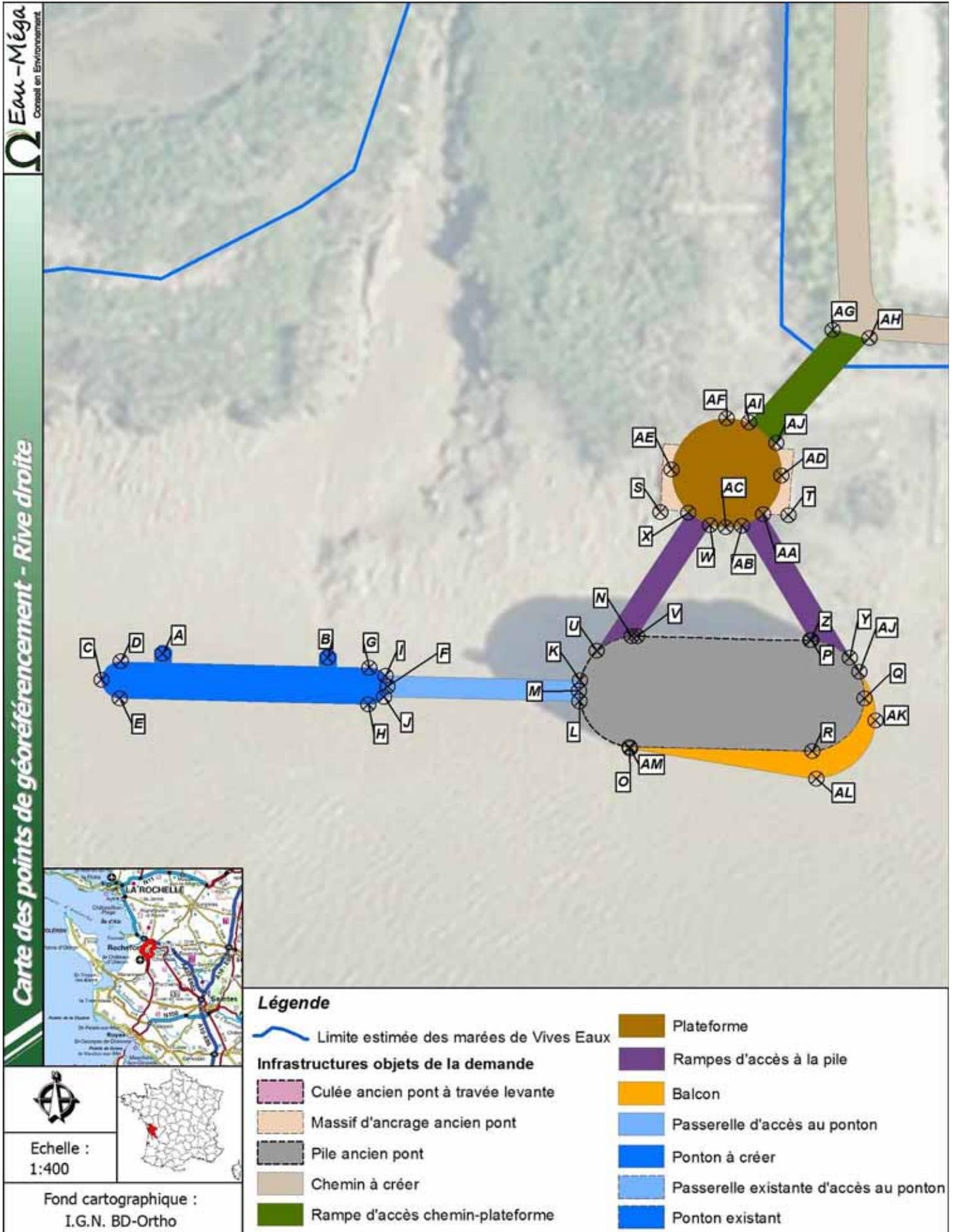
Figure 11 : Vues du ponton et de sa passerelle existant en rive gauche - Source Eau-Méga

### II.3.3. Emprises et géoréférencement au sein du domaine public fluvial

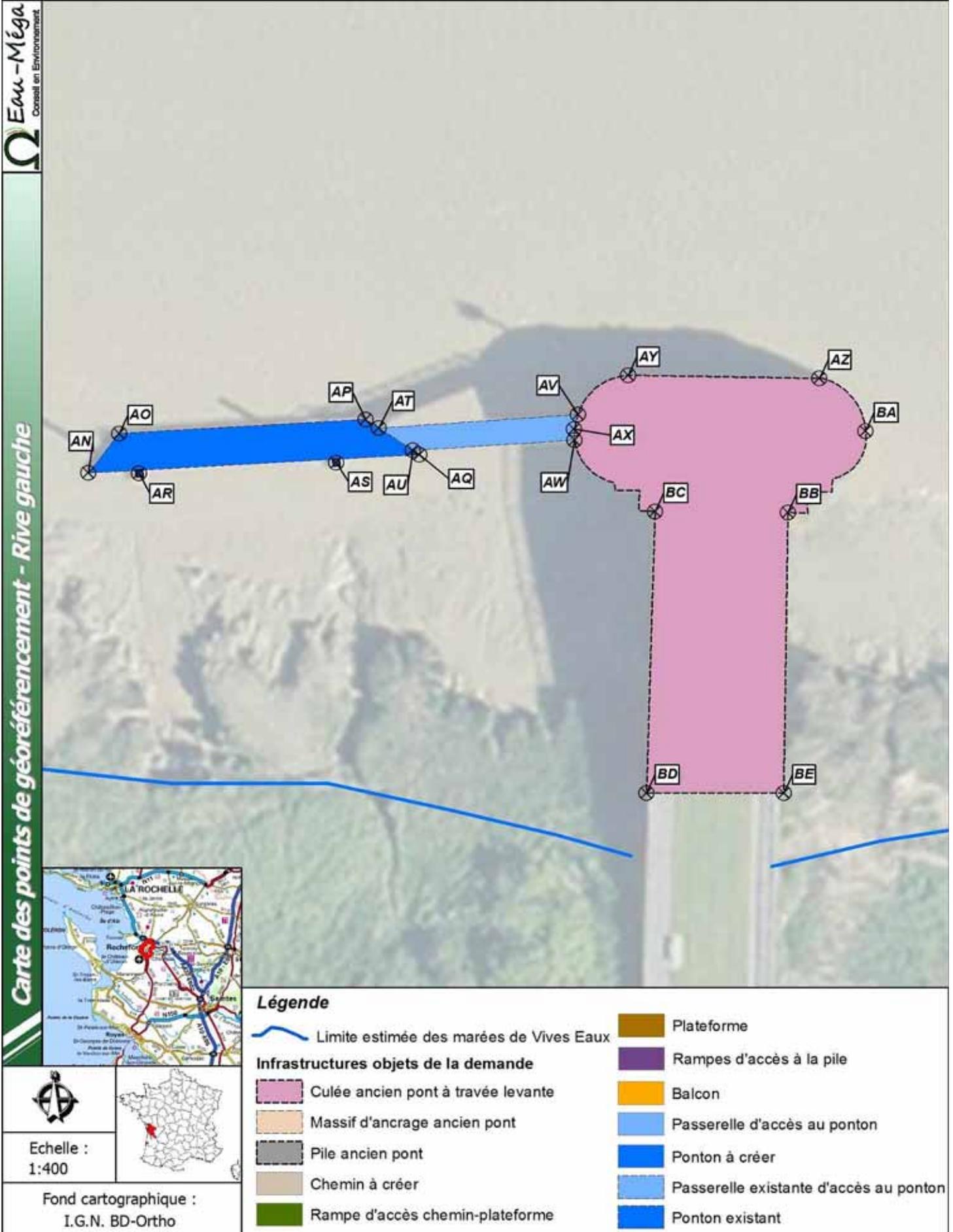
Les emprises et les coordonnées géographiques des extrémités du projet sont les suivantes (Cf. tableau suivant et cartes pages suivantes) :

Rive	Ouvrage	Emprise (m²)	Point	Mètres		Degré décimaux		Degré minutes décimales		Degré minutes secondes		
				Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
Rive droite	Pieux	71	A	392838.98	6542922.94	45.91658349 N	0.96450862 W	45°54,9950096' N	0°57,8705172' W	45°54'59,70" N	0°57'52,23" W	
	Pieux		B	392852.23	6542922.62	45.91658660 N	0.96433768 W	45°54,9951962' N	0°57,8602610' W	45°54'59,71" N	0°57'51,61" W	
	PontonRD		C	392834.05	6542920.85	45.91656247 N	0.96457079 W	45°54,9937481' N	0°57,8742475' W	45°54'59,62" N	0°57'52,45" W	
	PontonRD		D	392835.58	6542922.32	45.91657638 N	0.96455203 W	45°54,9945828' N	0°57,8731218' W	45°54'59,67" N	0°57'52,38" W	
	PontonRD		E	392835.52	6542919.32	45.91654937 N	0.96455086 W	45°54,9929624' N	0°57,8730516' W	45°54'59,57" N	0°57'52,38" W	
	PontonRD		F	392857.00	6542920.29	45.91656780 N	0.96427471 W	45°54,9940682' N	0°57,8564828' W	45°54'59,64" N	0°57'51,38" W	
	PontonRD		G	392855.55	6542921.82	45.91658091 N	0.96429439 W	45°54,9948545' N	0°57,8576632' W	45°54'59,69" N	0°57'51,45" W	
	PontonRD		H	392855.47	6542918.84	45.91655407 N	0.96429349 W	45°54,9932443' N	0°57,8576093' W	45°54'59,59" N	0°57'51,45" W	
	Passerelle NautiqueRD	26	I	392856.84	6542921.18	45.91657574 N	0.96427735 W	45°54,9945441' N	0°57,8566410' W	45°54'59,67" N	0°57'51,39" W	
	Passerelle NautiqueRD		J	392856.74	6542919.45	45.91656013 N	0.96427752 W	45°54,9936079' N	0°57,8566511' W	45°54'59,61" N	0°57'51,39" W	
	Passerelle NautiqueRD		K	392872.46	6542920.79	45.91657929 N	0.96407583 W	45°54,9947572' N	0°57,8445498' W	45°54'59,68" N	0°57'50,67" W	
	Passerelle NautiqueRD		L	392872.42	6542919.08	45.91656389 N	0.96407524 W	45°54,9938334' N	0°57,8445143' W	45°54'59,63" N	0°57'50,67" W	
	Pile	189	M	392872.38	6542919.93	45.91657152 N	0.96407630 W	45°54,9942909' N	0°57,8445783' W	45°54'59,65" N	0°57'50,67" W	
	Pile		N	392876.6	6542924.37	45.91661335 N	0.96402480 W	45°54,9968013' N	0°57,8414882' W	45°54'59,80" N	0°57'50,48" W	
	Pile		O	392876.46	6542915.4	45.91653262 N	0.96402080 W	45°54,9919571' N	0°57,8412480' W	45°54'59,51" N	0°57'50,47" W	
	Pile		P	392891.04	6542924.05	45.91661700 N	0.96383853 W	45°54,9970201' N	0°57,8303119' W	45°54'59,82" N	0°57'49,81" W	
	Pile		Q	392895.33	6542919.35	45.91657667 N	0.96378021 W	45°54,9946002' N	0°57,8268127' W	45°54'59,67" N	0°57'49,60" W	
	Pile		R	392891.11	6542915.05	45.91653609 N	0.96383180 W	45°54,9921654' N	0°57,8299083' W	45°54'59,52" N	0°57'49,79" W	
	Massif	56	S	392878.93	6542934.43	45.91670488 N	0.96400129 W	45°55,0022929' N	0°57,8400776' W	45°55'00,13" N	0°57'50,40" W	
	Massif		T	392889.2	6542934.16	45.91670709 N	0.96386879 W	45°55,0024257' N	0°57,8321272' W	45°55'00,14" N	0°57'49,92" W	
	Rampe 1	24	U	392873.8	6542923.19	45.91660148 N	0.96406012 W	45°54,9960886' N	0°57,8436071' W	45°54'59,76" N	0°57'50,61" W	
	Rampe 1		V	392877.08	6542924.36	45.91661348 N	0.96401861 W	45°54,9968089' N	0°57,8411167' W	45°54'59,80" N	0°57'50,46" W	
	Rampe 1		W	392882.93	6542933.37	45.91669716 N	0.96394907 W	45°55,0018294' N	0°57,8369439' W	45°55'00,10" N	0°57'50,21" W	
	Rampe 1		X	392881.18	6542934.37	45.91670536 N	0.96397226 W	45°55,0023216' N	0°57,8383357' W	45°55'00,13" N	0°57'50,30" W	
	Rampe 2	24	Y	392894.13	6542922.63	45.91660563 N	0.96379780 W	45°54,9963376' N	0°57,8278679' W	45°54'59,78" N	0°57'49,67" W	
	Rampe 2		Z	392890.95	6542924.04	45.91661687 N	0.96383969 W	45°54,9970122' N	0°57,8303811' W	45°54'59,82" N	0°57'49,82" W	
	Rampe 2		AA	392887.17	6542934.25	45.91670699 N	0.96389500 W	45°55,0024192' N	0°57,8337001' W	45°55'00,14" N	0°57'50,02" W	
	Rampe 2		AB	392885.46	6542933.33	45.91669794 N	0.96391644 W	45°55,0018764' N	0°57,8349864' W	45°55'00,11" N	0°57'50,09" W	
	Plateforme	61	AC	392884.17	6542933.19	45.91669610 N	0.96393297 W	45°55,0017659' N	0°57,8359783' W	45°55'00,10" N	0°57'50,15" W	
	Plateforme		AD	392888.66	6542937.39	45.91673590 N	0.96387784 W	45°55,0041540' N	0°57,8326701' W	45°55'00,24" N	0°57'49,96" W	
	Plateforme		AE	392879.83	6542937.85	45.91673605 N	0.96399191 W	45°55,0041628' N	0°57,8395146' W	45°55'00,24" N	0°57'50,37" W	
	Plateforme		AF	392884.23	6542942	45.91677536 N	0.96393790 W	45°55,0065215' N	0°57,8362741' W	45°55'00,39" N	0°57'50,17" W	
	Rampe d'accès	29	AG	392892.77	6542949.16	45.91684361 N	0.96383250 W	45°55,0106167' N	0°57,8299498' W	45°55'00,63" N	0°57'49,79" W	
	Rampe d'accès		AH	392895.72	6542948.52	45.91683919 N	0.96379407 W	45°55,0103513' N	0°57,8276442' W	45°55'00,62" N	0°57'49,65" W	
	Rampe d'accès		AI	392886.03	6542941.68	45.91677329 N	0.96391450 W	45°55,0063977' N	0°57,8348701' W	45°55'00,38" N	0°57'50,09" W	
	Rampe d'accès		AJ	392888.22	6542940.03	45.91675944 N	0.96388521 W	45°55,0055667' N	0°57,8331128' W	45°55'00,33" N	0°57'49,98" W	
	Balcon		31	AJ	392894.91	6542921.47	45.91659555 N	0.96378700 W	45°54,9957328' N	0°57,8272198' W	45°54'59,74" N	0°57'49,63" W
	Balcon	AK		392896.2	6542917.55	45.91656087 N	0.96376784 W	45°54,9936525' N	0°57,8260702' W	45°54'59,61" N	0°57'49,56" W	
	Balcon	AL		392891.44	6542912.84	45.91651636 N	0.96382612 W	45°54,9909818' N	0°57,8295673' W	45°54'59,45" N	0°57'49,77" W	
	Balcon	AM		392876.5	6542915.27	45.91653147 N	0.96402020 W	45°54,9918880' N	0°57,8412120' W	45°54'59,51" N	0°57'50,47" W	
	Rive gauche	PontonRG	72	AN	392831.32	6542816.9	45.91562635 N	0.96453866 W	45°54,9375811' N	0°57,8723198' W	45°54'56,25" N	0°57'52,33" W
		PontonRG		AO	392833.78	6542820.11	45.91565633 N	0.96450904 W	45°54,9393800' N	0°57,8705426' W	45°54'56,36" N	0°57'52,23" W
		PontonRG		AP	392853.55	6542821.24	45.91567543 N	0.96425504 W	45°54,9405258' N	0°57,8553023' W	45°54'56,43" N	0°57'51,31" W
		PontonRG		AQ	392857.85	6542818.39	45.91565174 N	0.96419779 W	45°54,9391045' N	0°57,8518672' W	45°54'56,34" N	0°57'51,11" W
		PieuxRG		AR	392835.4	6542816.88	45.91562802 N	0.96448608 W	45°54,9376810' N	0°57,8691647' W	45°54'56,26" N	0°57'52,14" W
		PieuxRG		AS	392851.19	6542817.75	45.91564298 N	0.96428319 W	45°54,9385786' N	0°57,8569912' W	45°54'56,31" N	0°57'51,41" W
PasserelleRG		29	AT	392854.62	6542820.53	45.91566953 N	0.96424079 W	45°54,9401717' N	0°57,8544475' W	45°54'56,41" N	0°57'51,26" W	
PasserelleRG			AU	392857.33	6542818.73	45.91565456 N	0.96420471 W	45°54,9392739' N	0°57,8522824' W	45°54'56,35" N	0°57'51,13" W	
PasserelleRG			AV	392870.57	6542821.63	45.91568663 N	0.96403599 W	45°54,9411977' N	0°57,8421592' W	45°54'56,47" N	0°57'50,52" W	
PasserelleRG			AW	392870.3	6542819.56	45.91566789 N	0.96403813 W	45°54,9400734' N	0°57,8422875' W	45°54'56,40" N	0°57'50,53" W	
Culée		466	AX	392870.27	6542820.45	45.91567588 N	0.96403909 W	45°54,9405528' N	0°57,8423453' W	45°54'56,43" N	0°57'50,54" W	
Culée			AY	392874.62	6542824.8	45.91571697 N	0.96398585 W	45°54,9430181' N	0°57,8391513' W	45°54'56,58" N	0°57'50,34" W	
Culée			AZ	392889.95	6542824.55	45.91572165 N	0.96378816 W	45°54,9432988' N	0°57,8272899' W	45°54'56,59" N	0°57'49,63" W	
Culée			BA	392893.64	6542820.28	45.91568491 N	0.96373785 W	45°54,9410947' N	0°57,8242713' W	45°54'56,46" N	0°57'49,45" W	
Culée			BB	392887.41	6542813.71	45.91562301 N	0.96381388 W	45°54,9373805' N	0°57,8288325' W	45°54'56,24" N	0°57'49,72" W	
Culée			BC	392876.75	6542813.8	45.91561900 N	0.96395129 W	45°54,9371401' N	0°57,8370773' W	45°54'56,22" N	0°57'50,22" W	
Culée			BD	392876.07	6542791.03	45.91541391 N	0.96394531 W	45°54,9248346' N	0°57,8367186' W	45°54'55,49" N	0°57'50,20" W	
Culée			BE	392887.07	6542791.03	45.91541888 N	0.96380357 W	45°54,9251328' N	0°57,8282145' W	45°54'55,50" N	0°57'49,69" W	

\*Le système RGF93 est équivalent à WGS84 à la dérive des continents près.



Carte 6 : Carte des points de géoréférencement - Rive droite



Carte 7 : Carte des points de géoréférencement – Rive gauche

### II.3.4. Insertions paysagères des aménagements

Le projet proposé repose sur la découverte des paysages, au fur et à mesure de la progression vers l'aire d'attente puis vers l'ancienne pile du pont. Cette progression sera rythmée par des vues cadrées sur la pile reconfigurée et la structure d'accueil projetée.

Tout d'abord le visiteur distinguera l'édifice en point focal depuis le chemin du Martrou. Cette vue sera cadrée par quelques plantations d'arbustes et d'arbres en baliveaux.

Ensuite, lorsque le visiteur s'engagera sur le chemin en remblai, les vues seront également cadrées vers l'ouest par des massifs arbustifs bas implantés sur le talus et quelques baliveaux de frênes et de saule en pied de talus (point de vue 2). Ces essences viendront s'insérer dans le prolongement de celles déjà présentes entre le chemin de Martrou et la piste cyclable (chemin de Charente).

Enfin, à l'approche de la passerelle, le visiteur pourra découvrir selon un angle plus ouvert l'ampleur du fleuve et ses abords. (point de vue 3). Le regard filera au-dessus de la roselière qui sera préservée.



Figure 12 : Esquisse des aménagements paysagers - vue de dessus - Source TIA SCE up+

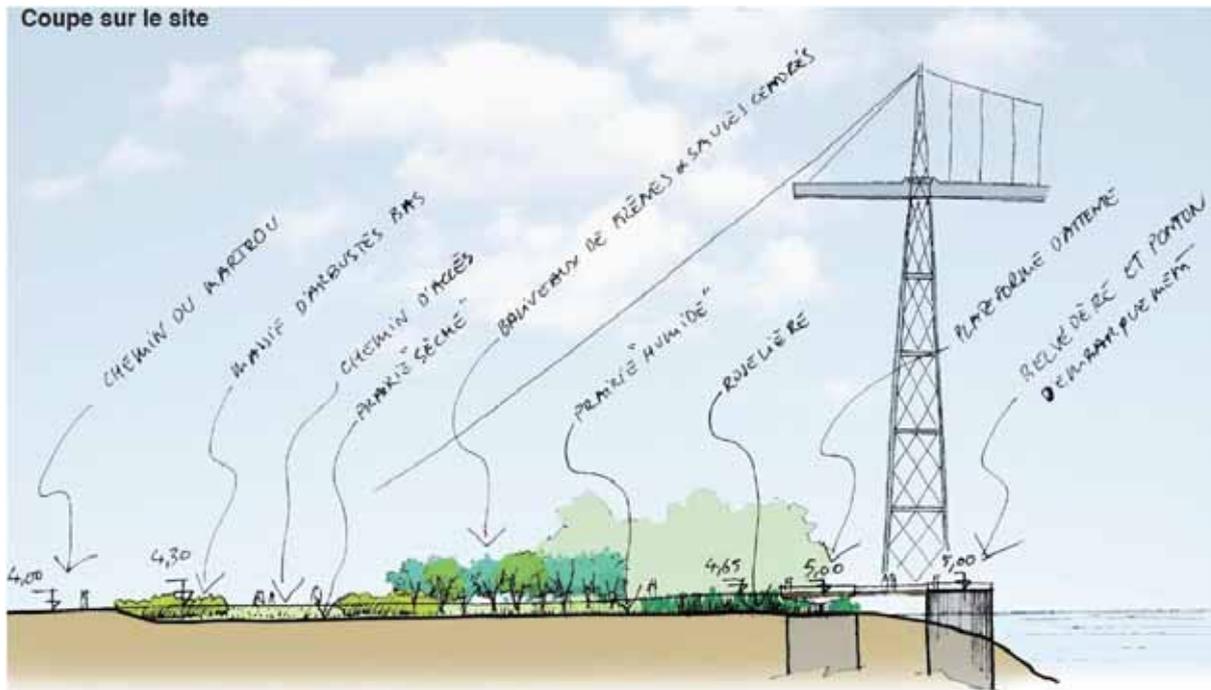


Figure 13 : Esquisse des aménagements paysagers - Vue en coupe - Source TICA SCE up+

Le chemin d'accès sur le talus sera stabilisé avec un revêtement de type « EnverPak » ou « Starmine », roulant et confortable pour les PMR. Ce revêtement est du même type que celui utilisé pour les accès piétons à l'observatoire de la LPO (existant sur la station de lagunage en aval) ainsi que pour les cheminements cyclables aménagés en rive gauche entre Echillais et Soubise. Les abords seront végétalisés et plantés d'essences locales.

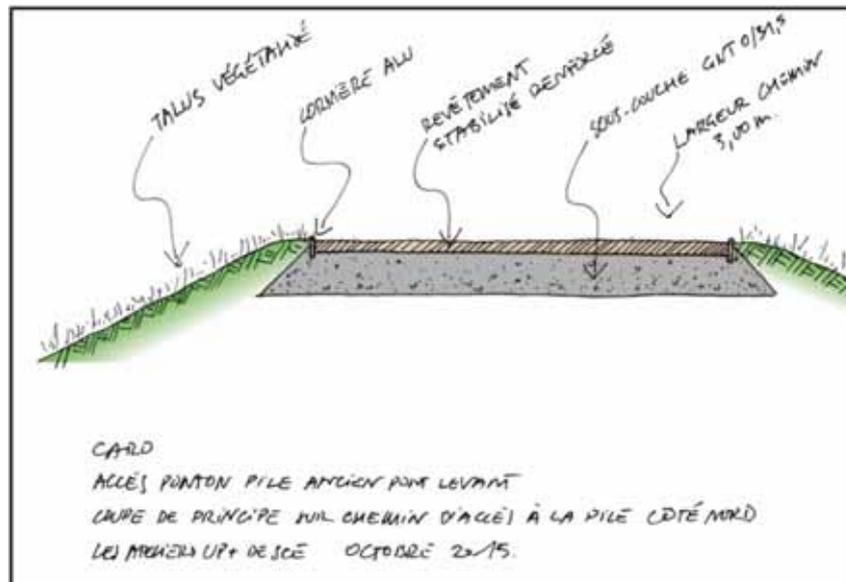


Figure 14 : Esquisse en coupe du chemin d'accès - Source TICA SCE up+

Les rampes d'accès reprendront les principes de cheminements en platelage bois, dans l'esprit de ceux aménagés en rive gauche pour la traversée de prairies humides par le chemin de Charente. L'architecture métallique des structures porteuses a pour double objectif de rappeler celle du Pont Transbordeur et de réduire la résistance à l'eau en cas de submersion.

## II.4. Maintenance

Les opérations de maintenance courante sont :

- Le nettoyage du platelage ;
- Le changement de petits matériels (taquets, accastillage, ...) ;
- Le dévasage.

## II.5. Coûts d'investissement et de fonctionnement

Désignation	Montant H.T. €
Aménagements des accès au ponton d'accostage (rampes d'accès, plateformes, balcon, réaménagement de la pile, équipements de sécurité)	282 600
Aménagements paysagers (chemin, bordure, plantations)	44 215
Ponton d'accostage et passerelle (Mise en place des pieux, ponton et passerelle, mise en peinture)	218 120
<b>TOTAUX</b>	544 935

Les coûts d'entretien et de fonctionnement sont évalués à 5000 €/ an (hors exploitation des navettes).

# PARTIE III : CARACTERISTIQUES DE L'ENVIRONNEMENT

### III.1. Le milieu physique

#### III.1.1. Le climat

(Source : Météo France)

Les données météorologiques présentées dans le tableau ci-après sont issues de la station METEO-FRANCE de SAINT-AGNANT (Indicatif N° 17308001).

	JAN	FEV.	MAR	AVR	MAI	JUN.	JUI.	AOU	SEP.	OCT	NOV	DEC
<b>Pluviométrie moy. (mm) 1995-2008</b>	77,3	57,5	46,7	74,3	59,7	34,3	42,8	44,7	64,0	89,0	106,5	87,6
<b>Température moy. (°C) 1995-2008</b>	6,8	7,6	9,9	11,7	15,6	18,7	20,2	21,1	17,8	14,7	9,5	7,1

Tableau 2 : Pluviométrie et température moyennes entre 1995 et 2004 (station Météo France de St-Agnant)

La hauteur moyenne annuelle des précipitations est de 784,4 mm. Les mois les plus humides sont octobre, novembre et décembre. Sur la période 1995-2004, le maximum quotidien absolu a été observé le 20/09/1999 avec 54,6 mm de pluie. La moyenne annuelle des températures est de 13,4 °C. Les températures les plus chaudes sont relevées aux mois d'août et juillet. Les observations de la période 1995-2004 indiquent un maximum absolu de 40,1 °C le 04/08/2003. Les mois les plus froids se situent de décembre à février. La température minimum absolue a été enregistrée le 29/12/96 avec -9,2 °C.

La rose des vents donnée ci-après correspond aux observations de la station automatique de SAINT-AGNANT durant la période de juillet 1993 à juin 1997. Le vent dominant est orienté à l'Ouest/Nord-Ouest principalement, avec parfois des entrées de Sud-Ouest.

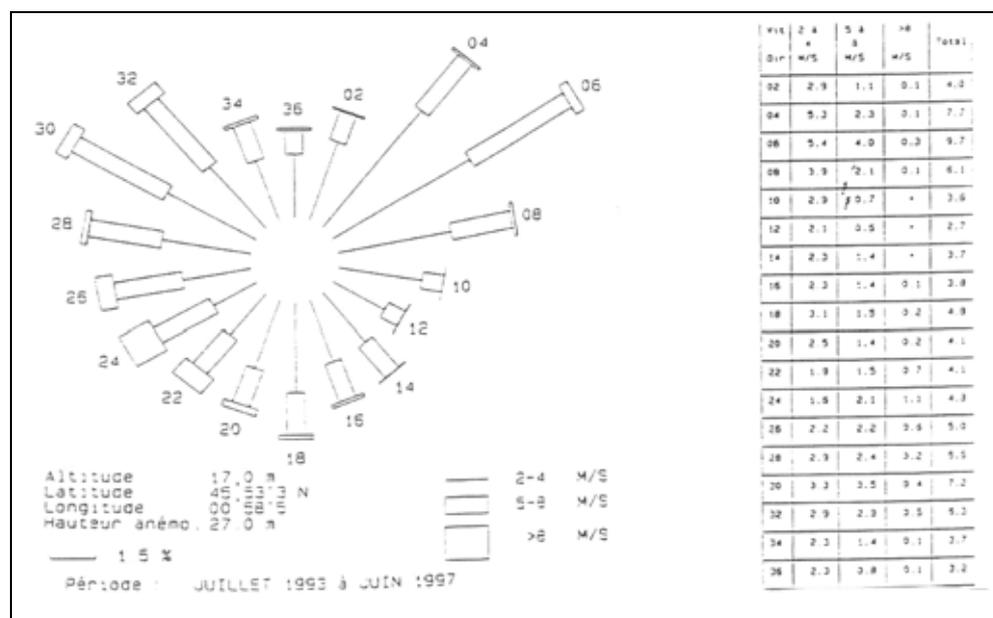


Figure 15 : Rose des vents (station Météo-France de St-Agnant)

### **III.1.2. Les sols et le sous-sol**

#### *III.1.2.1. La géologie*

La carte géologique du BRGM de Rochefort n° 658 au 1/50.000<sup>ème</sup> dont un extrait est inséré page suivante permet de caractériser la nature du sous-sol au droit du projet.

Le secteur d'étude est concerné par des formations constituées d'alluvions flandriennes (bri bleu et tourbe) d'origine fluvio-marine.

#### *III.1.2.3. Les eaux souterraines*

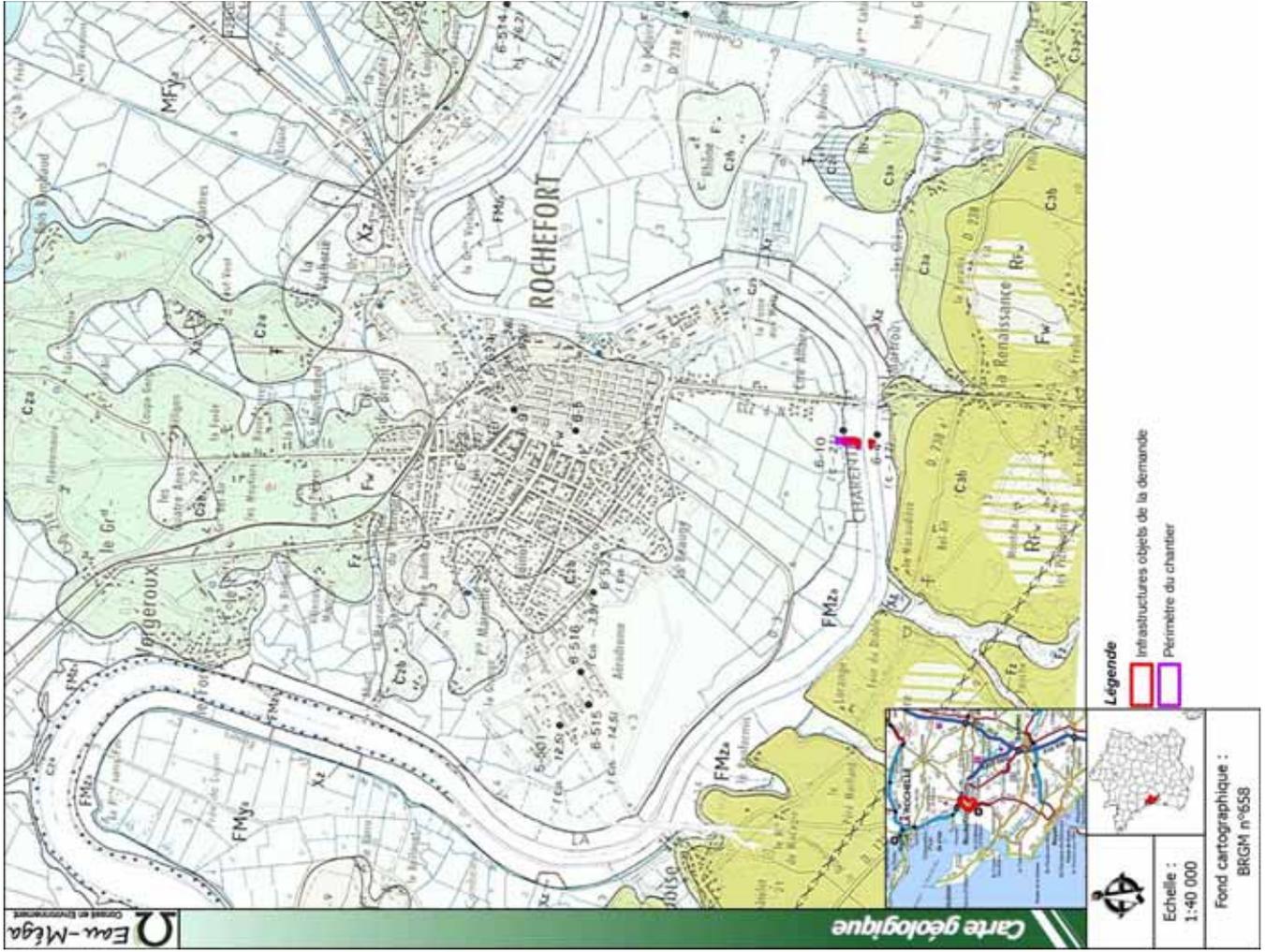
Il existe différents réservoirs aquifères plus ou moins affleurants appartenant au Kimméridgien au droit des marais de Rochefort ainsi que sur les pourtours de ceux-ci.

En profondeur, les assises du Séquanien se ferment très rapidement et les formations du Kimméridgien sont très compactes. Ainsi, aucun horizon de la base de l'Infra-Lias (-790 m NGF) au sommet du Kimméridgien (-28 m NGF) n'est perméable. Seul l'horizon gréseux, rouge capté entre - 807 et - 854 m NGF, est aquifère. Il fournit la station thermale de Rochefort sur Mer au rythme de 348 m<sup>3</sup> par jour avec une eau hypersulfatée et oligo-chlorurée à 43 °C. Elle est qualifiée par le corps médical d'eau polymétallique, sulfatée calcique et hyperthermale à faible radioactivité.

Les marais prennent place sur des formations du « Bri » qui recouvrent l'aquifère Kimméridgien. La piézométrie du Bri est fortement influencée par la pluviométrie et par les échanges avec le réseau hydraulique de surface (fossés). Des flux verticaux entre l'aquifère du Kimméridgien et la nappe du Bri alimentent également cette dernière par drainance ascendante. Ainsi, le marais est alimenté en permanence par l'aquifère sous-jacent du Kimméridgien.

Pour le cycle hydrologique 1998/1999, le volume d'alimentation net a ainsi été estimé à environ 6 millions de m<sup>3</sup> (F. GIRAUD, 2002). Cependant les apports de cet aquifère sont variables dans le temps puisque environ 46 % du volume est apporté entre janvier et avril alors que les précipitations sont les plus importantes. En été, la contribution de l'aquifère du Kimméridgien au marais n'est pas négligeable (de l'ordre de 27 % soit 1,8 millions de m<sup>3</sup>) comparée au volume d'eau apporté à partir du pompage sur le fleuve Charente (6,7 millions de m<sup>3</sup>) sur la même période, pour maintenir le réseau hydraulique en eau.

Les 3 compartiments, réseau de fossé/Bri/aquifère du Kimméridgien font partie d'un seul système hydraulique connecté.



QUATERNAIRE	HOLOCÈNE	TERTIUAIRE	SECONDAIRE	PRIMAIRE
<p><b>Xz</b> : Formations</p> <p>MFa - Alluvions à aspect marécageux</p> <p>MFb - Alluvions à aspect fluviatile dominant, vase</p> <p>MFc - Vase sablonneuse (ou argileuse)</p> <p>MFd - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFe - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFf - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFg - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFh - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFi - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFj - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFk - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFl - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFm - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFn - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFo - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFp - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFq - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFr - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFs - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFt - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFu - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFv - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFw - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFx - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFy - Vase argileuse (ou calcaire)</p> <p>MFz - Vase argileuse (ou calcaire)</p>	<p><b>Rj</b> : Complexes tertiaires sur calcaires jurassiens</p> <p><b>e-p</b> : Sables et galets de quartz et silice</p> <p><b>Csh</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csa</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csb</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csc</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csd</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cse</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csf</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csg</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csh</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csi</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csj</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csk</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csl</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csm</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csn</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cso</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csp</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csq</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csr</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cst</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csu</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csv</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csw</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csx</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csy</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csz</b> : Calcaires à Nuboles</p>	<p><b>Csh</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csa</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csb</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csc</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csd</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cse</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csf</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csg</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csh</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csi</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csj</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csk</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csl</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csm</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csn</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cso</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csp</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csq</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csr</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cst</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csu</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csv</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csw</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csx</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csy</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csz</b> : Calcaires à Nuboles</p>	<p><b>Csh</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csa</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csb</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csc</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csd</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cse</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csf</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csg</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csh</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csi</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csj</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csk</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csl</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csm</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csn</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cso</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csp</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csq</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csr</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cst</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csu</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csv</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csw</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csx</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csy</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csz</b> : Calcaires à Nuboles</p>	<p><b>Csh</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csa</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csb</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csc</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csd</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cse</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csf</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csg</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csh</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csi</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csj</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csk</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csl</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csm</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csn</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cso</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csp</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csq</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csr</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Cst</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csu</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csv</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csw</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csx</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csy</b> : Calcaires à Nuboles</p> <p><b>Csz</b> : Calcaires à Nuboles</p>

### III.1.3. L'hydrologie

#### III.1.3.1. Généralités

D'une longueur totale de 381,4 km, la Charente est un fleuve français du Bassin aquitain, sur le territoire de l'agence de l'eau Adour Garonne. Prenant sa source dans la Haute-Vienne à 295 mètres d'altitude. Elle traverse ensuite les départements de la Vienne, de la Charente et de la Charente-Maritime avant de se jeter dans l'océan Atlantique au niveau de Fouras/Port des Barques. Le bassin versant de la Charente couvre une surface de 10 000 km<sup>2</sup> environ. C'est un bassin sédimentaire présentant une topographie très peu heurtée, exposé à un climat océanique et d'une altitude faible (100 à 200 m, en moyenne).

La **basse vallée de la Charente** commence au site fluvial de Saint-Savinien qui était encore au XIX<sup>ème</sup> siècle un important centre de batellerie sur le fleuve. Saint-Savinien est en effet situé au point où la marée se fait encore nettement sentir pour supporter la navigation maritime mais pas assez cependant pour permettre l'accès aux navires modernes dont le tirant d'eau a considérablement évolué. C'est donc à Tonnay-Charente que les conditions du trafic maritime sont les plus favorables à la navigation moderne du fait de la marée qui se fait particulièrement ressentir, le site portuaire pouvant recevoir des navires jaugeant plus de 5 000 tonnes. Avec Rochefort, ces deux villes fluviales, qui sont situées toutes deux sur la rive droite du fleuve, sont des ports maritimes encore actifs aujourd'hui permettant un trafic fluvial annuel d'environ un million de tonnes.

En aval de Rochefort commence l'**estuaire de la Charente** où le fleuve s'élargit rapidement et dessine deux profonds méandres avant de se jeter dans l'Océan Atlantique. Sur la rive droite sont situés, d'amont en aval, Vergeroux, Saint-Laurent-de-la-Prée et Fouras tandis que sur la rive gauche se trouvent Soubise, Saint-Nazaire-Sur-Charente et Port-des-Barques. Cet estuaire est marqué par des hauts fonds et semble gardé par l'Île Madame. L'embouchure du fleuve s'élargit considérablement entre Fouras sur sa rive droite et Port-des-Barques sur sa rive gauche s'évasant sur environ quatre kilomètres.

L'amplitude des marées qui est de 6,50 m à l'embouchure n'est plus que de 5,4 m à Rochefort. Le barrage de Saint-Savinien atténue son effet. Un relevé du 19 mars 1973 montre une diminution d'amplitude de la marée à partir des 4,14 m de Rochefort et 3,98 m à Tonnay-Charente, pour encore 1,80 m à Saint-Savinien, 0,80 m à Taillebourg et 0,18 m à Saintes. Le jusant dure plus longtemps que le flot.

Les eaux douces apportées par la Charente se mélangent à l'eau de mer dans l'estuaire, en position plus ou moins aval, en fonction des débits de la Charente et de la hauteur des marées, ce qui provoque des variations de salinité. Cette variation est caractéristique de la zone des Pertuis. L'ostréiculture du bassin de Marennes-Oléron est baignée par ces eaux dessalées.

La limite de pénétration de la marée saline (donc de la partie maritime de l'estuaire) se situe entre Tonnay-Charente et Martrou (Echillais) selon la saison, alors que la marée dynamique se fait naturellement sentir jusqu'à 82 km de l'embouchure (jusqu'en Charente) ; cette limite a été descendue vers l'aval à la suite de la mise en service du barrage de St Savinien en 1968 bien que, lors des périodes de vives eaux, le barrage soit ouvert pour éviter la submersion des zones en aval.

### III.1.3.2. Au droit du site

L'estuaire de la Charente est identifié comme masse d'eau de transition. Les données qualitatives et quantitatives de l'hydrologie au droit du projet sont donc détaillées dans le chapitre ci-après.

### III.1.3.3. Masse d'eau superficielle

Est identifiée comme masse d'eau susceptible d'être affectée par le projet :

- L'estuaire de la Charente :
  - Code : FRFT01
  - Masse d'eau fortement modifiée : Non
  - Etat écologique (provisoire) : Bon
  - Etat chimique : Bon
  - Objectif de bon état : 2021

#### a) Données hydrologiques

Dans sa partie aval, il n'existe pas de station de mesures hydrométriques sur La Charente, notamment en raison de la forte influence des marées jusqu'à Saint-Savinien. La plus proche se situe à Chaniers en amont de Saintes, dont les débits moyens mensuels sont les suivants :

### La Charente à Chaniers (Beillant)

#### Moyenne mensuelle interannuelle -2004-2013 – Source Banque Hydro

	La Charente à Chaniers											
	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
débit (m <sup>3</sup> /s)	104,0	116,6	99,2	71,7	60,3	43,6	22,4	16,4	18,2	25,8	39,3	80,5
débit spécifique (l/s/km <sup>2</sup> )	14,0	15,7	13,4	9,7	8,1	5,9	3,0	2,2	2,5	3,5	5,3	10,9
QMIN (m <sup>3</sup> /s)	10,3											
Bassin versant (km <sup>2</sup> )	7412											

Tableau 3 : débits moyens mensuels interannuels de La Charente à Chaniers

Entre Saintes et Soubise, le principal affluent de La Charente est La Boutonne. Le débit moyen mensuel interannuel entre 2002 et 2006 de La Boutonne à Cabariot est compris entre 0 m<sup>3</sup>/s à l'étiage (août et septembre) et 25 m<sup>3</sup>/s en janvier.

b) Données qualitatives

***NB :** Les informations qui suivent sont directement extraites de l'article « LA QUALITÉ DES EAUX LITTORALES AU DÉBOUCHÉ DE LA CHARENTE (source Ifremer R. Mannes Estuaires, G. Thomas, R. Kantin, M. Heral).*

La qualité des eaux de la Charente est considérée par l'Agence de l'Eau Adour-Garonne (AEAG) comme passable, voire médiocre en plusieurs points du bassin, les paramètres déclassants étant l'ammoniaque et les matières oxydables, occasionnant un déficit en oxygène dissous. **Une contamination par les nitrates et les phosphates a pu aussi être mise en évidence.** Bien que le bassin versant de la Charente soit relativement peu industrialisé (en grosses industries), on peut noter que **les principaux foyers de contamination se situent dans le secteur d'Angoulême**, à plus d'une centaine de kilomètres de l'embouchure de la Charente.

La présence d'atrazine, de simazine, de DEA (di-éthyl-atrazine) a été mise en évidence à des niveaux de concentration significatifs (respectivement 421,62 et 56 ng/l) à Taillebourg, sur la Charente, à environ 50 km de son embouchure. Ces niveaux diminuent ensuite de manière conservative vers l'aval pour atteindre des valeurs plus faibles (5 ng/l en simazine et 14 ng/l en atrazine) à l'île d'Aix, dans le bassin de Marennes-Oléron.

Une enquête effectuée par le Service régional de protection des végétaux de Poitou-Charentes, en 1997, a mis en évidence l'utilisation de 142 matières actives, totalisant 1 450 tonnes pour l'ensemble du bassin versant de la Charente. Des mesures dans l'eau et tests écotoxicologiques sont en cours en vue d'apprécier l'impact potentiel de cette famille de produits sur la conchyliculture.

Les teneurs en lindane (gamma-hexachlorocyclohexane) et son sous-produit de fabrication (alpha-hexachlorocyclohexane), insecticide de contact utilisé, notamment en Charente-Maritime, pour le traitement du bois et des sols, sont particulièrement élevées dans les huîtres : entre 10 et 20 ng/kg (poids sec), alors que la moyenne nationale se situe aux alentours de 5 ng/kg. Les teneurs sont cependant inférieures de plusieurs dizaines de fois aux seuils de toxicité, et ne menacent donc pas la santé publique. Les autres paramètres (polluants organiques), mesurés dans les coquillages dans le cadre du Réseau National d'Observation (RNO) : le DDT', les PCB totaux et les HAP, présentent des teneurs très faibles.

Les rejets en métaux lourds dans le bassin versant sont stables depuis 1992. En 1996, l'Agence de l'eau Adour-Garonne (AEAG) considérait la situation de la Charente et la plupart de ses affluents comme normale du point de vue de la pollution par les métaux lourds. Les teneurs en mercure dans les huîtres au débouché de la Charente sont dans la moyenne haute des valeurs couramment observées chez les huîtres des côtes françaises. Ces valeurs correspondent cependant à des eaux de bonne qualité pour l'ensemble du littoral charentais. Le cadmium est un cas particulier: les

teneurs y sont plus élevées que la moyenne nationale, l'origine du cadmium étant principalement à rechercher dans l'extension des eaux girondines par le Pertuis d'Antioche, au nord du bassin. Ces teneurs sont cependant inférieures à celles de la réglementation, et ne présentent pas de risques pour le consommateur, même pour un consommateur « assidu » (ARS). D'un point de vue bactériologique, la Charente apporte des germes témoins (Ifremer), mais qui demeurent très faibles à son embouchure.

*NB : Les données synthétisées ci-après sont issues de l'agence de l'eau Adour Garonne*

Le bon état d'une masse d'eau de surface est atteint quand son état écologique et son état chimique sont au moins bons.

**L'état écologique** est apprécié sur la base de l'examen des éléments de qualité biologique et des caractéristiques physico-chimiques ayant une influence sur la biologie. Le bon état écologique est défini comme la classe verte par le plus sévère des contrôles biologiques et physico-chimiques.

Le document de cadrage élaboré au niveau national a établi des limites provisoires définissant le bon état écologique, par type de masse d'eau ou par groupe de types. Ces limites provisoires ont été fixées :

- pour certains éléments biologiques, évalués au travers de l'indice biologique global normalisé (IBGN), de l'indice poissons et d'indices relatifs aux diatomées ;
- pour les paramètres physico-chimiques pertinents pour chaque type de masse d'eau ou groupe de types : température, acidification, bilan d'oxygène, nutriments, nitrates, micropolluants synthétiques et non synthétiques (Cf. tableau ci-après).

Tableau 4 : Concentrations définissant le bon état écologique d'un cours d'eau – Paramètres physico-chimiques généraux

Paramètres par élément de qualité	Limites des classes d'état				
	Très bon	Bon	Moyen	Médiocre	Mauvais
<b>Bilan de l'oxygène</b>					
Oxygène dissous (mg O <sub>2</sub> /l)	8	6	4	3	
Taux de saturation en O <sub>2</sub> dissous (%)	90	70	50	30	
DBO <sub>5</sub> (mg O <sub>2</sub> /l)	3	6	10	25	
Carbone organique dissous (mg C/l)	5	7	10	15	
<b>Température</b>					
Eaux salmonicoles	20	21.5	25	28	
Eaux cyprinicoles	24	25.5	27	28	
<b>Nutriments</b>					
PO <sub>4</sub> <sup>3-</sup>	0.1	0.5	1	2	
Phosphore total (mg P/l)	0.05	0.2	0.5	1	
NH <sub>4</sub> <sup>+</sup> (mg NH <sub>4</sub> <sup>+</sup> /l)	0.1	0.5	2	5	
NO <sub>2</sub> <sup>-</sup> (mg NO <sub>2</sub> <sup>-</sup> /l)	0.1	0.3	0.5	1	
NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> (mg NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> /l)	10	50	*	*	
<b>Acidification</b>					
pH minimum	6.5	6	5.5	4.5	
pH maximum	8.2	9	9.5	10	
<b>Salinité</b>					
Conductivité	*	*	*	*	
Chlorures	*	*	*	*	
Sulfates	*	*	*	*	

Les données physico-chimiques et biologiques n'étant pas disponibles pour toutes les masses d'eau, les résultats de l'analyse des pressions ont été utilisées pour estimer l'état actuel des masses d'eau à dire d'experts. Dans certains bassins français, des modèles pressions-impacts, simulant l'évolution de certains paramètres physico-chimiques, ont été utilisés pour contribuer à l'évaluation de l'état des eaux en 2015.

**L'état chimique** vise à apprécier le respect des normes de qualité environnementale fixées par les directives européennes. Le bon état chimique est atteint lorsque toutes ces normes sont respectées. Le document de cadrage élaboré au niveau national a établi des valeurs-seuils pour les paramètres concernés, dans l'attente des seuils de la future directive-fille relative aux substances prioritaires.

L'Agence de l'eau Adour Garonne a réalisé un suivi de 2003 à 2013 sur la qualité physico-chimique de la masse d'eau « Estuaire de la Charente » à la station de suivi « La Charente en Amont de Rochefort » (Cf. carte de localisation en page suivante).

## Localisation des stations de suivi des masses d'eau de la Charente



### Légende

- Emprise du ponton projeté
- Stations de suivi des masses d'eau



1 cm = 250 mètres  
0 250 500 1 000 Mètres

Fond cartographique : IGN 1/25 000  
Source des données : Eau-Méga

Carte 9 : localisation des stations de suivi de la masse d'eau concernée

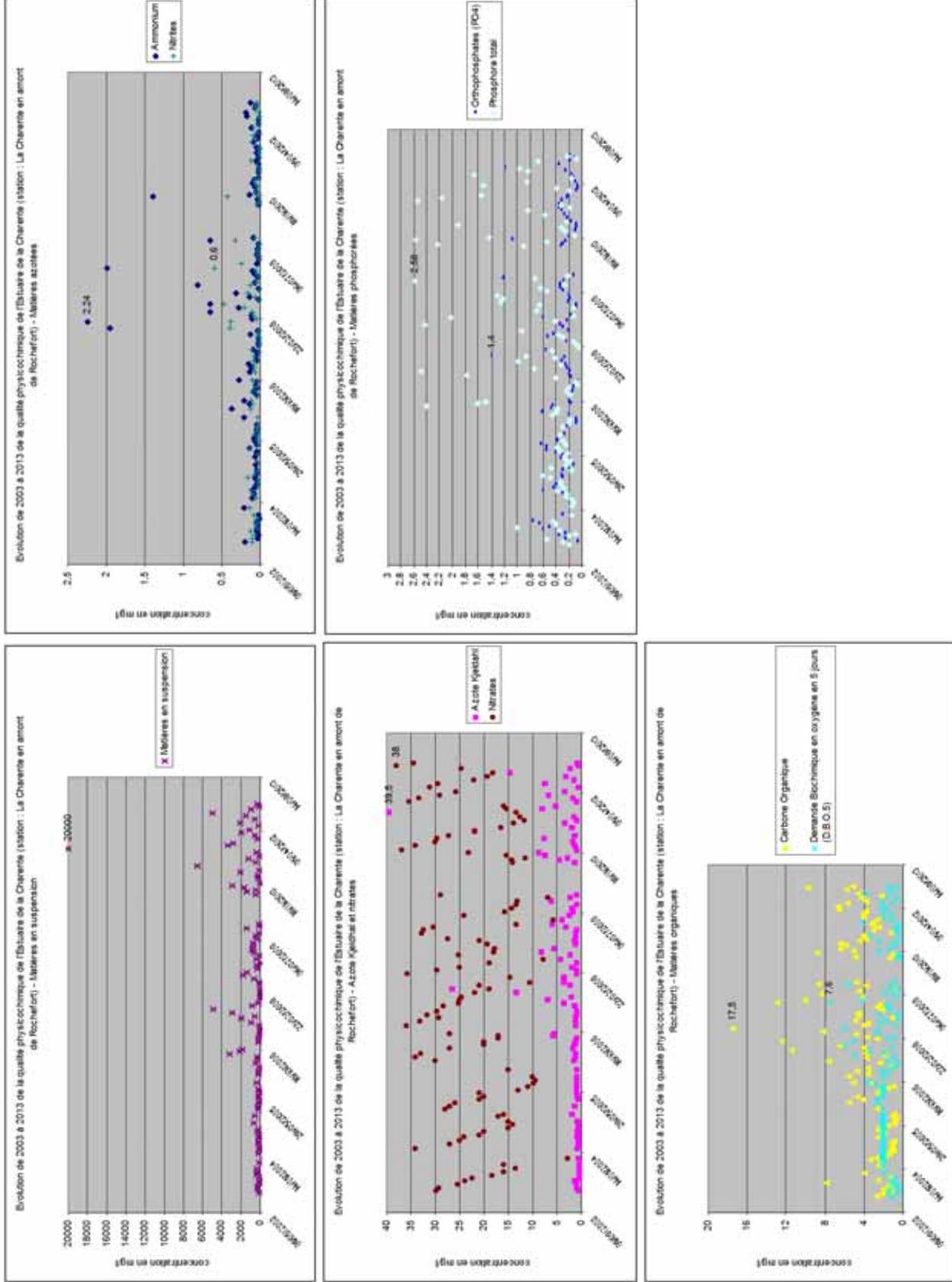


Figure 16 : Evolution de la qualité physicochimique de la masse d'eau (2003 à 2013)

Ces résultats, issus d'environ 108 prélèvements, montrent une grande variabilité de la qualité de la masse d'eau, pouvant passer du très bon état à l'état mauvais. Hormis les nitrates (bon état écologique en tout temps), la classe de l'état écologique est très variable, mais le constat général est le suivant :

- Carbone organique : 12 prélèvements classés « moins que bon » (11 %) ;
- DBO5 : 4 prélèvements classés « moins que bon » (4 %) ;
- NTK : 36 prélèvements classés « moins que bon » (33 %) ;
- Ammonium : 8 prélèvements classés « moins que bon » (7 %) ;
- Nitrites : 6 prélèvements classés « moins que bon » (6 %) ;
- Phosphore total : 89 prélèvements classés « moins que bon » (79 %) ;
- Phosphates : 16 prélèvements classés « moins que bon » (15 %).

Ainsi, la concentration en phosphore total de la Charente dépasse le seuil du bon état écologique dans 82 % des cas. Le NH<sub>4</sub><sup>+</sup>, quant à lui, présente des concentrations supérieures au seuil de bon état dans 33 % des cas. Ces résultats démontrent une pollution de la Charente liée à des pollutions domestiques et/ou agricoles. La concentration en MES est très élevée, caractéristique naturelle de l'Estuaire de la Charente.

c) Pressions sur la masse d'eau

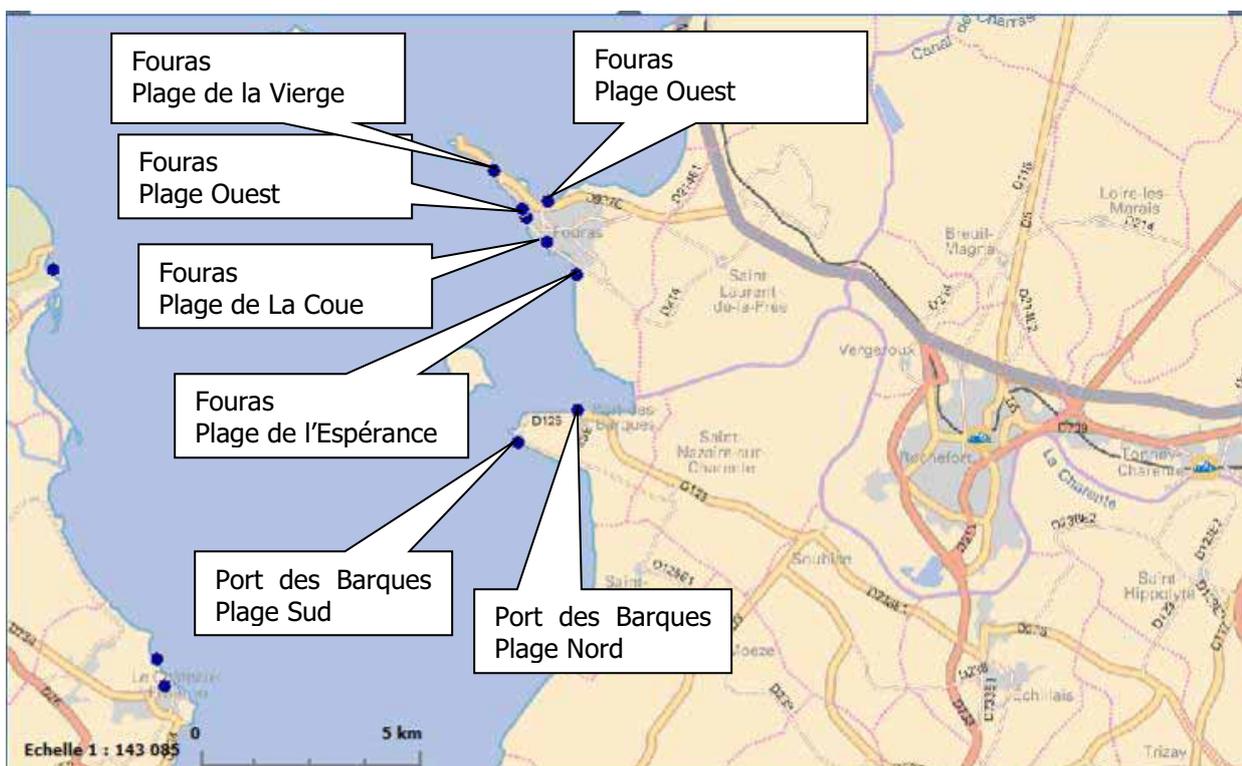
Les pressions sur la masse d'eau « Estuaire de la Charente » identifiées par l'Agence de l'Eau Adour Garonne sont :

<b>Pressions polluantes</b> <i>(Rejets urbains, industriels, agricoles, etc.)</i>	Moyenne
<b>Pressions sur le vivant</b> <i>(Pêche, prélèvement, activité de drainage, extraction de granulats, etc.)</i>	Faible
<b>Pressions morphologiques</b> <i>(Artificialisation du trait de côte ou de la zone de balancement des marées, activités de dragage et à la pêche aux trainants, etc.)</i>	Moyenne

*III.1.3.4. Usages de l'eau*

a) Baignade

A la sortie de l'Estuaire de La Charente, les communes de Fouras et de Port-des-Barques offrent aux estivants des plages dont la qualité des eaux de baignade est suivie par l'ARS. Les zones de baignade les plus proches sont situées à Port des Barques à 20 km en aval du projet (Cf. carte suivante).



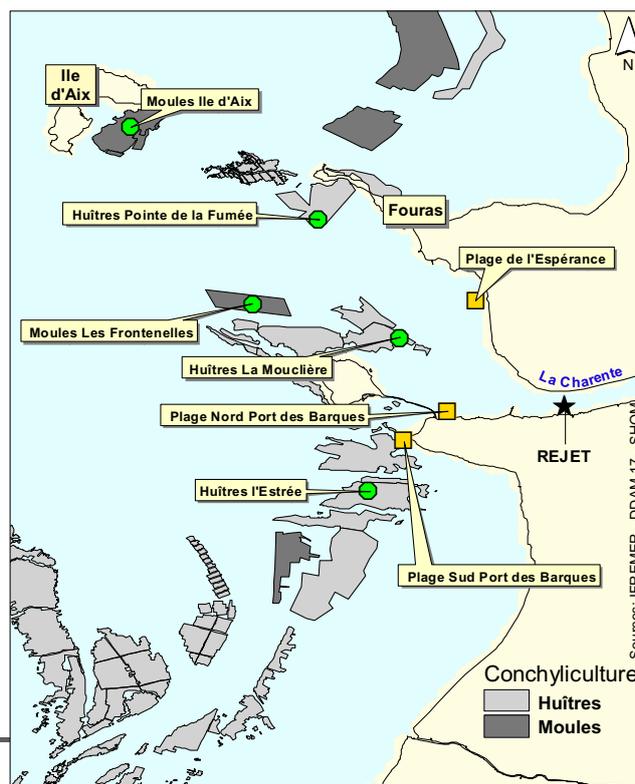
Carte 10 : Carte de localisation des sites de baignade

La réglementation sanitaire des eaux côtières de baignade (directive européenne 2006/07/CEE du 15 février 2006) fixe à 250 *E. coli*/100 ml le niveau guide en dessous duquel l'eau est de bonne qualité et à 500 *E. coli*/100 ml le niveau impératif au-delà duquel l'eau de baignade est considérée de mauvaise qualité.

La qualité des eaux de baignade aux plages de Port des Barques Nord et plage de Fouras Bonne Espérance sont qualifiées de « Bonne » alors qu'elle est qualifiée d'« Excellente » pour les autres plages.

#### b) Conchyliculture

L'ostréiculture est une activité clef de la dynamique économique locale qui repose en grande partie sur l'élevage, l'affinage et le fret des huîtres. La production annuelle du bassin Marennes-Oléron assure la moitié de la production nationale en huîtres profondes et plus des trois-quarts en huîtres affinées. Cela représente 45 000 à 60 000 tonnes par an. Une étude menée en 1996 par CERCIA indique que la zone ostréicole de Marennes couvre environ 800 hectares sur les 6 000 hectares du bassin de Marennes Oléron dont 87 ha du territoire sont occupés par des claires. La carte précédente permet de localiser les secteurs conchylicoles proches de l'estuaire de La Charente. Le plus



proche est situé à 11 km du projet. Sur l'ensemble du bassin, se trouvent 2 484 ha de parcs à huîtres, 3 000 hectares de claires et 98 Km de bouchots... L'activité ostréicole est un secteur économique en grande difficulté actuellement ce qui se traduit par une diminution du nombre de concessions touchant essentiellement (mais pas seulement) les petits établissements.

A l'aval du secteur d'étude ont été considérés l'Ile d'Aix et Les Fontenelles pour la production de moules (bouchots) et les sites de La Pointe de La Fumée, La Mouclière, et L'Estrée comme lieu de production ostréicoles.

Pour mémoire, la réglementation sanitaire pour le classement des zones de production conchylicole découle:

- de la directive européenne 91/492/CEE du 15 juillet 1991 fixant les règles sanitaires régissant la production et la mise sur le marché des mollusques bivalves ;
- du décret n°2003-768 du 1<sup>er</sup> août 2003 et de l'arrêté du 21 mai 1999 et relatif au classement de salubrité et à la surveillance des zones de production conchylicole.

Le classement de salubrité des zones de production (A, B, C et D) s'effectue sur la base des valeurs seuils de contamination dans la chair des coquillages : 230, 1000, 4600 et 46000 *E. coli* / 100 mg de chair.

A 20 km en aval hydraulique du projet, se localise la zone de production conchylicole nommée « Est du Coureau d'Oléron ». Les chairs des coquillages du secteur ont fait l'objet d'un suivi bactériologique. En tout 97 % des analyses réalisées montrent une contamination bactérienne inférieure à 230 UFC/100 g de chair. Les prélèvements restants ont démontré une contamination inférieure à 1000 UFC/100 g de chair. **La zone conchylicole a donc été classée en zone A par l'IFREMER**, zone dans laquelle les coquillages peuvent être récoltés pour la consommation humaine directe (valeurs seuils de 230 *E. coli* / 100mg de chair). En prenant le facteur de concentration couramment retenu de 30 (ratio concentration chair/eau), ces différentes concentrations dans la chair des coquillages correspondent à des concentrations dans l'eau de 8 UFC/100 ml.

## III.2. Le milieu naturel

### III.2.1. Les sites naturels protégés et/ou inventoriés

Le secteur de Rochefort est concerné par les zonages suivants (cf. cartes pages suivantes) :

Les sites soulignés sont ceux avec lesquels l'apportement est en relation directe. Il s'agit globalement, à l'évidence, des sites concernant le système fluvio-estuarien de La Charente. Les caractéristiques de ces sites se recourent et sont détaillées ci-après :

#### **Sites Natura 2000 – Directive « Habitat » :**

- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR5400429 : Marais de Rochefort,
- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR 5400430 : Vallée de La Charente (basse vallée),

#### **Sites Natura 2000 - Directive « Oiseaux » :**

- Zone de Protection Spéciale (Z.P.S.) n° FR5410013 : Anse de Fouras, Baie d'Yves et Marais de Rochefort,
- Z.P.S. n° FR5412025 : Estuaire et basse vallée de La Charente,

**Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique (Z.N.I.E.F.F.) de type II :**

- N° 588 : Marais de Rochefort,
- N° 712 : Estuaire et basse vallée de La Charente,

**Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique (Z.N.I.E.F.F.) de type I :**

- N° 117 : Fossés de la Gardette,
- N° 604 : Basse vallée de La Charente,
- N° 715 : Les Quarante Journaux,
- N° 718 : Cabane de la Minaude,
- N° 880 : Vallée de La Charente entre Bords et Rochefort,

**Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (Z.I.C.O.) :**

- N° PC01 : Estuaire de La Charente,
- N° PC05 : Anse de Fouras, Baie d'Yves et Marais de Rochefort.
  
- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR 5400430 : Vallée de La Charente (basse vallée),

Le site concerne une vaste zone humide estuarienne comprenant l'embouchure du fleuve Charente (y compris l'Île d'Aix et l'Île Madame) ainsi que les 40 derniers kilomètres de son cours inférieur (et d'un de ses petits affluents, le Bruant) et des milieux riverains de son lit majeur. Il s'agit d'un ensemble exceptionnel par la diversité et l'originalité de ses milieux et de ses associations végétales : vasières découvrant à marée basse, à haute productivité primaire (zone de frayère pour diverses espèces de poissons), falaises basses aspergées d'embruns (îles), roselières saumâtres à plantes endémiques (Angélique à fruits variables, Oenanthe de Foucaud), importantes surfaces de prairies subhalophiles, bosquets de forêt alluviale à Frêne, fourrés et bois thermophiles à Chêne vert et Filaria à feuilles étroites, marais tourbeux calcaires (vallée du Bruant) etc... Ce site abrite plusieurs espèces et habitats d'intérêt communautaire dont certains prioritaires (dépressions saumâtres à Salicaire à 3 bractées, forêt littorale à Pin maritime et Chêne-vert, Rosalie des Alpes, Angélique à fruits variables etc...).

Le document d'objectif (DOCOB) du site a été approuvé par arrêté préfectoral le 03 février 2014.

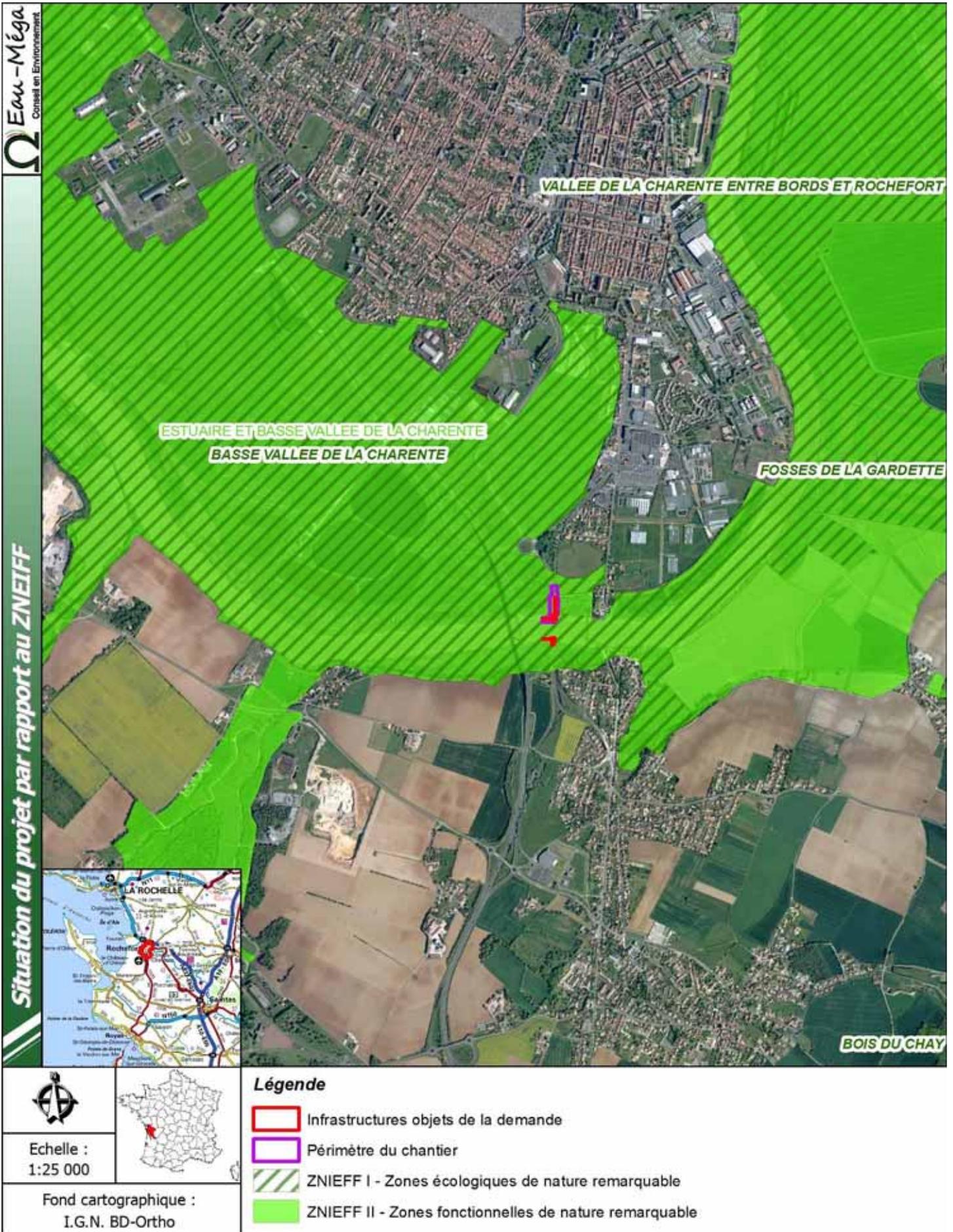


Echelle : 1:25 000	
Fond cartographique : I.G.N. BD-Ortho	

**Légende**

	Infrastructures objets de la demande
	Périmètre du chantier
	Natura 2000 - Zone de Protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation "Estuaire et basse vallée de La Charente"

Carte 11 : Carte des sites Natura 2000



Carte 12 : Carte des ZNIEFF

## HABITATS ET ESPÈCES JUSTIFIANT LA DÉSIGNATION DU SITE

### Habitats (Annexe I de la Directive Habitat, Faune et Flore) :

#### Habitat(s) d'intérêt communautaire prioritaire(s) :

- 2130 : Dunes côtières fixées à végétation herbacées
- 6210 : Pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires (sites d'orchidées remarquables)
- 7210 : Bas marais calcaires à Marisques
- 91E0 : Forêts alluviales à Aulnes et Frênes

#### Habitat(s) intérêt communautaire(s) :

- 1130 : Estuaires
- 1210 : Végétation annuelle des laisses de mer
- 1230 : Falaises avec végétation des côtes atlantiques et baltiques
- 1310 : Végétation pionnière à Salicornes
- 1320 : Prés à Spartines
- 1330 : Prés salés atlantiques
- 1410 : Prés salés méditerranéens
- 1420 : Fourrés halophiles méditerranéens et thermo-atlantiques
- 2110 : Dune mobile embryonnaire
- 3140 : Eaux oligo-mésotrophes calcaires avec végétation benthique à Chara spp.
- 3150 : Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou Hydrocharition
- 3260 : Rivières des étages montagnards à planitiaires avec végétation flottante à renoncules aquatiques
- 6430 : Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin
- 8210 : Pentes rocheuses calcaires avec végétation chasmophytique
- 8310 : Grotte naturelle
- 91F0 : Forêts mixtes de chênes, d'ormes et de frênes bordant de grands fleuves
- 9340 : Forêt alluviale résiduelle

### Espèces :

#### Espèce(s) de l'Annexe II de la Directive Habitat, Faune et Flore :

#### INSECTES :

- 1044 : Agrion de Mercure *Coenagrion mercuriale*
- 1041 : Cordulie à corps fin *Oxygastra curtisii*
- 1060 : Cuivré des marais *Lycaena dispar*
- 1065 : Damier de la Succise *Euphydryas aurinia*
- 1083 : Lucane cerf-volant *Lucanus cervus*
- 1046 : Gomphe de Graslin *Gomphus graslinii*
- 1084\* : Pique prune *Osmoderma eremita*
- 1087\* : Rosalie des Alpes *Rosalia alpina*

#### MAMMIFÈRES :

- 1308 : Barbastelle *Barbastella barbastellus*
- 1324 : Grand murin *Myotis myotis*
- 1304 : Grand rhinolophe *Rhinolophus ferrumequinum*
- 1355 : Loutre *Lutra lutra*
- 1310 : Minioptère de Schreibers *Miniopterus schreibersi*
- 1321 : Murin à oreilles échancrées *Myotis emarginatus*
- 1323 : Murin de Bechstein *Myotis bechsteinii*
- 1303 : Petit rhinolophe *Rhinolophus hipposideros*

- 1305 : Rhinolophe euryale *Rhinolophus euryale*
- 1356 : Vison d'Europe *Mustela lutreola*

#### MOLLUSQUE :

- 1016 : Vertigo de Des moulins *Vertigo moulinsiana*

#### PLANTE :

- 1607\* : Angélique à fruits variables *Angelica heterocarpa*

#### POISSONS :

- 1103 : Alose feinte *Alosa fallax*
- 1102 : Grande alose *Alosa alosa*
- 1096 : Lamproie de Planer *Lampetra planeri*
- 1099 : Lamproie des rivières *Lampetra fluviatilis*
- 1095 : Lamproie marine *Petromyzon marinus*
- 1149 : Loche de rivière *Cobitis taenia*
- 1106 : Saumon atlantique *Salmo salar*

#### REPTILE :

- 1220 : Cistude d'Europe *Emys orbicularis*

\* Espèces prioritaires

## AUTRES ESPÈCES PATRIMONIALES

### Espèce(s) de l'Annexe IV de la Directive Habitat, Faune et Flore :

#### AMPHIBIENS :

Alyte accoucheur *Alytes obstetricans*  
Grenouille agile *Rana dalmatina*  
Rainette méridionale *Hyla meridionalis*  
Rainette verte *Hyla arborea*  
Triton marbré *Triturus marmoratus*

Noctule commune *Nyctalus noctula*  
Noctule de Leisler *Nyctalus leisleri*  
Oreillard gris *Plecotus austriacus*  
Oreillard roux *Plecotus auritus*  
Pipistrelle commune *Pipistrellus pipistrellus*  
Pipistrelle de Kuhl *Pipistrellus kuhlii*  
Pipistrelle de Nathusius *Pipistrellus nathusii*  
Sérotine commune *Eptesicus serotinus*

#### MAMMIFÈRES :

Grande noctule *Nyctalus noctula*  
Murin à moustaches *Myotis mystacinus*  
Murin d'Alcathoe *Myotis alcathoe*  
Murin de Daubenton *Myotis daubentonii*  
Murin de Natterer *Myotis nattereri*

#### REPTILES :

Couleuvre d'Esculape *Elaphe longissima*  
Couleuvre verte et jaune *Coluber viridiflavus*  
Lézard des murailles *Podarcis muralis*

### Espèce(s) de la Directive Oiseaux :

A026 : Aigrette garzette *Egretta garzetta*  
A246 : Alouette lulu *Lullula arborea*  
A132 : Avocette élégante *Recurvirostra avosetta*  
A094 : Balbuzard pêcheur *Pandion haliaetus*  
A157 : Barge rousse *Limosa lapponica*  
A023 : Bihoreau gris *Nycticorax nycticorax*  
A072 : Bondrée apivore *Pernis apivorus*  
A084 : Busard cendré *Circus pygargus*  
A081 : Busard des roseaux *Circus aeruginosus*  
A082 : Busard Saint-Martin *Circus cyaneus*  
A021 : Butor étoilé *Botaurus stellaris*  
A166 : Chevalier sylvain *Tringa glareola*  
A031 : Cigogne blanche *Ciconia ciconia*  
A030 : Cigogne noire *Ciconia nigra*  
A080 : Circaète Jean-le-Blanc *Circaetus gallicus*  
A151 : Combattant varié *Philomachus pugnax*  
A131 : Échasse blanche *Himantopus himantopus*  
A224 : Engoulevent d'Europe *Caprimulgus europaeus*  
A098 : Faucon émerillon *Falco columbarius*  
A103 : Faucon pèlerin *Falco peregrinus*  
A272 : Gorgebleue à miroir *Luscinia svecica*

A027 : Grande aigrette *Egretta alba*  
A138 : Gravelot à collier interrompu *Charadrius alexandrinus*  
A196 : Guifette moustac *Chlidonias hybridus*  
A197 : Guifette noire *Chlidonias niger*  
A029 : Héron pourpré *Ardea purpurea*  
A222 : Hibou des marais *Asio flammeus*  
A121 : Marouette de Baillon *Porzana pusilla*  
A119 : Marouette ponctuée *Porzana porzana*  
A229 : Martin pêcheur *Alcedo atthis*  
A073 : Milan noir *Milvus migrans*  
A074 : Milan royal *Milvus milvus*  
A176 : Mouette mélanocéphale *Larus melanocephalus*  
A177 : Mouette pygmée *Larus minutus*  
A170 : Phalarope à bec étroit *Phalaropus lobatus*  
A338 : Pie-grièche écorcheur *Lanius colurio*  
A255 : Pipit rousseline *Anthus campestris*  
A122 : Râle des genêts *Crex crex*  
A034 : Spatule blanche *Platalea leucorodia*  
A191 : Sterne caugek *Sterna sandvicensis*  
A195 : Sterne naine *Sterna albifrons*  
A193 : Sterne pierregarin *Sterna hirundo*

## SYNTHÈSE DE LA RICHESSE DU PATRIMOINE NATUREL DU SITE

Patrimoine d'intérêt communautaire	Présent en Poitou-Charentes	Présent sur le site	
		Total	Dont habitats ou espèces prioritaires
<b>Habitats</b> cités au titre de l'Annexe I de la Directive Habitat Faune Flore 92/43/CEE	66	21	4
<b>Espèces animales</b> citées au titre de l'Annexe II de la Directive Habitat Faune Flore 92/43/CEE	43	27	2
<b>Espèces végétales</b> citées au titre de l'Annexe II de la Directive Habitat Faune Flore 92/43/CEE	6	1	1
<b>Espèces animales et végétales</b> citées au titre de l'Annexe IV de la Directive Habitat Faune Flore 92/43/CEE	-	21	
<b>Oiseaux</b> cités au titre de l'Annexe I de la Directive Oiseaux 79/409/CEE	163	42	

Cinq espèces présentes sur ce site (Héron pourpré, Échasse blanche, Avocette élégante, Bécasseau maubèche et Gorgebleue à miroir) répondent aux critères de sélection ZICO (abondance remarquable d'espèces d'intérêt communautaire).

Des effectifs importants d'Avocettes et de Bécasseaux maubèches hivernants y sont observés, conférant une importance internationale au site. Les effectifs nicheurs de Hérons pourprés, d'Échasses blanches et de Gorgebleues à miroir sont d'importance au niveau de l'Union Européenne.

Si l'on considère la liste des oiseaux inventoriés durant toute l'année, ce sont 21 espèces de l'annexe I qui sont présentes dans la Z.P.S.

Plusieurs couples de Cigognes blanches nichent dans cette Z.P.S.

Le Busard cendré niche dans les prairies humides du Val de Charente. Les couples sont dispersés. Cependant, une colonie lâche occupe le lieudit « la Pointe de la Parpagnole » sur la commune de St-Laurent-de-la-Prée.

Le Balbuzard pêcheur est présent chaque année en période de migration sur l'estuaire de La Charente où il séjourne quelques jours.

Les Échasses blanches nicheuses s'installent pour l'essentiel dans le marais de Saint-Laurent de la Prée, occupant les jas partiellement inondés.

La Guifette noire est fréquente en migration sur le site. Malheureusement, cette espèce ne réussit à s'installer comme nicheuse qu'irrégulièrement. La Gorgebleue à miroir, espèce nicheuse des zones humides saumâtres, occupe la partie aval de la ZPS. Les individus présents appartiennent à la sous-espèce *namnetum*, limitée à la façade atlantique de la France.

#### Autres espèces remarquables :

Cette Z.P.S. accueille un grand nombre d'oiseaux d'eau en période de migration et d'hivernage. Des effectifs importants de Tadornes de Belon, de Bécasseaux maubèches, de Bécasseaux variables, de Grands Grave-lots, de Barges à queue noire et de Courlis corlieux exploitent les vasières découvertes à marée basse, surtout les surfaces comprises entre l'Île Madame et Fouras.

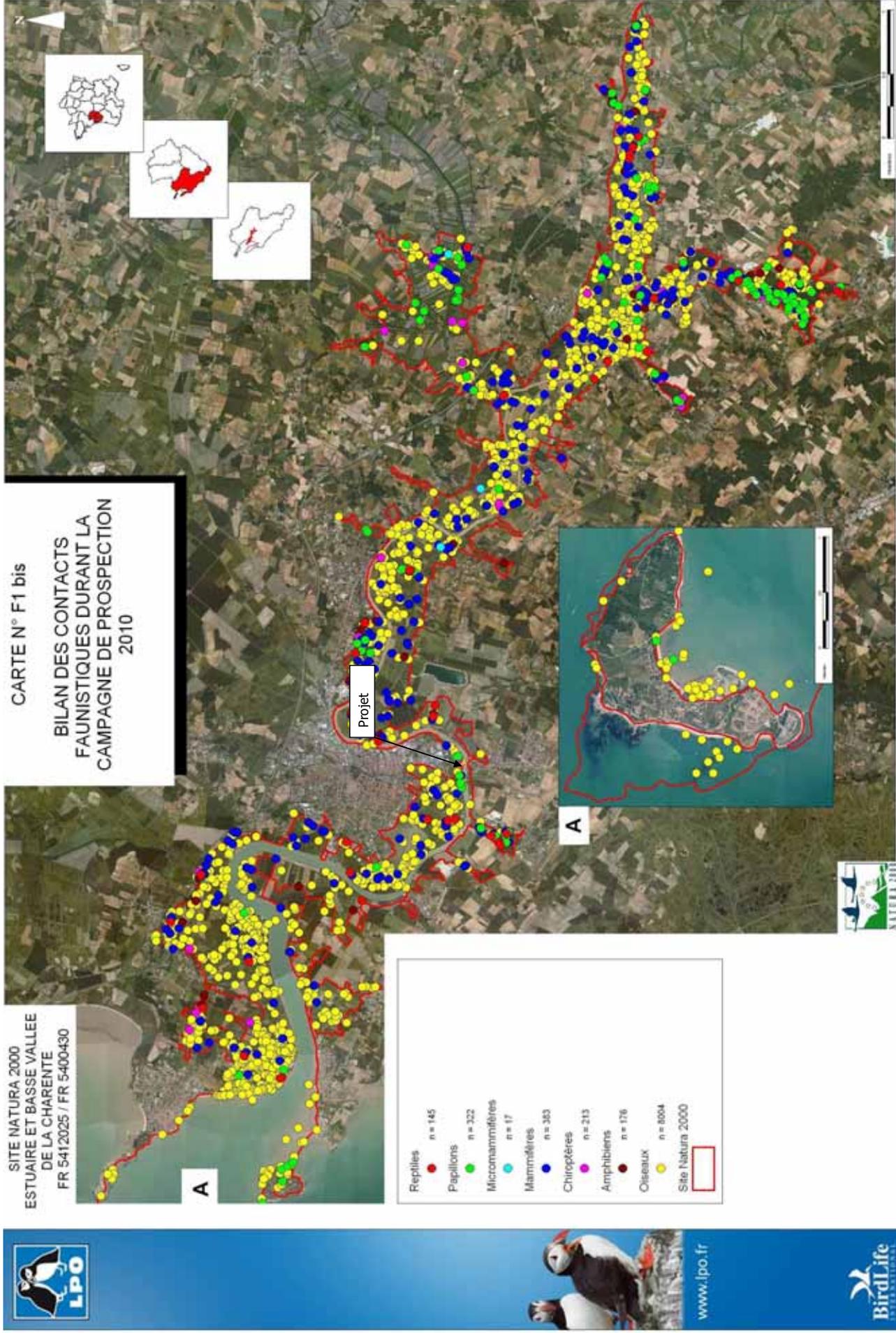
Les Bécassines des marais, les Bécassines sourdes, les Vanneaux huppés et les Pluviers dorés se distribuent dans les prairies humides.

Les vasières comprises dans le périmètre forment un ensemble fonctionnel avec celles des deux Z.P.S. voisines (« Marais de Rochefort-Oléron » et « Marais de Brouage-Oléron »). Les oiseaux d'eau, surtout les limicoles, s'y déplacent pour s'y alimenter et fréquentent les reposoirs de haute mer situés pour l'essentiel sur l'Île d'Oléron, la réserve d'Yves et la réserve de Moëze. Une partie des effectifs se concentre sur la station d'épuration de Rochefort (Bécassines, Vanneaux, anatidés), ainsi que sur le bassin de la réserve départementale de la Cabane de Moins dans le marais de Rochefort.

En hiver et pendant la migration, les roselières qui bordent La Charente accueillent la Panure à moustaches et la Rémiz penduline.

Les sensibilités vis-à-vis des espèces et milieux naturels recensés se concentrent principalement sur les prairies humides localisées le long de La Charente.





Carte 14 : carte de synthèse des contacts faunistiques recensés lors de l'établissement du DOCOB



www.lpo.fr

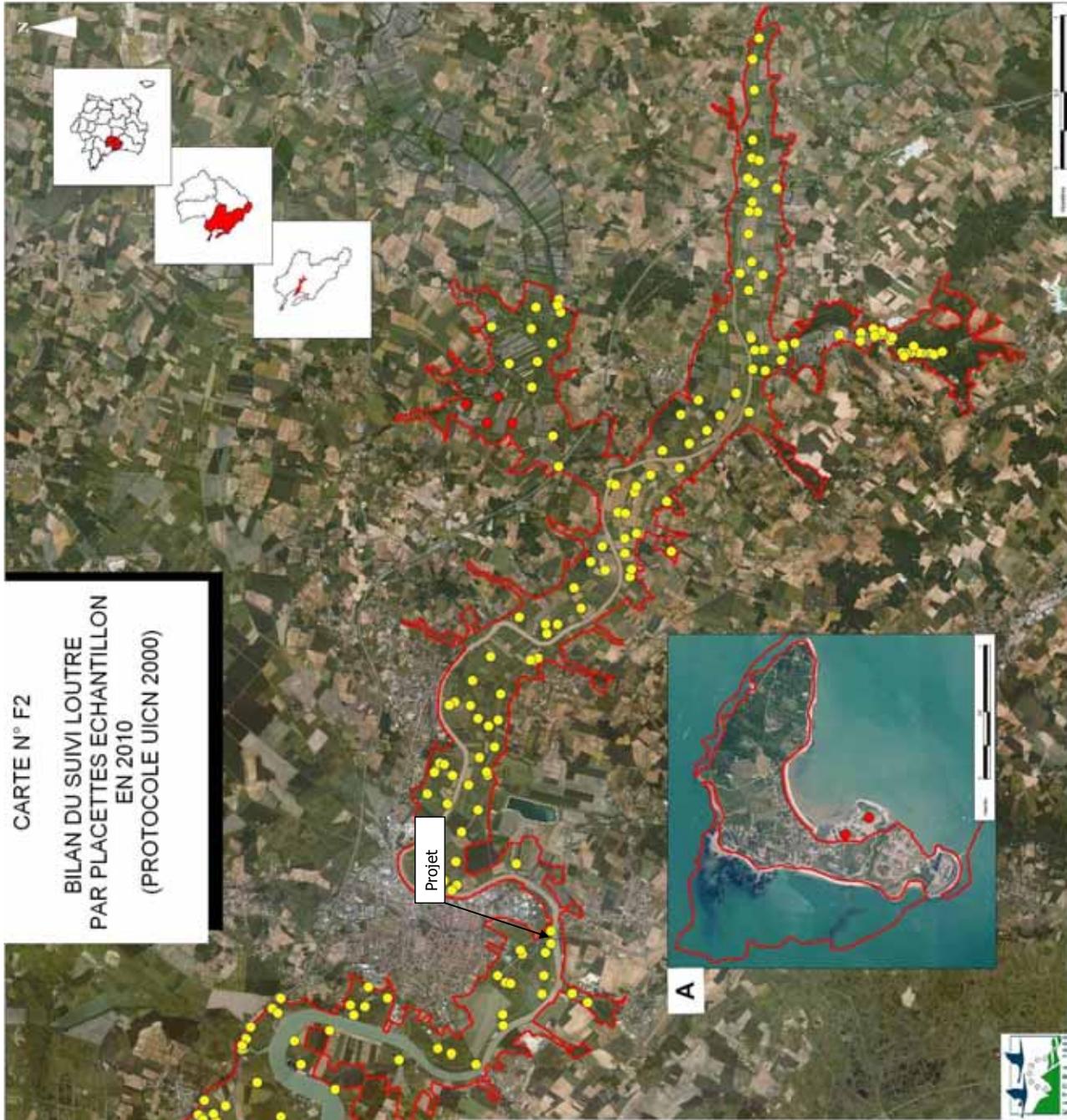


CARTE N° F2  
BILAN DU SUIVI LOUTRE  
PAR PLACETTES ECHANTILLON  
EN 2010  
(PROTOCOLE UICN 2000)

Site Natura 2000

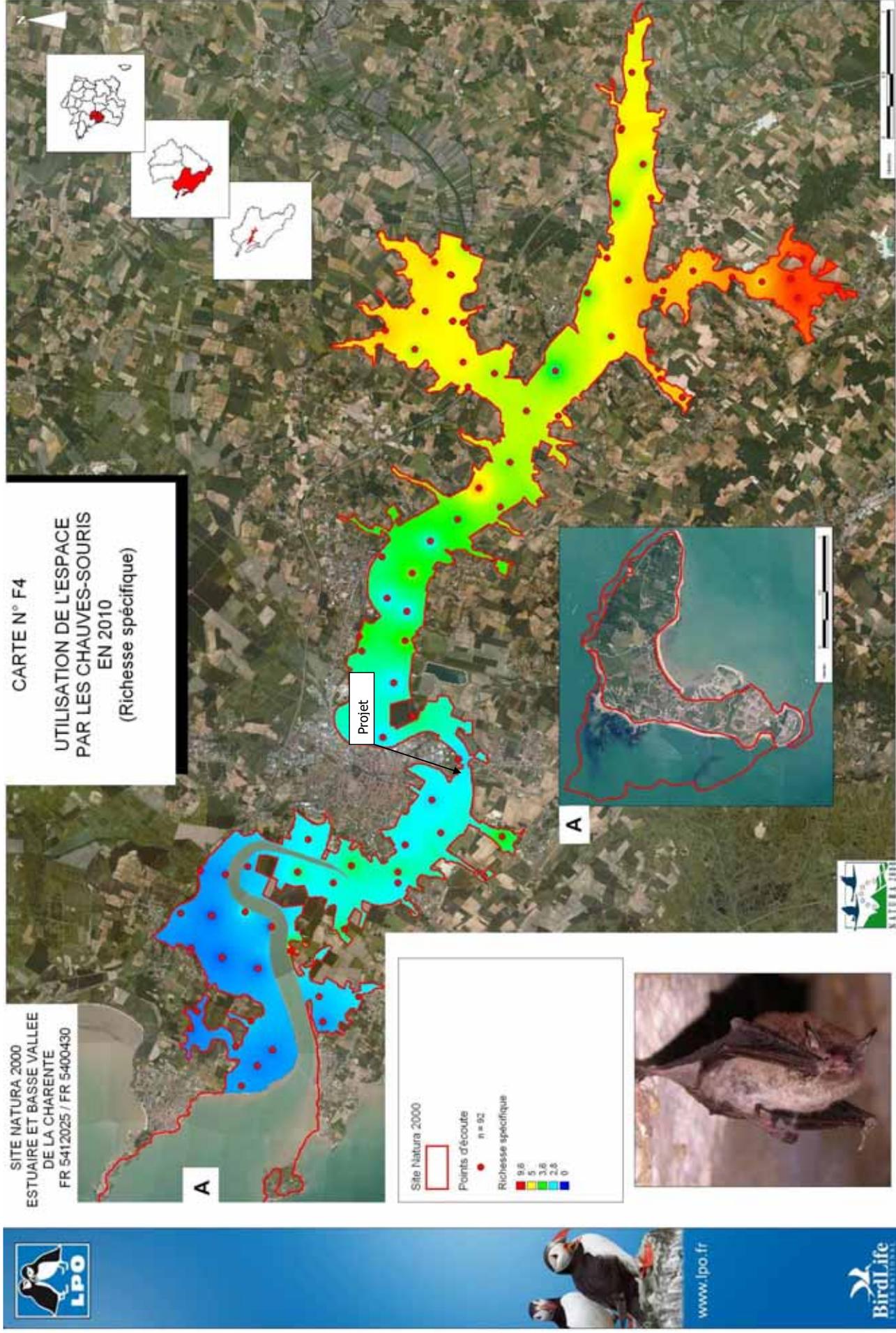
Placettes Loutre d'Europe (positive)  
n = 226

Placettes Loutre d'Europe (négative)  
n = 8

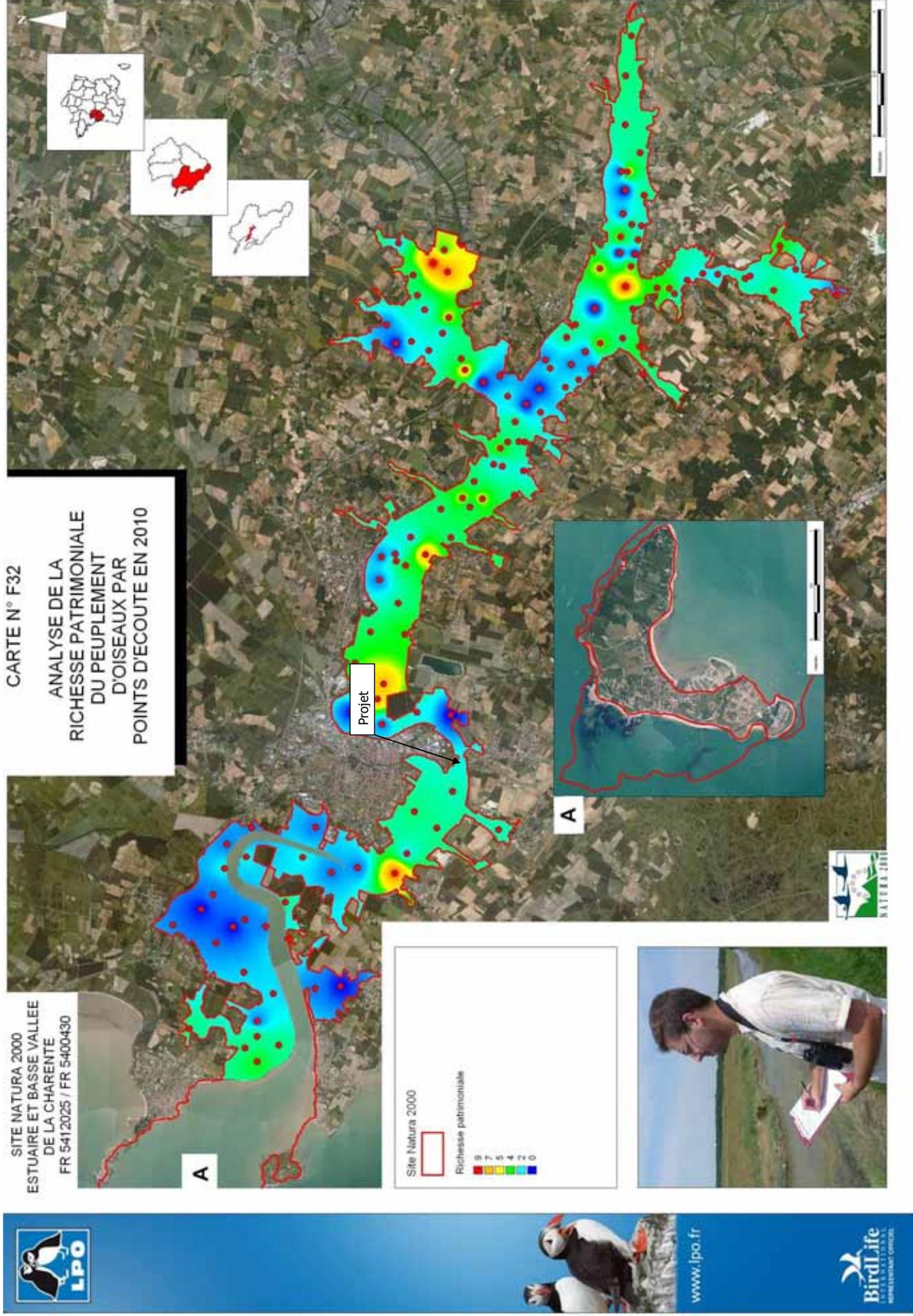


Carte 15 : carte de localisation des points de détection de la Loutre recensés lors de l'établissement du DOCOB

Sources : LPO Xavier Rebeyrat & Philippe Jourde Septembre 2010, © IGN ED Orfeo, 2006

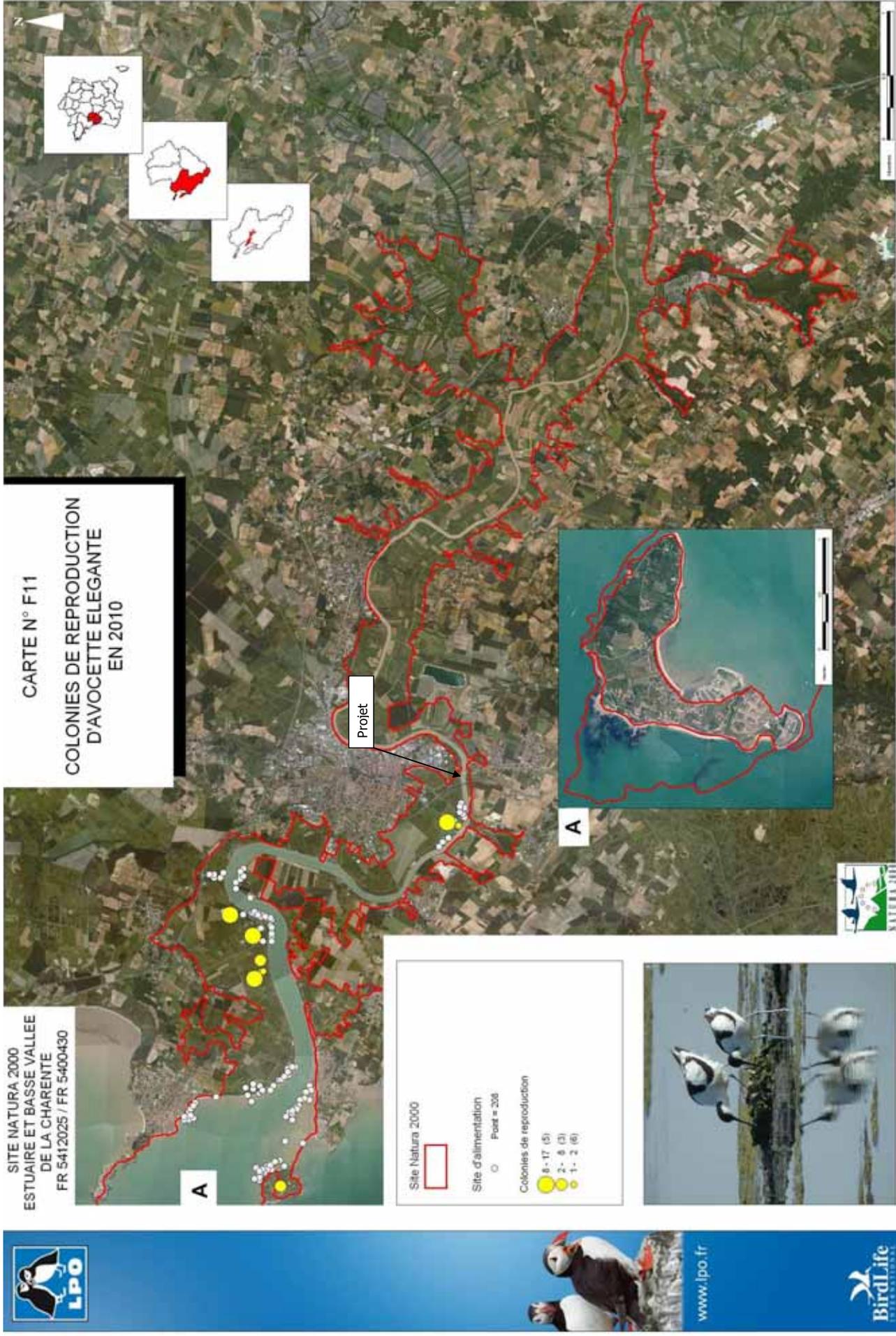


Carte 16 : carte de répartition de la richesse spécifique des populations de chiropères (DOCOB)



Sources : LPO Xavier Rebeyrat & Philippe Jourde Septembre 2010. © IGN BD Ortho, 2006

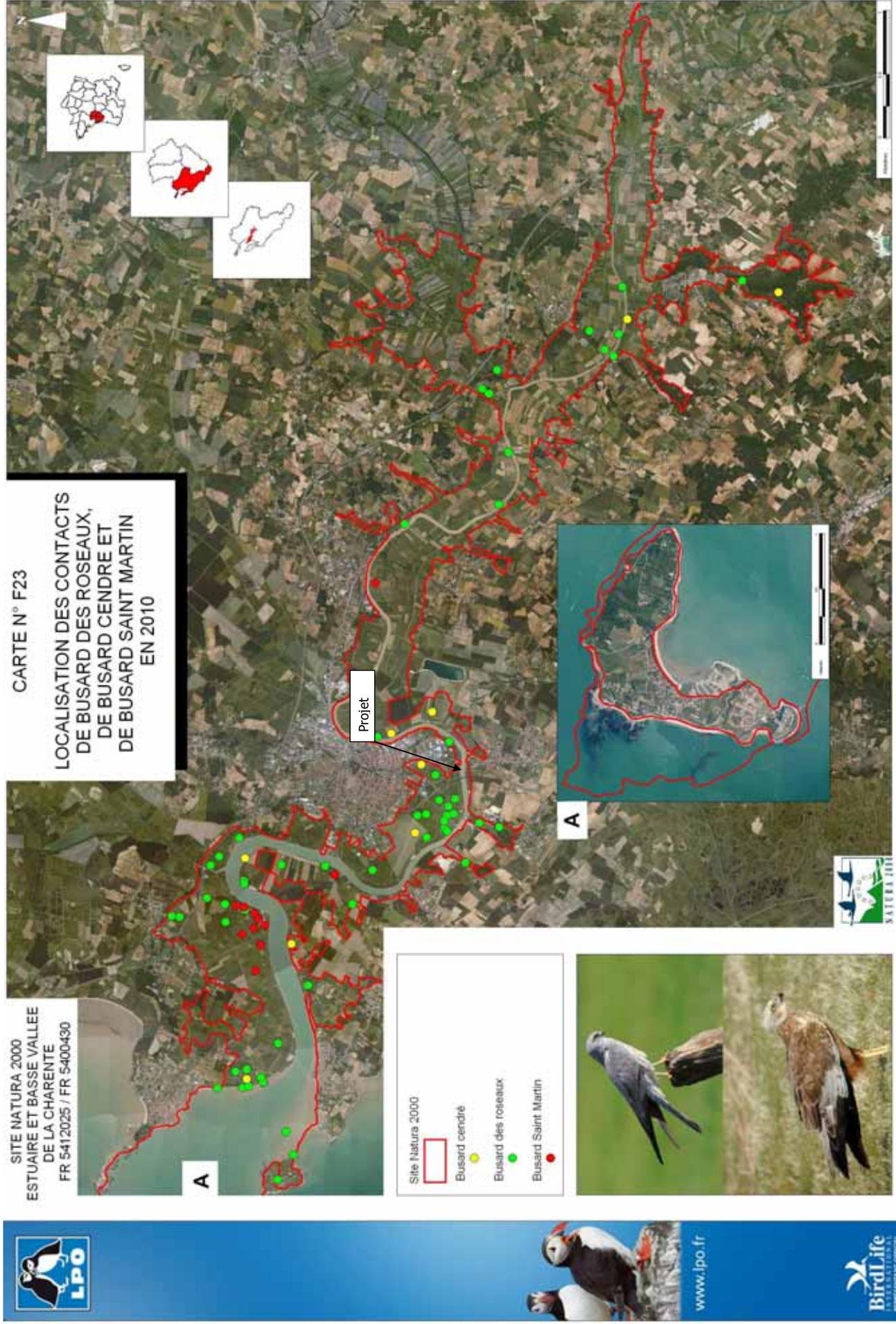
Carte 1.7 : carte de répartition de la richesse spécifique des populations d'oiseaux (DOCOB - 2010)



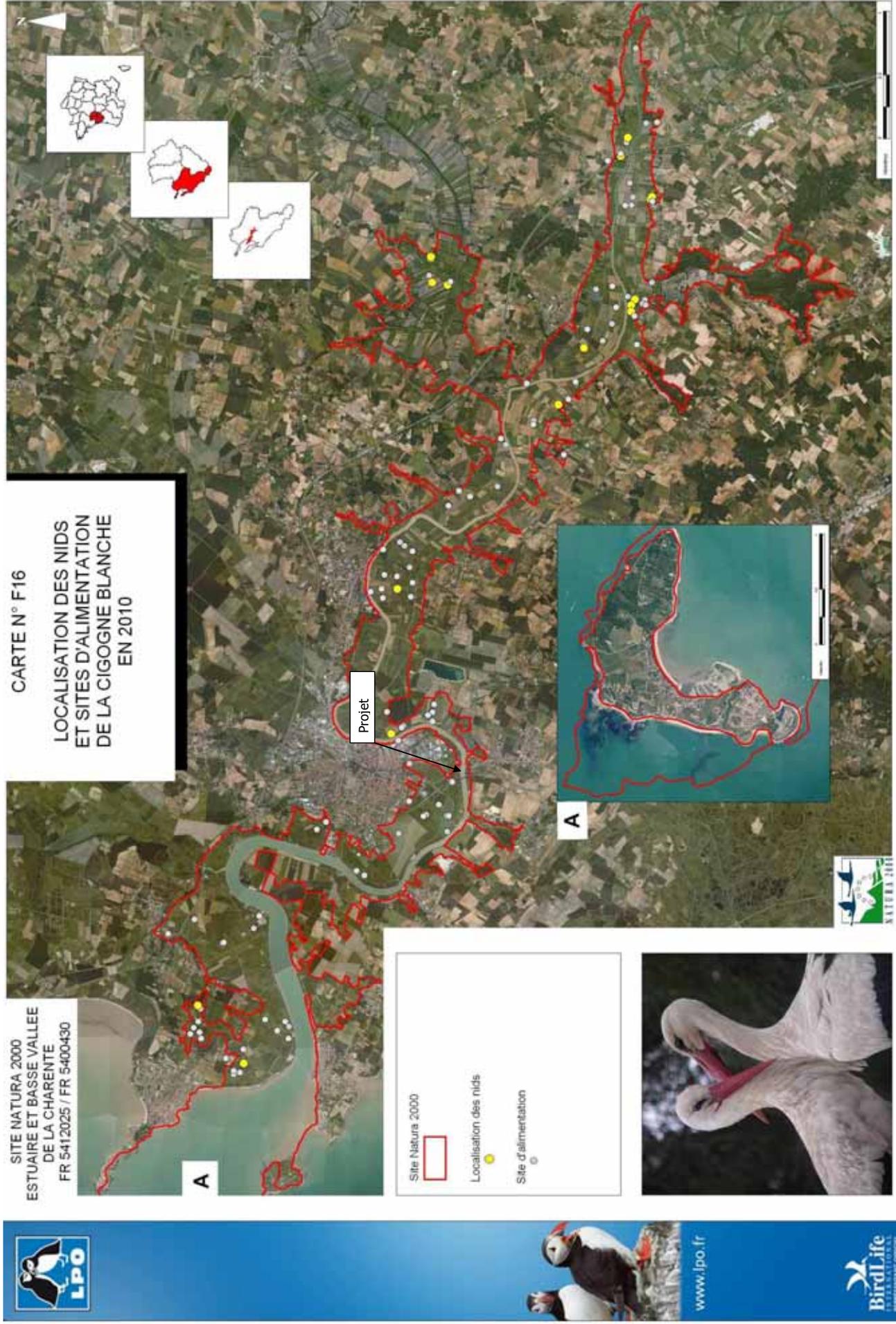
Sources : LPO Xavier Rebeyrat & Philippe Jourde-Septembre 2010, © IGN ED Ortheo, 2006

Carte 18 : carte de localisation des sites de reproduction de l'Avocette élégante (DOCOB - 2010)



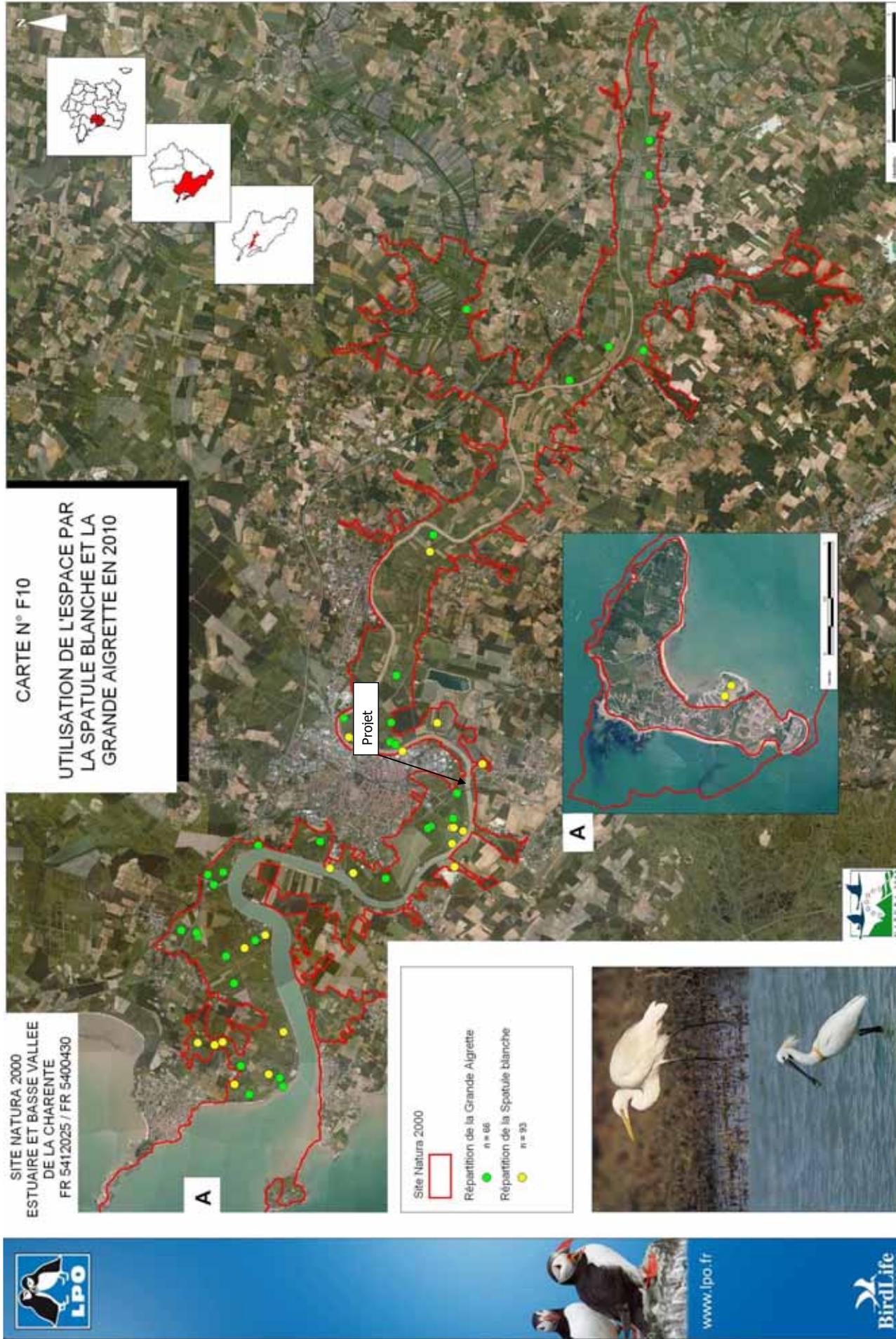


Carte 20 : carte de localisation des contacts Busards des roseaux, cendré et Saint-Martin (DOCOB - 2010)





www.lpo.fr

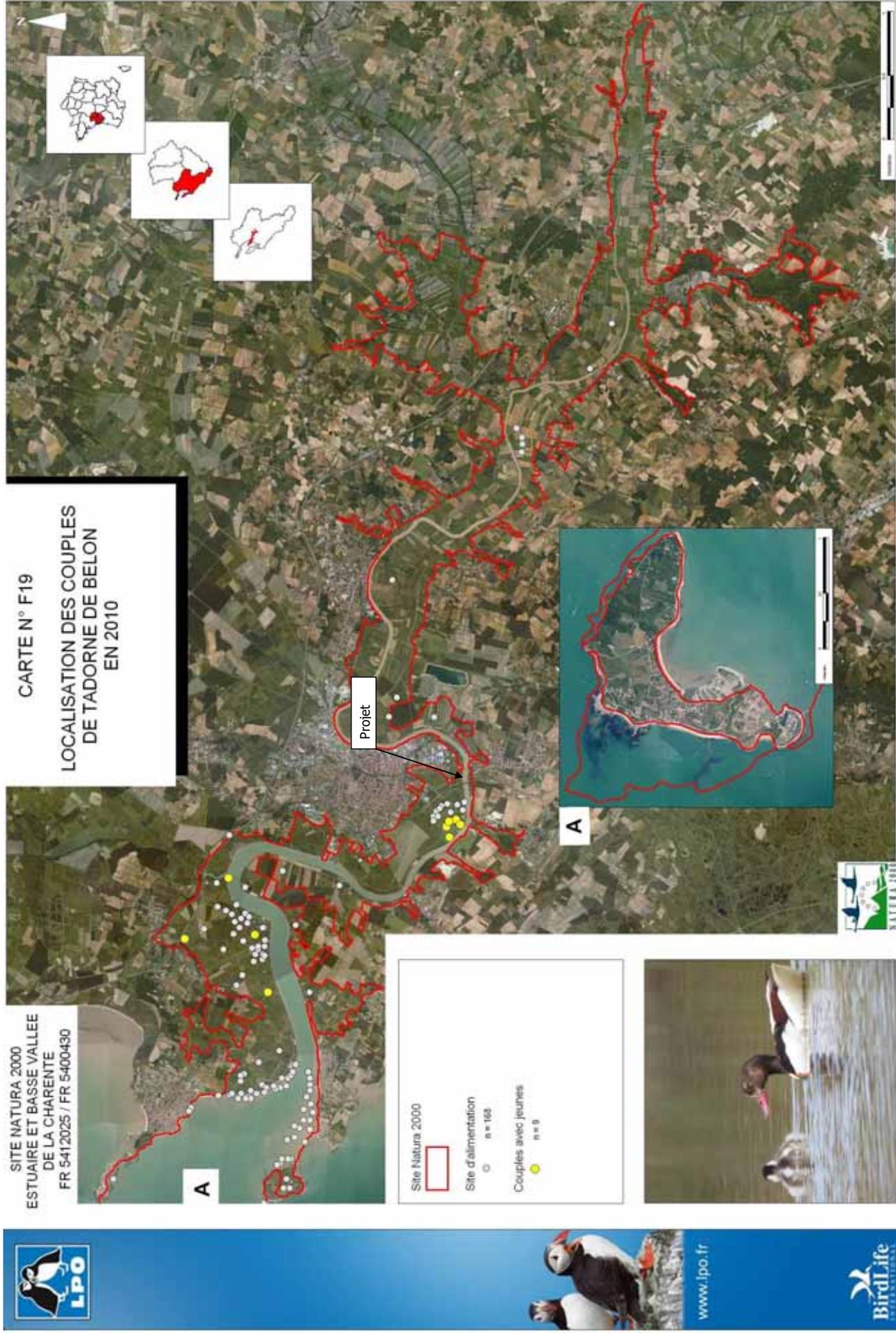


Sources : LPO Xavier Rabeyrat & Philippe Jourde-Septembre 2010, © IGN ED Ortheo, 2008

Carte 22 : carte de l'utilisation de l'espace par la Spatule blanche et la Grande Aigrette (DOCOB - 2010)



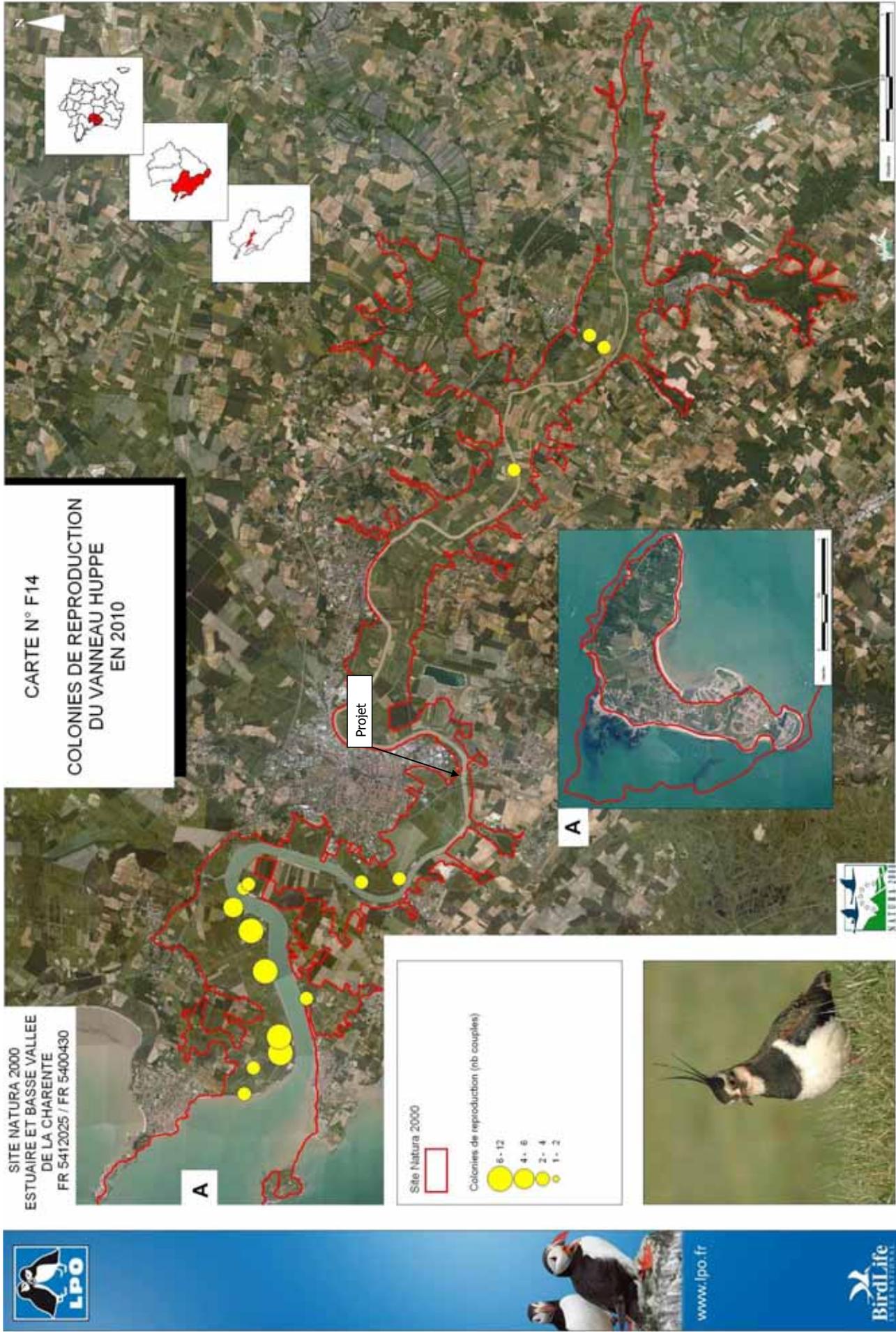
Carte 23 : carte de localisation des Sternes et Guifettes (DOCOB - 2010)



Carte 24 : carte de localisation des couples de Tadornes de Belon (DOCOB - 2010)



www.lpo.fr



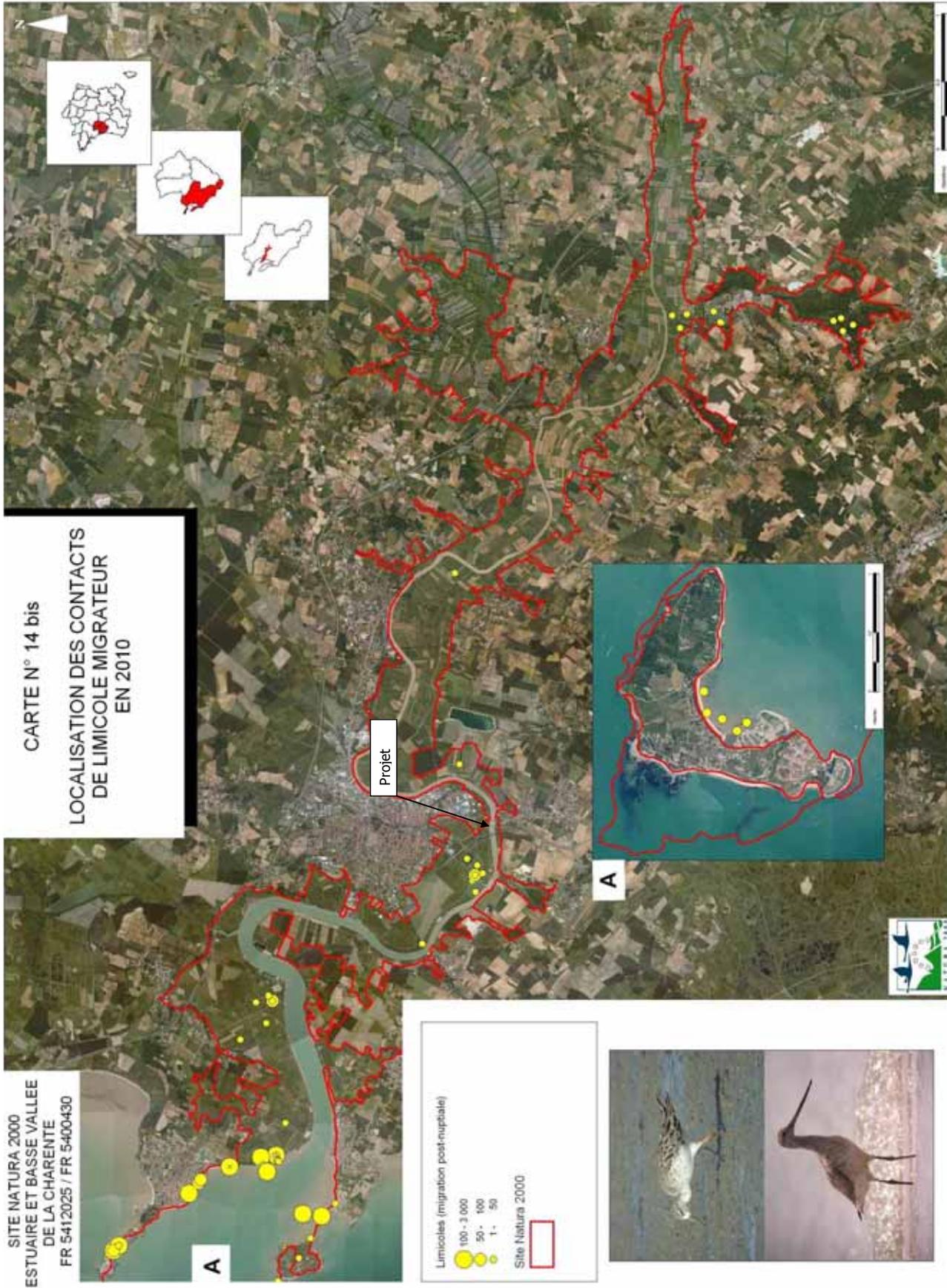
Sources : LPO Xavier Rebeyrat & Philippe Jourde Septembre 2010, © IGN BD Ortho, 2006

Carte 25 : carte de localisation des colonies de reproduction du Vanneau huppé (DOCOB - 2010)



www.lpo.fr

BirdLife  
INTERNATIONAL  
MEMBERSHIP OFFICE

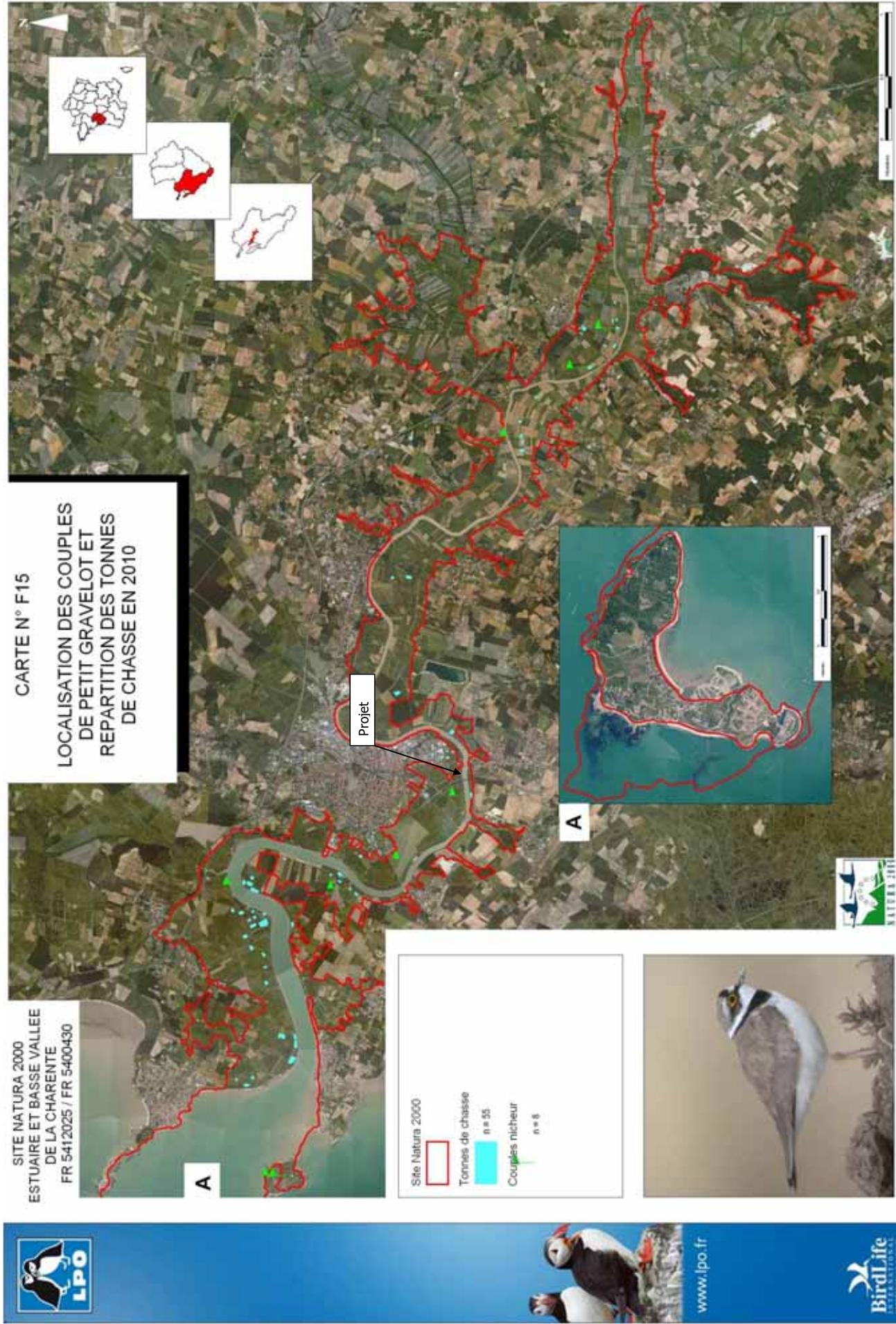


Sources : LPO Xavier Rebaynat & Philippe Jourde Septembre 2010, © IGN ED Ortho, 2006

Carte 26 : carte de localisation des contacts de limicoles migrateurs (DOCOB - 2010)



www.lpo.fr



Carte 27 : carte de localisation des couples de Petits Gravelots (DOCOB - 2010)



### III.2.2. Le site du projet : milieux naturels et espèces d'intérêt communautaire

Une reconnaissance du site a été réalisée en septembre 2015. L'objet était de déterminer les habitats en présence au droit des aménagements et dans la zone d'influence des travaux.

Cette visite ponctuelle a été complétée par les informations recensées lors de l'établissement du DOCOB des sites de l'estuaire de La Charente et par les suivis réguliers de la LPO et de naturalistes locaux.

Les habitats naturels recensés à proximité du site sont les suivants :

- Estuaire (CB 13.2 ; EUR 1130),
  - Phragmitaie (CB 53.11)
  - Zones rudérales (CB 87.2)
  - Zones rudérales (CB 87.2) évoluant vers Forêt mixte riveraines des grands fleuves (CB 44.4 ; EUR 91F0)
  - Eaux eutrophes (CB 22.13)
  - Eaux saumâtres ou salées végétalisées ou non (CB 23.2 ou 23.1),
  - Forêts mixtes riveraines des grands fleuves (91F0),
  - Prés salés méditerranéens (CB 15.52 ; EUR 1410).
- } Au droit de la zone de travaux
- } A proximité de la zone de travaux

Les cartes insérées au cours des pages suivantes présentent les habitats et espèces d'intérêt communautaire et leur localisation au sein du site Natura 2000.

Au plus proche du site, les campagnes d'inventaires liées à l'établissement du DOCOB et les connaissances naturalistes locales permettent d'affirmer que la zone de travaux et ses abords les plus proches ne sont pas utilisés comme zone de reproduction ou de repos par des espèces d'intérêt communautaire.

En revanche, la Charente et ses rives constituent un axe de déplacement pour de nombreuses espèces, la zone pouvant être traversée par les espèces suivantes :

- la Loutre d'Europe (déplacements, chasse).
- La Cistude d'Europe (déplacements) ;
- La Rainette méridionale ;
- Le Pélodyte ponctué ;

Concernant l'avifaune, les habitats naturels proches sont utilisés par de nombreuses espèces pour leur alimentation :

- Aigrette garzette et Héron cendré ;
- Milan noir ;
- Echasse blanche ;
- Martin pêcheur ;
- Chouette effraie ;
- Hibou moyen duc ;

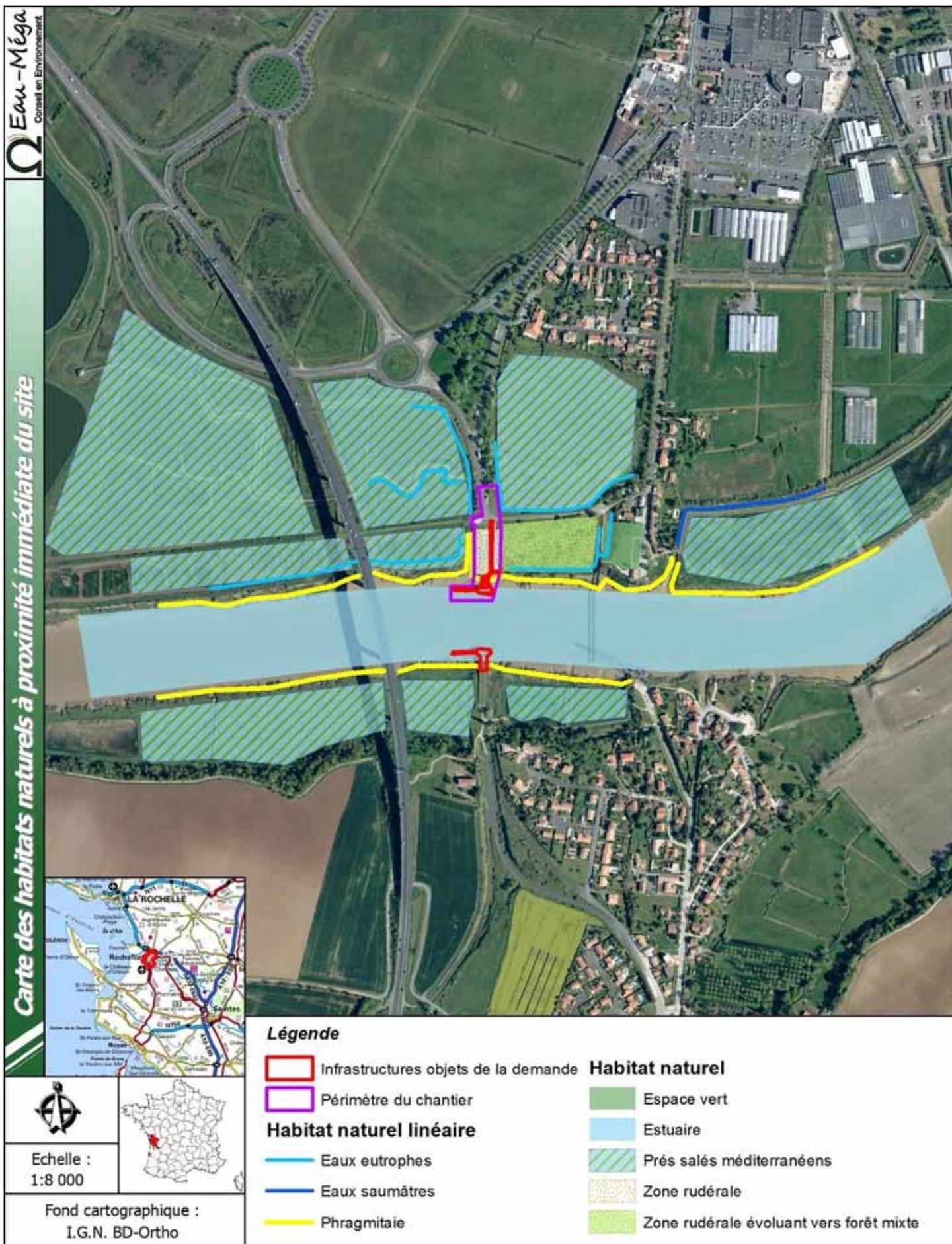
Toutefois, les sites importants pour la nidification et le repos sont distants de plus de 300 m de la zone, à savoir au droit des lagunes de la station d'épuration (nombreux rassemblements d'anatidés notamment) et dans les prairies à l'Est du Pont Transbordeur (nidification de l'Echasse blanche et du Tadorne de Belon).

Les chauves-souris sont également présentes, toutefois, dans ce secteur, la richesse spécifique est limitée et les espèces rencontrées sont plutôt anthropophiles (Pipistrelles..). Il en est de même pour l'avifaune : la carte insérée page 48 montre une faible richesse patrimoniale des populations locales d'oiseau recensées en 2010.

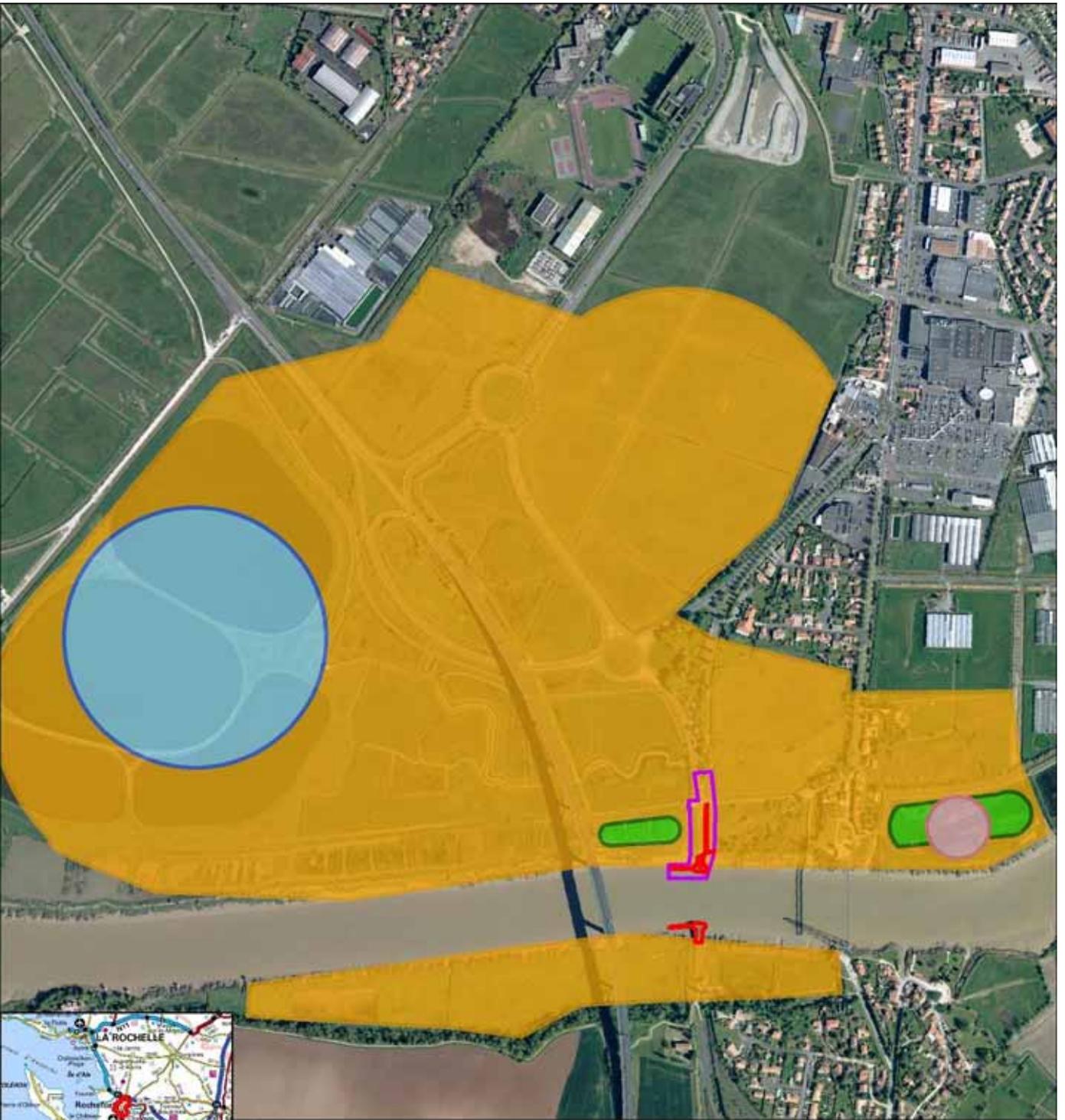
Rappelons que la zone de travaux se cantonne à des espaces artificialisés tels que l'ancienne voie Rochefort-Royan, un talus de remblai, les anciennes piles d'un pont à travée levante et n'empiètent aucunement sur des habitats naturels.

### **III.2.3. Les liaisons écologiques**

Le site d'étude se trouve en relation directe avec les sites Natura 2000 de la vallée de La Charente aussi bien en amont qu'en aval du fait du balancement des marées que connaît le secteur. De par sa localisation, le site du projet s'avère être un axe de déplacement terrestre important dans ce secteur (Loutre, amphibiens). L'estuaire de la Charente est également un axe majeur pour les espèces amphihalines (Saumon atlantique, Lamproie des rivières, Lamproie marine, Anguille).



Carte 28 : Carte des habitats naturels à proximité immédiate du site



**Légende**

- Infrastructures objets de la demande
- Périmètre du chantier

**Enjeux pour la faune**

- Territoire de chasse et ou alimentation de La Loutre, Le Milan noir, le Busard des roseaux, Martin pêcheur, Ardéidés, sporadiquement Cistude d'Europe
- Zone de nidification de l'Echasse blanche, Tadorne de Belon, Vanneau huppé
- Zone de repos et d'hivernage de nombreuses espèces de canards, laridés...
- Zone de reproduction de la Rainette méridionale et du Pélodyte ponctué



Echelle :  
 1:10 000

Fond cartographique :  
 I.G.N. BD-Ortho

Carte 29 : Carte des enjeux pour la faune à proximité immédiate du site

### **III.2.4. Les captages destinés à l'adduction d'eau potable**

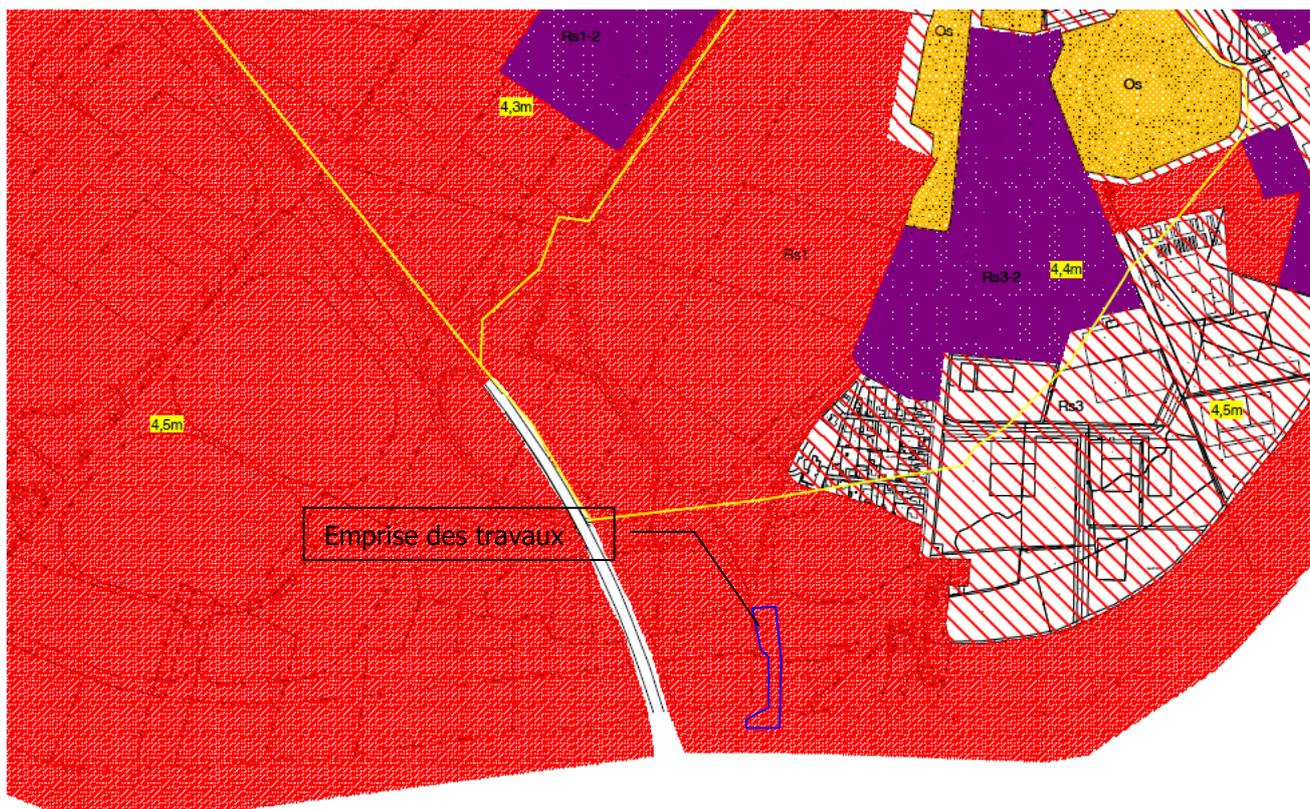
D'après les renseignements communiqués par l'A.R.S. de Poitou-Charentes, la commune de Rochefort n'est concernée par aucun périmètre de protection de captage destiné à l'Adduction en Eau Potable (A.E.P.).

### **III.2.5. Les risques**

En ce qui concerne les risques majeurs, la commune de Rochefort est exposée aux aléas suivants :

- Submersion (cf. extrait du P.P.R.N. page suivante),
- Transport de marchandises dangereuses,
- Phénomènes liés à l'atmosphère (tempête et grains),
- Séisme,
- Mouvement de terrain,
- Risque industriel.

Selon les données recueillies auprès de la D.D.T.M. de la Charente-Maritime, Service des crues, l'appontement ainsi que les ouvrages d'accès et d'accueil du public se situent en zone d'aléa de submersion fort (partie en eau), zone rouge RS1 du Plan de Prévention des Risques naturels approuvé par arrêté préfectoral du 12 février 2015. La cote de référence est de 4,50 m NGF. L'appontement est en mesure de monter jusqu'à la cote 4,70 m NGF. Le cheminement d'accès sur le talus existant sera nivelé de 4,30 m NGF à 4,65 m NGF. Les platelages de la plateforme d'attente et de l'ancienne pile de pont ainsi que des passerelles de liaison prendront place à 5,10 m NGF.



**Submersion marine**

-  Zone rouge : Rs1
-  Zone rouge : Rs2
-  Zone rouge : Rs2-a
-  Zone rouge : Rs3
-  Zone indiquée : Rs1-1; Rs 1-2; Rs 3-1; Rs3-2; RS3-3
-  Zone orange : Os
-  Zone bleue : Bs1
-  Zone bleue : Bs2
-  Zone bleue : Bs1-1

**4,3m** Cote de référence

Carte 30: extrait de la carte des aléas de submersion

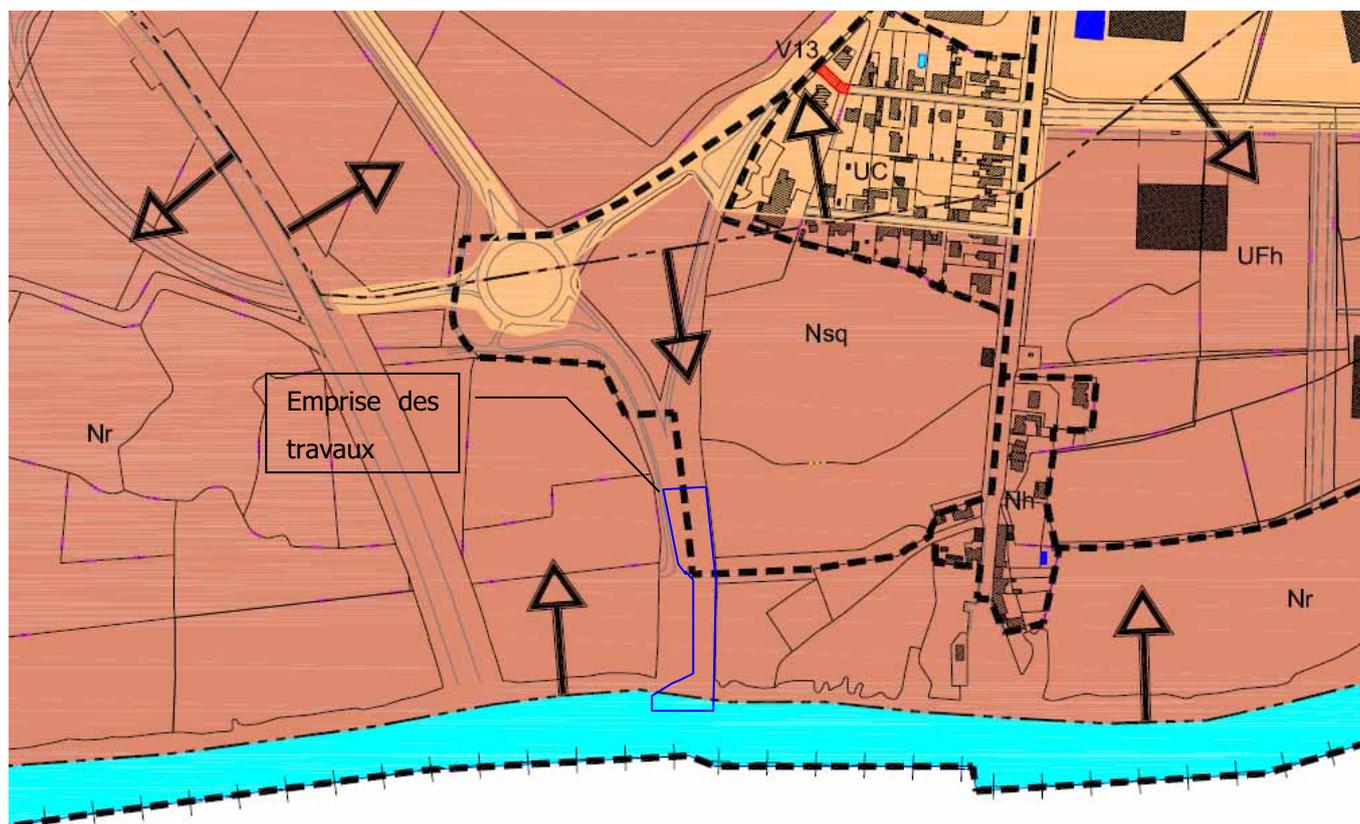
### III.3. Le milieu humain

#### III.3.1. L'urbanisme

La commune de Rochefort dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 01/10/2007. La modification n°1 du PLU a fait l'objet d'une enquête publique du 7 septembre au 9 octobre 2015. Une révision du document est actuellement en cours.

Les aménagements sont implantés en zone Nr (naturelle remarquable). Y sont admis, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère, et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux, les aménagements nécessaires à l'accueil du public suivants :

- Les chemins piétonniers, les cheminements cyclables et les sentes équestres à condition qu'ils ne soient ni cimentés ni bitumés ;
- Les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public tel que bancs, poubelles, panneaux d'information et de signalisation ;
- Les postes d'observation de la faune ;
- Les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité, tels que sanitaires et postes de secours.
- Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation des espaces sous réserve qu'elles ne sont ni cimentées ni bitumées, et qu'elles fassent l'objet d'un aménagement paysager de telle sorte que le stationnement n'altère pas le caractère remarquable de l'espace.
- la réfection et l'extension limitée des bâtiments et les installations existantes nécessaires à l'exercice d'activités économiques : Les pontons, carrelets, passerelles et ouvrages techniques rendus indispensables pour des nécessités techniques.



Carte 31 : carte du zonage du PLU

### III.3.2. Les activités

Le secteur du Pont transbordeur a une vocation principalement touristique, renforcée, par la proximité du port d'attache de l'Hermione et de la Corderie-Royale.

Un bar-brasserie permet aux visiteurs de se restaurer au pied du pont transbordeur.

#### III.3.2.1 La baignade

Les premiers sites de baignade, en aval de la zone d'étude, se situent sur les communes de Fourras et de Port des Barques, à l'embouchure avec l'océan, à plus de 20 km du projet.

#### III.3.2.2 Les activités de loisirs

La navigation sur la Charente s'effectue librement aux risques et périls de ceux qui la pratiquent et ce, jusqu'à la limite transversale à la mer (Port des Barques au PK 98). Le terme navigation comprend la navigation sur tous types d'embarcation : bateau à passagers, house-boat, barque, canoë, kayak, aviron, planche à voile...

Il existe au niveau de « Port Neuf » le club nautique qui initie à la pratique de la voile sur la Charente en optimistes et dériveurs (420). Des initiations au canoë et kayak sont aussi dispensées.

Au droit de l'apportement, les activités nautiques autres que la navigation de plaisance (voile et moteur) sont exceptionnelles et marginales.

### III.3.2.3 Transport maritime

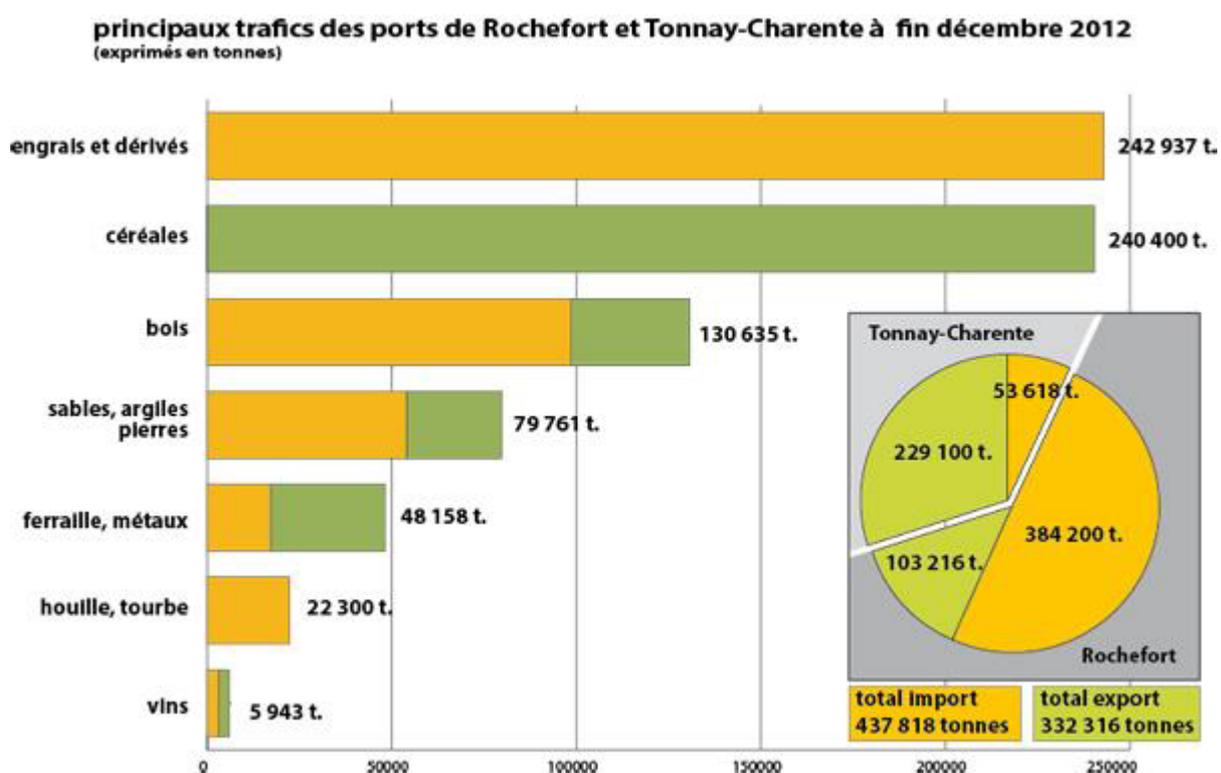
**Le port de commerce de Rochefort** fonctionne en binôme avec le port de Tonnay-Charente, formant ainsi le port de Rochefort-Tonnay-Charente, un complexe industrialo-portuaire déjà actif dans les années 1970. Géré par le Conseil général de la Charente-Maritime et par la CCI de Rochefort, ce complexe portuaire est devenu le premier port départemental de France avec un trafic moyen annuel variant entre 800 000 tonnes et un million de tonnes. Il se classe au troisième rang des ports français pour l'importation des sciages résineux, au sixième rang pour l'importation d'engrais et au dixième rang pour l'exportation des céréales.

Le port de Rochefort Tonnay-Charente est un élément essentiel de la rentabilité des entreprises régionales.

L'équivalent de la production de près de 44 000 hectares de blé, maïs, tournesol s'exporte par son intermédiaire.

50 % des importations d'engrais sont destinés aux approvisionnements de TIMAC à Tonnay-Charente (filiale du Groupe Roullie spécialisée dans la fabrication et la commercialisation de fertilisants, d'amendements et de spécialités zootechniques) et 50 % alimentent la filière agricole, via les circuits de distribution classiques (courtiers, coopératives, organismes de stockage, revendeurs, etc.).

Les bois sciés scandinaves importés via Rochefort sont destinés en majorité au marché régional de la transformation.



### III.3.3. La desserte du secteur

L'agglomération de Rochefort se situe au cœur d'un réseau de transports dense et diversifié.

Les possibilités pour accéder à Rochefort facilement sont les suivantes :

- TGV : Rochefort est à moins de 3 heures de Paris en TGV (gare de Surgères puis navette en car).
- L'aéroport de Rochefort / Saint-Agnant, est fréquenté principalement par les voyageurs d'affaire et de tourisme
- Rochefort est également bien desservie par les voies routières et autoroutières (A10 Paris-Bordeaux, A837 Saintes- Rochefort, A83 Nantes-Niort, N137)

Plusieurs parkings sont distants de quelques dizaines à quelques centaines de mètres du quai d'embarquement (rive gauche : avenue Jacques Demy, parking Leclerc ; rive droite : parking délaissée de l'ancienne voie Rochefort-Royan...).

En bateaux, à 5 noeuds, selon les courants et le vent, les temps de navigation sont les suivants :

- La Rochelle - Rochefort en passant entre l'île d'Aix et Fort Enet : 5 heures,
- Ile d'Aix à l'embouchure de la Charente : 1 heure à 1 heure 30 selon la marée et les courants,
- Remontée depuis l'embouchure de la Charente jusqu'à Rochefort : 2 heures à 2 heures 30.

### III.3.4. Le paysage

#### III.3.4.1. Contexte paysager

L'Estuaire de la Charente offre, de Cabariot et Saint-Hippolyte à l'amont, jusqu'à la mer des pertuis, et à l'île d'Aix et à l'île Madame, un ensemble de paysages exceptionnels marqués par l'histoire de l'arsenal maritime. Parmi les cinq critères ayant justifié le classement au titre des Grands Sites, ont été retenus l'intérêt historique et pittoresque de cet ensemble unique.

Il s'agit d'un site majestueux particulièrement naturel et peu urbanisé, avec un grand fleuve, des îles, des marais. Le site reste exceptionnel aussi au regard de ses paysages et de ses qualités écologiques. Mais c'est sans doute le caractère historique majeur de l'arsenal de Rochefort et de ses fortifications qui justifie une reconnaissance patrimoniale du site au niveau national.

#### III.3.4.2. Site classé

L'intérêt du territoire de l'estuaire du point de vue **historique** est évident, comme l'est également l'intérêt de la ville de Rochefort qui fait l'objet d'un site inscrit depuis le 14 février 1979, d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager depuis le 9 avril 2005 et d'un secteur sauvegardé depuis le 13 novembre 2009.

Le site classé a une superficie de 17 359 hectares dont 10 112 hectares en mer et 7 247 hectares terrestres répartis sur 14 communes du pays Rochefortais.

Une labellisation de ce site au titre de Grand Site Classé est en cours.

### Monuments historiques

- Pont transbordeur du Martrou (partie Nord du pont), classé le 30/08/1976
- Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) créée par arrêté le 09/05/2005

Une partie de la ZPPAUP est intégrée au site classé. Le régime d'autorisation du site classé prévaut sur celui de la ZPPAUP.

Le projet d'apponement prend place au cœur du site classé, aux abords immédiats du monument emblématique du Pont Transbordeur. Le projet sera soumis à l'avis de l'Architecte de Bâtiment de France (ABF) qui veillera à l'intégration paysagère de l'ouvrage.

#### III.3.4.3. Contexte paysager local

Le projet prend place dans le contexte des marais péri-urbains de Rochefort, à l'interface entre des infrastructures routières importantes (Rocade de Rochefort et Viaduc), une entrée Sud commerciale de la ville, et des sites de fortes valeurs paysagères tels que le lit majeur de La Charente et le site du Pont Transbordeur.

L'arrivée depuis l'ancienne voie Rochefort-Royan, dans l'axe de l'ancien pont à travée levante, est marquée par la largeur de la voie goudronnée et le stationnement des campings-cars.



Figure 17 : Vue de l'aire de camping-car avec le viaduc en arrière-plan – Source Eau-Mega



*Figure 18 : Vue de l'ancienne voie Rochefort-Royan, actuellement utilisée comme aire de camping-car- Source Eau-Méga*

A quelques mètres, en provenance de l'observatoire LPO de la station de lagunage, par les chemins piétonniers et cyclables, les vues sur la Charente et les marais, où le bétail est encore présent, pourraient laisser croire à une balade en pleine nature, si dernière ne se trouvaient les infrastructures routières.



*Figure 19 : Vue des prairies pâturées et des chemins piétons et cyclables en provenance de l'observatoire - Source Eau-Méga*

En arrivant sur le site du projet, un talus est longé à gauche par un chemin de granulat calcaire, et à droite par un délaissé de l'ancienne route en cours d'enfrichement. La pile de l'ancien pont à travée levante est masquée pour partie par la végétation et la roselière et n'apparaît dans sa totalité qu'en arrivant sur les berges.



Figure 20 : Vues de la délaissée de l'ancienne route, du talus de l'ancienne pile - Source Eau-Méga

Sans connaissance de l'histoire du site, les vestiges de cet ancien pont à travée levante font penser à des infrastructures portuaires, sentiment renforcé par les aménagements réalisés en rive gauche, avec l'appontement venant s'appuyer sur la culée de l'ancien pont.

En regardant vers l'amont, le panorama offre une vue du pont transbordeur dans son ensemble, presque depuis l'intérieur du fleuve. Son ampleur attire alors tous les regards, effaçant la perception du village de Martrou, côté Echillais.

Ainsi, le site du projet offre des perceptions des milieux naturels, du site classé et du monument historique du pont transbordeur depuis la rive droite particulièrement intéressantes, sans toutefois avoir à pénétrer au cœur des milieux naturels sensibles. En revanche, ses abords et ses accès ont une qualité paysagère fortement dégradée par un aspect très « routier » et des stationnements anarchiques de véhicules et campings jusqu'au pied du chemin. C'est la raison pour laquelle, au-delà de ce projet d'aménagement, une réflexion globale est engagée sur un large périmètre autour du pont transbordeur.



Figure 21 : Vue du pont transbordeur et des roselières depuis la rive droite - Source Eau-Méga

## **PARTIE IV : INCIDENCES DU PROJET**

Dans le cas présent, la demande concerne une demande de concession d'utilisation du Domaine Public Fluvial pour des infrastructures existantes et pour des aménagements à créer. Les incidences que génère cet aménagement doivent être considérées aussi bien lors des travaux de mise en place que lors de son exploitation et du changement d'affectation des structures existantes. Il convient également d'envisager les incidences de cet ouvrage au sein d'un site Natura 2000 et de veiller à éviter, supprimer, voire réduire ces incidences.

## IV.1. La phase travaux

Les effets attendus du projet en phase travaux sur le milieu physique seront liés :

- aux terrassements nécessaires induisant un effet potentiel direct sur les sols (érosion, déstabilisation, risque de pollution accidentelle...),
- aux bruits et vibrations des engins de chantier notamment lors du battage des pieux ou la mise en place de micro-pieux ;
- au risque de pollution accidentelle du milieu aquatique.

Il s'agit là d'effets temporaires exclusivement liés à la durée du chantier et à son mode de gestion et de mise en œuvre.

### IV.1.1. Effets attendus sur les sols

Il s'agit là d'un effet attendu en cas par exemple d'incident mécanique des engins de chantier, en provenance des stockages de produits, matériaux, matériels, et autres éléments nécessaires à la conduite des travaux.

Il s'agit donc globalement d'un effet direct et temporaire du chantier nécessitant des mesures techniques fortes.

### IV.1.2. Effets attendus sur le milieu aquatique

#### *IV.1.2.1. Le risque d'émission de poussières et de boues*

Les opérations de terrassement conséquentes prévues dans le cadre du projet qui se déroulera en automne et en hiver, présentent peu de risque d'émissions de poussières ou de boue au regard de la nature des matériaux en place.

#### *IV.1.2.2. Le risque de pollution des eaux*

Il s'agit là d'un effet potentiel temporaire direct du projet en cas par exemple d'incident mécanique des engins de chantier, en provenance des stockages de produits, matériaux, matériels, et autres éléments nécessaires à la conduite des travaux.

Les matériaux mis en œuvre pour la réalisation des travaux présentent globalement peu de risque pour l'environnement : béton, structures métalliques, platelage bois, remblais inertes...

Les macro-déchets représentent un risque direct pour la faune et la flore. L'ingestion de matière (plastique notamment) par les poissons et les mammifères marins peut provoquer la mort par occlusion intestinale (site Natura 2000 des Pertuis charentais à l'aval).

Les macro-déchets peuvent également être à l'origine de la mort d'individus qui se prennent dans ces macro-déchets et s'étranglent avec, ou se noient faute de pouvoir remonter pour respirer en surface (pour les tortues et les mammifères marins). Le chantier prenant place à proximité immédiate de l'eau, des mesures de bon sens seront prises afin de supprimer ce risque.

Ces incidences potentielles directes mais temporaires du chantier nécessiteront des mesures techniques fortes.

### **IV.1.3. Effets attendus sur le milieu naturel et les sites Natura 2000**

#### *IV.1.3.1. Les effets liées au périmètre d'intervention*

Il a déjà été évoqué l'absence d'habitats naturels d'intérêt au droit du site et de la zone de travaux, ces derniers prenant place uniquement sur des terrains anthropisés ou des zones rudérales.

La mise en place des rampes d'accès et la plateforme d'attente se fera depuis la rive, avec des accès à partir de voies et de chemins existants. Le principe constructif retenu est celui de structures d'appui préfabriquées, limitant ainsi la durée des travaux et les interventions sur place. Des structures seront fixées dans l'ancien massif du pont à travée levante, tandis que d'autres seront ancrées par des micro-pieux, nécessitant l'intervention d'une foreuse au droit du délaissé de l'ancien pont à travée levante. Une grue permettra de positionner les structures préfabriquées jusque sur le massif d'ancrage de l'ancien pont. L'accès à l'ancienne pile sera alors possible depuis la berge, permettant ainsi aux ouvriers de réaliser un ragréage du sol. Les menuiseries (platelage, garde-corps, balcons) pourront alors être posées.

Les matériaux nécessaires au chantier seront livrés sur place à mesure de l'avancement du chantier. Les gabarits des routes et de l'ancienne voie Rochefort-Royan (chemin de Martrou) permettent sans difficulté les accès aux semi-remorques et engins de chantiers. Le stockage temporaire des matériaux inerte est également possible au sein de ces emprises.

Les matériaux nécessaires à l'installation du ponton d'accostage seront stockés au port de commerce. Ils seront très probablement déjà peints (peinture anti-corrosion IM2) ou éventuellement peints sur le site du port de commerce. L'intégralité des travaux liés au ponton d'accostage (mise en place des pieux, amenée des pontons) s'effectuera depuis une barge. Les pieux seront battus au moyen d'un mouton Diesel ou hydraulique approprié depuis une barge. Aucun engin n'aura besoin d'intervenir depuis la berge.

Seules les finitions (raccordement électrique, fixation des postes d'accostage...) pourront s'effectuer directement depuis les pontons mis en place, avec un accès depuis la pile de pont.

Ainsi, les travaux ne sont pas de nature à détruire un habitat naturel. Les fonds vaseux sont régulièrement remaniés du fait du passage des bateaux de commerce et des dragages du chenal de navigation.

L'incidence sur les fonds du lit majeur peut être qualifiée de non significative. En phase travaux comme en phase exploitation, aucune destruction ou dégradation d'habitat naturel n'est à craindre.

Comme nous l'avons déjà évoqué, les travaux prendront place au droit de zones anthropisées et rudérales. **Il n'y aura par conséquent aucune destruction d'espèce floristique ou animale protégée ou rare.**

#### *IV.1.3.2. Les effets du dérangement dû aux travaux*

Les travaux, et en particulier le battage des pieux, seront source d'émergences sonores importantes, susceptibles de générer un effet repoussoir non négligeable dans un rayon 200 à 300 m. Le potentiel pour les espèces terrestres et plus particulièrement aviennes est limité dans ce rayon. Toutefois, la période de mise en place des pieux ne devrait pas durer plus d'une semaine. Les travaux étant envisagés au début de l'année 2016 (janvier ou février), il n'y aura aucune incidence sur les espèces nicheuses. Les éventuels hivernants trouveront des zones de calme et de refuge qui restent nombreuses le long de l'estuaire de La Charente.

L'effet repoussoir lors de la phase travaux peut être estimé à 200 ou 300 m lors des phases les plus bruyantes, mais par la suite, il sera limité à une centaine de mètres. Au regard des principaux sites de repos et de nidification dans le secteur, il n'y a pas d'incidence significative sur l'avifaune.

La Loutre, susceptible d'utiliser la zone lors de ses déplacements, pourrait devoir contourner le chantier. Toutefois, la période principale d'activité de la Loutre est nocturne. Il est donc également probable qu'en l'absence d'activité nocturne sur le site, la Loutre ne modifie pas ses habitudes.

Même si les travaux sont susceptibles de remettre en suspension des vases, La Charente au droit du projet est déjà naturellement fortement turbide (bouchon vaseux). La turbidité provoquée par les travaux n'est pas de nature à augmenter significativement celle du fleuve. Par ailleurs, les espèces piscicoles fréquentant l'estuaire sont adaptées à ce contexte turbide et ne seront pas impactées.

Les vibrations liées à l'enfoncement des pieux pourraient être ressenties par l'ichtyofaune. Le tableau page suivante permet de visualiser les espèces sensibles, les périodes de leur cycle de vie et les habitats qu'elles utilisent. Ces vibrations pourraient perturber ponctuellement la migration, mais l'incidence sera limitée car les phases d'enfoncement des pieux seront courtes car dépendant des marées et des horaires de travaux (uniquement en journée). Ainsi, la migration pourra s'effectuer sans gêne la plupart du temps.

Les incidences sur les milieux naturels ne sont pas significatives du fait de la période des travaux et leur faible ampleur. Malgré un effet repoussoir certain, aucune espèce sensible ne verra son cycle ou la pérennité de sa présence remis en cause.

#### IV.1.4. Bilan de la sensibilité des espèces et habitats

##### IV.1.4.1. Sensibilité des habitats naturels au projet

Le tableau inséré ci-après permet de synthétiser la sensibilité au projet des différents habitats d'intérêt communautaire présents au sein des sites Natura 2000.

Habitat	Surface dans Natura 2000	Surface dans le projet	Éléments de la sensibilité au projet	Sensibilité
Estuaire (1130)	2790 ha	266 m <sup>2</sup>	Appontement flottant – Vibration de faible durée lors de la phase travaux	Non sensible
Prés salés méditerranéens (1410)	3141 ha	Hors projet mais surface importante dans la zone d'influence	Dérangement temporaire durant la phase travaux mais période de nuisance (janvier-février) peu sensible)	Non sensible
Forêt mixte riveraine des grands fleuves (91F0)	3141 ha	Hors projet mais à proximité de la zone	Dérangement temporaire durant la phase travaux mais période de nuisance (janvier-février) peu sensible)	Non sensible
Rivières, canaux et fossés eutrophes des marais naturels (3150-4)	670 km de fossé, 9,63 ha pp	Hors projet mais surface importante dans la zone d'influence	Dérangement temporaire durant la phase travaux mais période de nuisance (janvier-février) peu sensible)	Non sensible

Tableau 6 : synthèse de la sensibilité des habitats d'intérêt communautaire vis-à-vis du projet

##### IV.1.4.2. Sensibilité des espèces protégées ou d'intérêt communautaire au projet

Le tableau inséré ci-après permet de synthétiser la sensibilité au projet des différentes espèces d'intérêt communautaire présentes au sein des sites Natura 2000.

Nom vernaculaire	Éléments de la sensibilité au projet	Sensibilité de l'espèce
<b>Mammifères</b>		
Loutre d'Europe	Le site du projet prend place le long des berges de la Charente, lieu de transit de la Loutre d'Europe. L'activité nocturne de l'animal limitera les risques d'interférence en phase de travaux.	Non sensible
Chiroptères	Ces animaux sont absents du site en période hivernale	Non sensible
<b>Oiseaux</b>		
Nicheurs	Les sites de nidification des espèces les plus sensibles sont distants de plus de 300 m de la zone de travaux. Par ailleurs, travaux les plus bruyants se dérouleront en dehors de la période de nidification.  Le site ne constitue pas une zone de repos ou de halte migratoire.	Non sensible
Hivernants		
En halte migratoire		
<b>Reptiles</b>		
Cistude d'Europe	Des individus isolés de Cistude d'Europe sont régulièrement mentionnés dans les canaux à proximité de la station de lagunage ou à proximité de des prairies de Martrou. Toutefois, la zone de travaux n'est pas favorable à cette espèce.	Non Sensible
<b>Amphibiens</b>		
Anoures	Les incidences attendues du projet ne seront pas de nature à perturber le cycle de vie de ces espèces.	Non sensible
Urodèles		

<b>Ichtyofaune</b>		
Anguille européenne	L'estuaire de La Charente n'est qu'un site de transit entre les milieux de reproduction et les zones de croissance. Les périodes de migration de l'anguille et des Lamproie coïncident avec la période des travaux mais les vibrations sonores auront une durée très limitée.	Non sensible
Lamproie marine		
Lamproie fluviatile		
Grande alose		
Alose feinte		
Saumon atlantique		
Mulet	Ces espèces grandissent dans l'estuaire. Il pourra un effet repoussoir durant quelques heures lors des vibrations provoquées par la mise en place des pieux mais ces perturbations sont limitées.	
Flet		
<b>Invertébrés</b>		
Odonates	Les incidences attendues du projet ne seront pas de nature à perturber le cycle de vie de ces espèces.	Non sensibles
Lépidoptères		
Coléoptères		
Mollusques ( <i>Vertigo d.</i> )		
<b>Flore</b>		
	Aucune espèce protégée ou rare n'est observé au droit de la zone de travaux.	Non sensible

Tableau 7 : synthèse de la sensibilité des espèces protégées et d'intérêt communautaire vis-à-vis du projet

#### IV.1.5. Effets attendus sur la sécurité et la protection contre les risques naturels

En cas d'événement climatique exceptionnel, le chantier constituera un risque supplémentaire. En effet, en cas de submersion importante, les engins de chantier, les bennes de stockage et de tri, etc. seront emportés vers l'intérieur du marais induisant un risque de chocs et de destruction accru et un risque de dispersion d'éléments potentiellement polluants.

Des mesures spécifiques fortes seront développées pour éviter ce risque dans le chapitre exposant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet.

#### IV.1.6. Effets attendus sur le voisinage

Les périodes de chantier sont toujours des moments où des contraintes d'ordres différents font peser sur l'environnement proche des pressions pouvant être fortes.

##### IV.1.6.1. Les nuisances sonores dues au chantier

Les nuisances phoniques sont occasionnées par le bruit des engins de travaux publics et le trafic des camions. Les effets en seront limités localement et temporellement (le planning des travaux prévoit une durée de 4 mois). Durant la durée des travaux, la mise en œuvre des engins de chantier sera à l'origine d'émissions sonores supérieures à celles connues actuellement. Cet effet est à relativiser au regard de l'isolement du site de travaux, les habitations les plus proches se trouvent à plus de 250 m. Par ailleurs, la rocade située à proximité est également une source d'émissions sonores importantes.

Les pondéreux pourront accéder au site directement depuis la rocade et par l'ancienne voie Rochefort-Royan, sans passer au sein de zones habitées.

On rappellera d'autre part, que les travaux s'effectueront en semaine pendant la période diurne et que les engins de chantier sont tenus au respect des normes en vigueur, ils ne constitueront donc pas un risque

pour la population locale. Il s'agit ici d'un effet direct temporaire sur l'environnement qui ne constitue pas un enjeu important localement et n'appellera que des mesures de bons sens en termes d'entretien des engins et de gestion du chantier.

#### *IV.1.6.2. Les nuisances dues aux vibrations*

Les nuisances dues aux vibrations provoquées par les travaux concerneront principalement le compactage des matériaux en vue de la réalisation du chemin et de l'enfoncement des pieux, de même que le recours au marteau-piqueur pour le décapage des bétons endommagés. Néanmoins, compte tenu de la distance séparant les travaux des habitations existantes (plus de 250 m), les vibrations ne présenteront aucune incidence.

#### *IV.1.6.3. Les nuisances visuelles*

Les nuisances visuelles (artificialisation du site, engins, base de vie du chantier...). Elles seront réelles pendant les travaux et ne concerneront véritablement que les promeneurs et usagers du chemin de Charente. Les perceptions évolueront au fur et à mesure de la progression des différentes phases du chantier. Il s'agit ici d'un effet direct temporaire sur l'environnement qui ne constitue pas un enjeu important localement et n'appellera que des mesures de bon sens en termes de gestion du chantier.

#### *IV.1.6.4. Les modifications des conditions de circulation*

Les accès au chantier pour les engins (camions de transport particulièrement) seront clairement définis de façon à privilégier le recours aux voies principales. Des mesures de gestion des accès et de signalisation devront être mises en place afin de limiter les risques d'accidents.

### **IV.1.7. Les déchets de chantier**

Le chantier sera générateur de déchets. Les différents déchets sont susceptibles de poser des problèmes environnementaux en fonction de leurs devenir et devront faire l'objet de mesures particulières quant à leur gestion. Selon les cas, on y trouvera de façon générique :

- ✓ les déblais de terrassements liés au décapage des bétons, ceux-ci seront nécessairement évacués,
- ✓ les déchets solides divers liés à la réalisation du génie civil, puis des travaux de second œuvre d'une grande variété (coulis de ciment ou bétons, ferrailles, bois, « plastiques » divers, papiers et cartons, verres...),
- ✓ les dispersions éoliennes accidentelles de déchets légers pouvant être emportés vers le milieu naturel,
- ✓ les rejets ou émissions liquides liés à différentes configurations possibles : eaux pluviales de lessivage, de terrassement ou de chantier, assainissement de chantier...

Il s'agit d'un effet direct temporaire mineur du projet sur son environnement qui sera pris en compte par une gestion adaptée du chantier.

## IV.2. La phase exploitation

### IV.2.1. Effets attendus sur l'hydrologie, l'érosion des berges, la qualité des eaux

#### IV.1.2.1. L'hydrologie

L'appontement n'est pas de nature à induire une incidence sur la courantologie locale. Il viendra s'insérer dans l'alignement de l'ancienne pile de pont existante. Hormis l'incidence très locale, il n'y a pas d'érosion significative des fonds ou des berges. Toutefois, aucune étude scientifique ne s'est intéressée à ce jour à quantifier de tels impacts.

Le ponton étant flottant, il n'est pas de nature à constituer un obstacle à l'écoulement des crues ou à augmenter l'aléa de submersion. Les structures porteuses des rampes d'accès et de la plateforme ont été conçues pour offrir le plus de transparence possible lors des marées de vives eaux, mais surtout en cas de survenue d'un événement exceptionnel entraînant une submersion marine.

En revanche, de par sa nature, l'ouvrage et les bateaux qui y accostent sont vulnérables aux aléas météorologiques exceptionnels. La conception de l'appontement doit permettre en théorie de résister à une submersion. Il n'est toutefois pas envisagé que des bateaux y soient accostés en permanence, les pontons (rive droite et rive gauche) n'étant utilisé que pendant les heures de fonctionnement des navettes fluviales.

Le batillement susceptible de provoquer une érosion des berges est limitée, en particulier en comparaison de la fréquentation du chenal navigable par les plaisanciers et les cargos.

#### IV.1.2.2. la qualité sanitaire des eaux

Il est interdit à tous usager de rejeter des déchets à l'eau. Des poubelles sont présentes sur le site du pont transbordeur et d'autres seront installés au droit du projet.

#### **Contamination en hydrocarbures :**

Les hydrocarbures peuvent avoir des conséquences désastreuses sur les espèces. Outre les phénomènes de marées noires (provoquant l'engluement et l'empoisonnement des animaux par inhalation et ingestion des composés toxiques, et donc la mort des individus), les différents rejets d'hydrocarbures peuvent être à l'origine d'intoxications et d'irritations chroniques des tissus sensibles des espèces, en particulier des espèces situées en bout de chaîne alimentaire (mammifères marins, tortues et oiseaux marins).

Au niveau européen, les émissions des moteurs marins ont été considérablement réduites grâce aux avancées technologiques mais également à l'intervention de réglementations comme la directive 94/25/CE amendée par la directive 2003/44/CE du 16 juin 2003 relative aux navires de plaisance. L'entrée en vigueur de cette nouvelle directive a déjà eu un impact positif significatif sur le long terme, au regard d'une baisse des

émissions des moteurs marins de plaisance. Une fois le stock actuel de moteurs remplacé par des moteurs respectueux des nouvelles limites en vigueur, les évolutions d'émissions suivantes sont attendues :

- NOx (oxydes d'azote) : +20%
- Particules : pas de changement
- CO (monoxyde de carbone) : -30%
- Hydrocarbures : -77%

Ces nouvelles mesures sont entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007 et la baisse des émissions est un processus de long terme. On estime qu'il faudra 10 à 15 ans pour remplacer tous les anciens moteurs marins de plaisance actuellement en utilisation.

La CARO veille au bon état des bateaux qui auront une autorisation d'exploiter les pontons, limitant ainsi le risque de pollution accidentelle.

### ***Rejets d'eaux usées :***

Les **eaux noires** sont les eaux des toilettes. Le manque d'équipement, ainsi que le coût de ceux-ci poussent bon nombre d'embarcations à rejeter leurs eaux usées en pleine mer. Ces eaux noires peuvent être à l'origine de suspension de matières solides et de coloration de l'eau réduisant l'accès à la lumière. L'enrichissement du milieu en matière organique peut venir perturber de manière importante les écosystèmes marins, en modifiant les habitats et les chaînes trophiques, en créant des phénomènes d'eutrophisation qui stimulent la croissance des algues et asphyxient le milieu. Encore peu de bateaux de plaisance sont équipés de bacs de rétention des eaux noires. Habituellement, ces bacs ont une capacité limitée et sont déchargés en mer, ou moins fréquemment vidés à l'aide d'une pompe installée dans un port de plaisance.

Les **eaux grises** sont toutes les eaux usées autres que les eaux noires et les eaux grasses ; ce sont principalement les eaux de lavage, qui contiennent un mélange complexe de sels, graisses et tensio-actifs. A bord de petits bateaux de plaisance, les eaux grises sont rejetées directement dans l'eau, sans aucun traitement préalable. Il en résulte une pollution des eaux avoisinantes avec la présence de mousse en surface et des eaux troublées. Le rejet des eaux grises pose principalement un problème de pollution chimique en raison des détergents et autres produits qu'elles contiennent et qui sont utilisés pour l'entretien et le nettoyage des navires (produits spécifiques au nautisme), la toilette des personnes (shampoings, gels douche, etc.), l'entretien domestique (produits pour la vaisselle, la lessive, etc.). les tensio-actifs contenus dans les détergents sont très toxiques.

Dans le cas où les navettes fluviales seraient équipées de sanitaires, elles seraient munies d'une cuve de collecte des eaux usées. Le port de plaisance de Rochefort met à disposition tous les équipements nécessaires à la vidange des cuves. Par ailleurs, des sanitaires sont présents sur le site touristique du pont transbordeur, en rive droite comme en rive gauche.

## **IV.2.2. Effets attendus sur les activités et le voisinage**

### *IV.2.2.1. Les activités*

La CARO a pour volonté d'accueillir une population touristique tout en mettant en valeur son patrimoine architectural, paysager et naturel.

Le projet a pour objectifs :

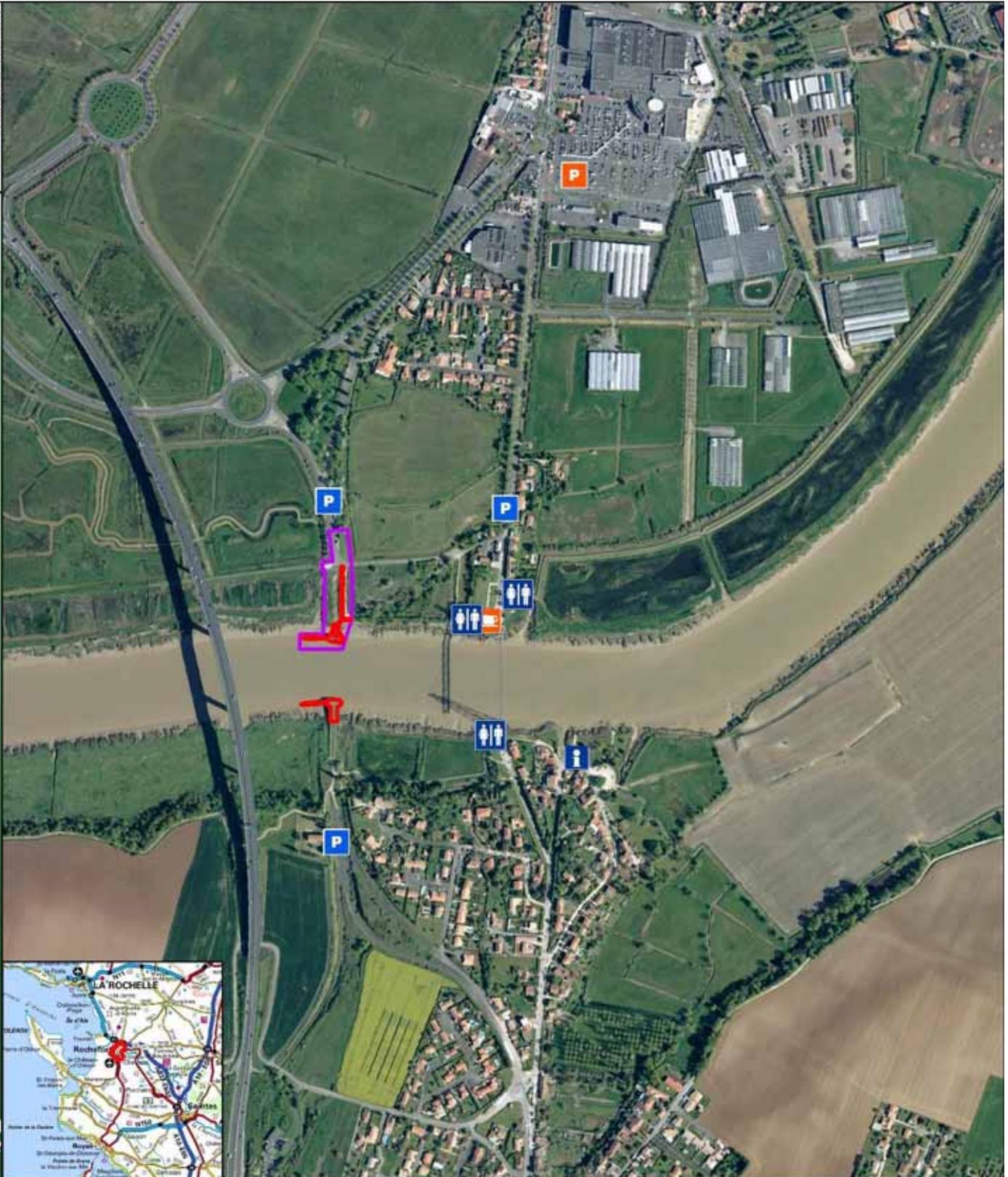
- de maintenir l'attrait du site du pont transbordeur de Rochefort lors de sa rénovation ;
- de mettre en valeur l'ensemble du site dans une logique de parcours thématiques, en créant des liens fluviaux avec le site de la Corderie Royale, dans le respect de l'environnement et du Site Classé « Estuaire de La Charente » ;

Le maintien et le développement touristique de la ville et à plus large échelle de la CARO est fondamentale pour l'activité et l'emploi.

### *IV.2.2.2. Les équipements*

Le projet vise à la création d'équipements destinés à l'accueil et à l'information du public. Relevons toutefois, que le site du pont transporteur reçoit déjà des équipements répondant aux besoins liés à l'affluence touristique (Cf. Carte 32: Carte des équipements d'accueil du public page 98), avec notamment :

- 2 sanitaires en rive droite, 1 en rive gauche,
- 1 arrêt transport en commun,
- 1 arrêt petit train touristique ;
- Environ 60 places de parking avenue Jacques Demy ;
- Environ 40 places de parking côté Echillais ;
- Des poubelles réparties sur l'ensemble du site ;
- Des tables de pique-nique.



  
 Echelle :  
 1:8 466  
  
 Fond cartographique :  
 I.G.N. BD-Ortho

**Légende**

	Infrastructures objets de la demande		Parking
	Périmètre du chantier		Parking Leclerc
	Bar		Sanitaire
	Maison du pont - Accueil		

Carte 32: Carte des équipements d'accueil du public

#### IV.2.2.3. La navigation

Le ponton sera exclusivement réservé pour :

- L'accès aux services de secours et de contrôle du fleuve ;
- L'embarquement et le débarquement de passagers dans le cadre d'une activité de petites croisières et de navettes fluviales.

L'accès sera interdit aux plaisanciers et aux professionnels de la pêche.

Une convention précisera les modalités d'utilisation des pontons par l'activité de croisière et intégrera notamment les préconisations demandées par le port (ne pas rester à quai lors du passage d'un cargo (moins de 1 par jour en moyenne), éclairage autonome de sécurité du ponton la nuit,...).

Il convient de noter que le projet aura une incidence minime sur la largeur du chenal navigable, les pontons étant prévus dans l'alignement des anciennes piles et culée du pont à travée levante. Seul le belvédère en balcon débordera de 2 m sur le fleuve.

Le projet fera l'objet d'un avis de Voies Navigables de France.

#### IV.2.3. Effets sur le milieu naturel, les sites Natura 2000 et les espèces cibles

L'exploitation de l'apponnement n'est pas de nature à détériorer un habitat naturel. La seule incidence sur le milieu naturel en phase exploitation est la dégradation de la qualité des eaux liée au nautisme. Cet aspect est évoqué dans les chapitres précédents.

L'objectif d'ensemble est d'améliorer les abords du site. L'objectif est aussi de canaliser la fréquentation touristique, en particulier pour éviter la sur-fréquentation de secteurs sensibles pouvant générer des incidences sur les milieux naturels.

Aucune destruction ou dégradation directe d'habitat naturel n'est à craindre.

En période d'exploitation touristique du site, l'effet repoussoir est très limité au regard des enjeux sur la zone. Le site est déjà très anthropisé et fréquenté (aire de campings-cars, chemins piétons et cyclables des bords de Charente, circulation routière). Aucune espèce remarquable n'est susceptible de se reproduire sur le site même des travaux. Les oiseaux se nourrissant sur place sont peu sensibles à la présence des bateaux. Les espèces fréquentant la zone de manières significatives sont les passereaux, quelques passereaux paludicoles, quelques laridés (mouette rieuse principalement). Aucune de ces espèces n'est prise en considération dans la désignation de la ZPS.

Les aménagements permettront de mieux gérer la fréquentation du public, lui permettant, dans l'esprit de l'ensemble des aménagements déjà en place au sein des marais périurbain de Rochefort, d'admirer les milieux naturels et les espèces sans les déranger.

Les stationnements aux abords même du projet seront revus et réglementés, sachant qu'il est envisagé un retrait bilatéral du stationnement à l'approche du pont transbordeur.

En phase exploitation, aucune sensibilité n'est à relever.

Tableau 8 : Tableau récapitulatif global

**Sites Natura 2000 concernés :**

- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR 5400430 : Vallée de La Charente (basse vallée),
- Z.P.S. n° FR5412025 : Estuaire et basse vallée de La Charente.

Effets observés Lors de la mise en place ou de la phase exploitation/utilisation	Incidences potentielles sur les espèces et habitats		Temporalité des incidences Caractère temporaire, répété, continu.	Effets significatifs (O/N)	Mesures de suppression et de réduction	Conclusion
	Destruction ou altération d'habitats Destruction, dérangement, perturbation d'espèces	Perte d'habitat par repoussoir				
Effet d'emprise (piétinement, tassement, érosion)	Destruction ou altération d'habitats Destruction, dérangement, perturbation d'espèces	Perte d'habitat par repoussoir Pas de destruction directe d'habitat Effet repoussoir en phase travaux n'atteint pas des zones sensibles mais réduit temporairement le territoire de déplacement de certaines espèces – En phase exploitation l'effet repoussoir est limité, le site étant déjà très fréquenté	Phase travaux 4 mois Phase exploitation – Exploitation diurne uniquement	<b>Phase travaux : Non</b> car les phases les plus bruyantes devraient se produire avant la période de nidification. Par ailleurs, les sites les plus sensibles sont hors zone d'influence <b>Phase exploitation : Non</b>	Travaux les plus bruyant en janvier-février Balisage de la zone de chantier	Aucune incidence en raison des modalités de mise en oeuvre
Effets dus à des prélèvements dans le milieu	Aucun prélèvement	-	-	<b>Non</b>	-	Aucun prélèvement dans le milieu
Effets dus à des rejets	Rejet de macro-déchets Rejet d'hydrocarbures	Rejet de macro-déchets Rejet d'hydrocarbures	-	<b>Non</b> La bonne tenue du chantier fera qu'il n'y aura aucun déchet rejeté au milieu naturel Les rejets et déversements sont interdits Le seul rejet est celui des gaz d'échappement des bateaux	Bonne tenue du chantier inscrite au dossier de consultation des entreprises	Les infrastructures du port favorisent les bonnes pratiques des plaisanciers.
Effets sonores	espèce sensible aux émergences sonores hors zone d'influence Poissons migrateurs potentiellement sensibles	2-3 semaines de travaux pour la mise en place des pieux en janvier	-	<b>Non</b>	Période et durée de dérangement limitées	Aucune incidence significative liée aux effets sonores sur les espèces cibles
Effets visuels	Les espèces ciblées sont peu sensibles à l'effet visuel en particulier sur un secteur urbain. Par ailleurs, l'effet visuel est très limité. Il ne s'agit pas d'un site de reproduction ou de nidification	Continu	-	<b>Non</b> Il n'y a pas d'effet repoussoir, ni de mitage du territoire, ni de rupture des continuités écologiques en phase exploitation	-	Aucune incidence liée aux effets visuels sur les espèces cibles.

#### IV.2.4. Effets sur les paysages

Comme nous l'avons décrit auparavant, au droit du présent projet, certains aspects paysagers pourraient être améliorés. Une étude globale à l'échelle du site touristique du pont transbordeur est en cours.

L'objectif n'est pas ici d'anticiper les éléments qui ressortiront de cette étude mais de démontrer que le présent projet s'intègre parfaitement :

- Au site du pont transbordeur ;
- Au site classé ;
- A l'environnement ;

Les éléments d'intégration paysagère du projet sont décrits aux chapitres relatifs à la présentation du projet en début de document page 36.

L'ensemble du projet a été conçu afin de s'intégrer au contexte, dans l'esprit des constructions métalliques telles que celles d'Arnodin.

Des montages photographiques du site ont été réalisés afin de percevoir l'incidence visuelle du projet par rapport à l'existant :



Carte 33 : Localisation des prises de vue et des insertions paysagères

1



1



Figure 22 : Insertion paysagères 1- Source TICA - SCE up+

2



2



Figure 23 : Insertions paysagères 2 - TICA - SCE up+



Figure 24 : Insertion paysagère 3 - Vue depuis la rive gauche - Source EGCA -TICA

**PARTIE V : RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A  
ETE RETENU PARMIS LES ALTERNATIVES**

Le présent projet fera partie intégrante d'un aménagement global visant à mettre en valeur le site du Pont Transbordeur, monument historique, et haut lieu touristique de la Ville de Rochefort.

En l'absence de l'aménagement projeté, le site ne sera pas visitable durant toute la période des travaux, qui devrait durer près de 3 ans. En l'absence de fréquentation, c'est l'ensemble de l'attrait touristique de la ville qui en pâtira, avec des répercussions économiques négatives dans un contexte déjà délicat.

Par ailleurs, la valorisation d'un tel site, dans le respect de son architecture et de son contexte environnemental ne peut avoir que des effets bénéfiques.

D'un point de vue touristique, économique et culturel, un tel projet est indispensable.

Durant l'inactivité du pont transbordeur, la traversée de la Charente pour les piétons et les cyclistes ne peut s'effectuer que par le viaduc, où les aménagements cyclables sont particulièrement dangereux. Etant situé sur le parcours de la Vélodyssée (chemin cyclable reliant Roscoff à Hendaye, 80% en site propre), il est alors inimaginable de ne pas proposer d'alternative de traversée de La Charente de manière sécurisée.

Tout autre projet de franchissement de La Charente à pied ou à vélo, autre que la mise en place de navette fluviale ne paraît pas techniquement et économiquement envisageable.

La création d'un quai spécifique sur les berges naturelles de La Charente, aurait des incidences importantes sur les milieux naturels. C'est la raison pour laquelle, l'utilisation d'infrastructures existantes, telles que les fondations de l'ancien pont à travée levante apparaît comme la meilleure alternative possible, limitant ainsi les incidences sur l'écoulement des eaux et sur les milieux naturels. Cette solution limite l'importance des travaux de terrassement réduisant ainsi les incidences et les montants financiers.

**Le projet tel qu'il a été conçu représente la meilleure alternative possible.**

**PARTIE VI : MESURES DE SUPPRESSION,  
D'ÉVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION  
DES INCIDENCES**

Comme cela a été montré au cours du chapitre analysant les effets du projet sur son environnement, les enjeux liés au projet se concentrent principalement en phase de travaux. L'objet du présent chapitre est d'apporter un ensemble de mesures visant, dans cet ordre, à éviter/supprimer, réduire et/ou compenser ces incidences.

Au sein des chapitres qui vont suivre, les abréviations suivantes seront utilisées afin de caractériser les mesures prévues, elles seront suivies d'un numéro permettant de les référencer :

- MS : mesures de suppression et d'évitement des incidences,
- MR : mesures de réduction des incidences,
- MC : mesures de compensation des incidences,
- MA : mesures d'accompagnement.

## VI.1. La prise en compte des risques de pollution accidentelle durant le chantier

L'ensemble des contraintes qui vont suivre seront intégrées au dossier de consultation des entreprises. Celles-ci justifieront de leur mise en œuvre lors de la définition commune du plan d'installation de chantier et feront l'objet d'une note justificative.

### **MS01 : Une gestion raisonnée du chantier**

D'une manière générale, les secteurs qui ne sont pas concernés par les travaux seront interdits à la circulation ou au stationnement des engins de chantier ou véhicules liés au chantier de façon à éviter tout risque de détérioration d'habitat naturel ou de mortalité accidentelle d'espèce en dehors du site du projet. **Les zones d'intervention seront donc clairement balisées de même que la base de vie et de stockage des matériaux. Les engins seront cantonnés aux secteurs ainsi balisés.**

Lors de la définition du planning de travaux, l'économie et la cohérence des déplacements seront au centre des préoccupations. Des axes de circulation internes au site seront définis et obligatoirement empruntés (voies d'accès temporaires). **À l'extérieur du site, aucune circulation ne sera autorisée en dehors des voies existantes. Celles-ci seront systématiquement balisées afin d'avertir les usagers de la circulation d'engins de pondéreux, des feux de chantier pourront être mis en place au besoin dans les sections jugées trop étroites. Après les travaux, les voies et parkings seront remis en état en cas de détérioration du fait du passage d'engins de chantier.**

Concernant les stockages de matériaux, ils seront disposés au sein du périmètre de la zone de vie. Les stockages seront ici très limités, l'organisation du chantier prévoyant une utilisation directe des matériaux apportés. Les éventuels éléments de **stockage extérieurs de même que les bennes de tri sélectif des déchets de chantier seront impérativement bâchés (ou filets de protection)**, de manière à éviter tout risque de dispersion éolienne. Les produits et matériaux sensibles seront stockés sous abris.

D'autre part, toutes les entreprises intervenant sur le chantier devront justifier des mesures prises pour la réduction des nuisances sonores. Elles indiqueront les nuisances acoustiques de chaque opération et fourniront une note justifiant :

- du respect de la réglementation relative à la limitation des émissions sonores des matériels et engins, à la lutte contre le bruit, ainsi que du règlement sanitaire départemental ;
- la fourniture des certificats d'homologation et des fiches techniques du matériel et des véhicules utilisés.

Lors de la phase de préparation du chantier, toutes les entreprises mettront en œuvre les actions suivantes :

- évaluation du niveau sonore des engins et matériels permettant d'intégrer ce paramètre dans le plan d'installation de chantier ;
- amélioration des conditions d'approvisionnements des matériaux et des équipements afin de limiter les trafics d'engins sur le site ;
- identification des interventions exceptionnellement bruyantes pour pouvoir les planifier dans le temps.

Ces mesures seront à mettre en œuvre par toutes les entreprises dès la préparation du chantier afin de réserver les surfaces suffisantes pour la mise en place des mesures. Ces critères feront partie des éléments de sélection des entreprises candidates à la réalisation des travaux.

### **MS02 : Le recours à des engins de qualité et des matériaux sains**

**Le recours aux matériaux liquides dangereux pour l'environnement sera proscrit. Les engins utiliseront des liquides hydrauliques biodégradables.**

Le risque de pollution par les hydrocarbures provenant des engins sera très faible, compte tenu des mesures préventives retenues par le pétitionnaire : **les engins de chantier utilisés seront en parfait état de marche et régulièrement entretenus** (clause impérative du cahier des charges lors de la consultation des entreprises). En cas de perte accidentelle de fluide mécanique ou de carburant, il sera immédiatement procédé à un décapage de la partie de sol contaminée et à sa mise en décharge agréée. Des barrages flottants de confinement des pollutions aquatiques devront être prévus à disposition pour une intervention rapide en cas de déversement accidentel à La Charente.

**Les matériaux utilisés pour la création du chemin d'accès seront contrôlés afin d'être en mesure de tracer leur origine et leur nature dans le détail. Il s'agira impérativement de matériaux sains, sans risques pour l'environnement, sans risque de réaction ou dégradation accélérée en contact avec l'eau de mer.**

## VI.2. Prise en compte du risque d'inondation

### **MR03 : Mise en place d'une procédure d'urgence en cas de crue exceptionnelle**

En cas phénomène météorologique exceptionnel, susceptible de générer un risque avéré de submersion, le maître d'œuvre prévoit que les **travaux puissent être interrompus et le matériel évacué de la zone inondable.**

## VI.3. Mesures de suivi

En l'absence d'incidence significative, il n'est proposé aucune mesure de suivi.

**VII. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS,  
SCHEMAS ET PROGRAMMES DE PORTEE  
SUPERIEURE**

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour-Garonne adopté en novembre 2009 et couvre la période 2010-2015. Le **S.D.A.G.E. Adour-Garonne** a été élaboré afin de répondre aux préconisations de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) d'octobre 2000. L'ensemble des objectifs du SDAGE vise l'obtention du bon état des eaux. Pour les **eaux de surface**, le bon état est obtenu lorsque l'état écologique (ou le potentiel écologique) et l'état chimique sont simultanément bons. Pour les **eaux souterraines**, le bon état est obtenu lorsque l'état quantitatif et l'état chimique sont simultanément bons.

Les orientations fondamentales et les dispositions prévues sont présentées dans le tableau suivant ainsi que les mesures prises pour respecter les objectifs le concernant (les objectifs du S.D.A.G.E. ne concernant pas directement le projet seront mentionnés NDC dans le tableau suivant).

<b><u>OBJECTIFS DU S.D.A.G.E.</u></b>	<b><u>Application au projet</u></b> <i>NDC (non directement concerné)</i>
<b>A- Créer les conditions favorables à une bonne gouvernance</b>	
Mobiliser les acteurs locaux, favoriser leur organisation	NDC
Conforter la gestion concertée	
Coordonner la gestion interbassins	
Optimiser l'action de l'État	
Mieux communiquer, former et informer	
Renforcer les connaissances sur l'eau et les milieux aquatiques	
Évaluer l'efficacité des politiques de l'eau	
Développer la recherche, l'innovation et la prospective	
Promouvoir l'évaluation pour améliorer l'efficacité des actions	
S'assurer de l'acceptabilité socio-économique des actions	
Rechercher une meilleure transparence économique	
Renforcer le caractère incitatif des outils financiers	
<b>B- Réduire l'impact des activités humaines sur les milieux aquatiques</b>	
Agir sur les rejets issus de l'assainissement collectif et individuel	L'ampleur et la nature des aménagements ne sont pas de nature à modifier la morphologie et la dynamique du cours d'eau. .
Circonscrire les derniers foyers majeurs de pollution industrielle, réduire ou supprimer les rejets de substances dangereuses et toxiques	
Réduire les pollutions diffuses	
Réduire l'impact des activités sur la morphologie et la dynamique naturelle des milieux	
<b>C- Gérer durablement les eaux souterraines</b> <b>Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides</b>	
Gérer durablement les eaux souterraines	NDC
Préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides	
Gérer, entretenir et restaurer les cours d'eau	
Préserver, restaurer et gérer les milieux aquatiques à forts enjeux environnementaux	
Préserver et restaurer la continuité écologique	
<b>D – Assurer une eau de qualité pour les activités et usages respectueux des milieux aqua-</b>	

<b><u>OBJECTIFS DU S.D.A.G.E.</u></b>	<b><u>Application au projet</u></b> <i>NDC (non directement concerné)</i>
<b><i>tiques</i></b>	
Protéger les ressources superficielles et souterraines d'eau potable	NDC
Assurer la qualité des eaux de baignades en eau douce et littorale	
<b><i>E – Maîtriser la gestion quantitative de l'eau dans la perspective du changement climatique</i></b>	
Rétablir durablement les équilibres en période d'étiage	NDC
Faire partager la politique de prévention des inondations pour réduire la vulnérabilité	
<b><i>F – Privilégier une approche territoriale et placer l'eau au cœur de l'aménagement du territoire</i></b>	
Concilier les politiques de l'eau et de l'aménagement du territoire	Ces aménagements visent à augmenter l'attractivité touristique du fleuve tout en respectant les politiques de l'eau, dans un contexte anthropisé.
Développer une politique territoriale adaptée aux enjeux des zones de montagne	
Développer une politique territoriale adaptée aux enjeux des milieux littoraux, cohérent avec le Grenelle de la Mer	

*Tableau 9 : compatibilité du projet avec le S.D.A.G.E. Adour-Garonne*

Dans ce contexte, **il apparaît que les aménagements projetés ne sont pas incompatibles avec les grands objectifs du SDAGE.**

La commune de Rochefort appartient également au périmètre du SAGE Charente, en phase d'élaboration.

# RESUME NON TECHNIQUE

## RNT I. Préambule

Le pont transbordeur de Martrou, monument historique et haut lieu touristique de Rochefort, va faire l'objet de travaux de restauration, pilotés par l'Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers de la Culture (Oppic), pour une durée estimée d'environ 36 mois.

Afin de ne pas perdre l'attrait touristique durant les 3 années des travaux, la CARO et l'OPPIC ont imaginé une valorisation de l'ensemble du site, resituant le quartier « Martrou » comme point de franchissement historique entre les 2 rives de La Charente.

Le projet repose sur la mise en place de navettes fluviales entre les 2 rives de La Charente. **La présente étude vise à obtenir les autorisations administratives pour les aménagements, existants et à venir, qui permettront aux navettes fluviales d'accoster et de recevoir les visiteurs.**

Au titre des articles L.2124-6 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, et de ses décrets d'application **le présent dossier constitue une demande de concession d'utilisation du Domaine Public Fluvial**. Au titre des I.O.T.A., (article R.214-32 du code de l'environnement) ce dossier constitue également **la demande de déclaration**. Il comprend **le contenu de l'évaluation d'incidence Natura 2000**.

En parallèle du présent document, les dossiers suivants sont produits dans le cadre du projet :

- une **demande d'autorisation de travaux en site classé** au titre des articles L.341-1 à L.341-22 du code de l'environnement ;
- une **demande d'examen au cas par cas** au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement, en application de l'alinéa 10 de l'annexe dudit article concernant la récupération l'extension d'ouvrages sur le domaine public maritime ou cours d'eau.

## RNT II. Objet de la demande

La présente demande porte sur les aménagements suivants (Cf. détails tableau Tableau 1 : Emprise des ouvrages objets de la demande - page 9) :

### Infrastructures **existantes** en rive gauche :

- Ponton flottant sur pieux de 20 m linéaires ;
- Passerelle d'accès au ponton depuis la culée de l'ancien Pont à travée levante.

### Infrastructures **à créer** en rive droite :

- Ponton flottant sur pieux de 22 m linéaires ;
- Passerelle d'accès au ponton depuis une des piles de l'ancien Pont à travée levante ;
- Cheminement et passerelles d'accès à la pile de l'ancien pont à travée levante.

Le présent dossier vise également à régulariser la situation administrative des vestiges de l'ancien pont à travée levante, qui serviront de support aux infrastructures sus-citées.

### RNT III. Description du projet

L'objectif est ici de présenter les éléments essentiels à la compréhension du projet d'apponnement, afin de justifier de son intérêt dans le cadre de l'ouverture du site au public et la bonne prise en compte des enjeux paysagers, environnementaux et de sécurité publique.

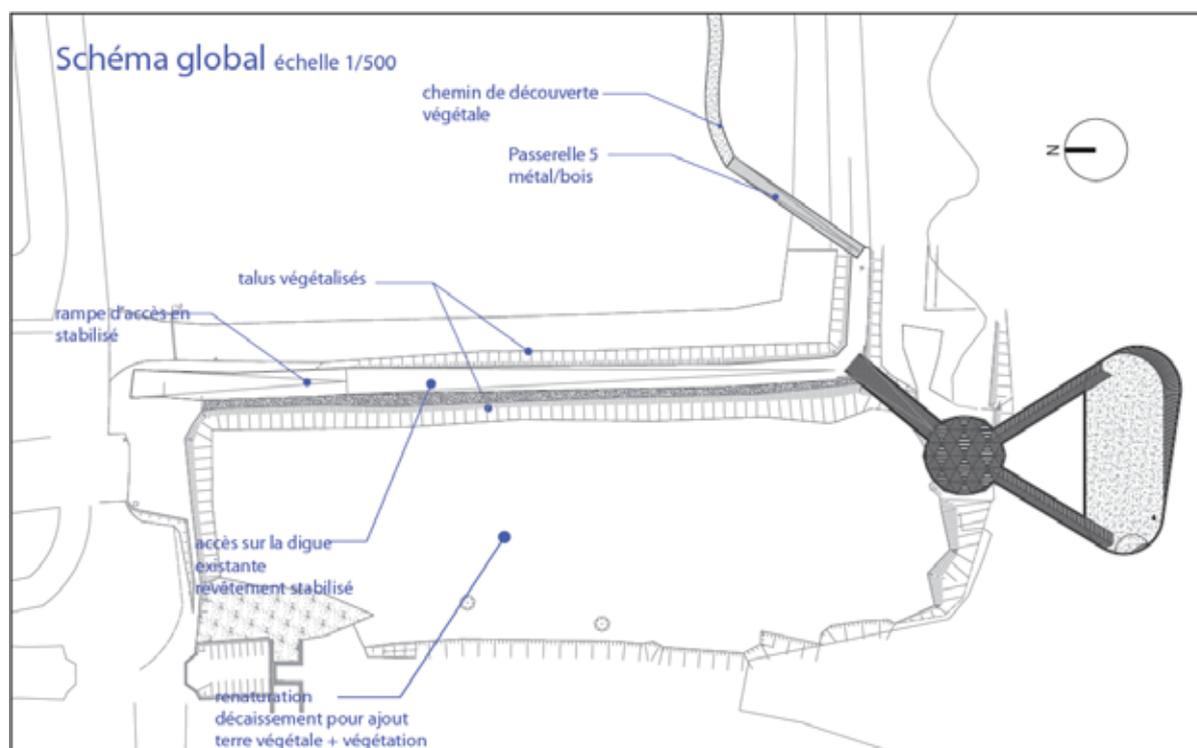


Figure 25 : Schéma des aménagements prévus en rive droite - Source TICA- SCE up+

Le projet comprend l'aménagement d'un chemin au droit d'un talus existant, la création d'une plateforme reposant au droit du massif d'ancrage d'un ancien pont à travée levante, des rampes d'accès, d'un ponton d'accostage et sa passerelle qui viendra s'appuyer sur une ancienne pile du pont à travée levante. Les structures porteuses seront constituées d'éléments métalliques préfabriqués qui rappelleront l'architecture « Arnodin » et qui limiteront la résistance à l'eau. Ils permettront également de limiter la durée des travaux sur le site.

Le ponton d'accostage de 20 m de long par 3 m de large coulissera sur deux pieux battus dans le lit de la Charente. Il prendra place dans l'axe de l'ancienne pile de pont, à l'aval.

Une passerelle mobile fixée à la pile de l'ancien pont permettra d'accéder au ponton.

La demande porte également sur la régularisation administrative (demande de concession d'utilisation du Domaine Public Fluvial) du ponton flottant existant en rive gauche et des vestiges du pont à travée levante (culée, pile et massif).

## RNT IV. Analyse de l'état initial

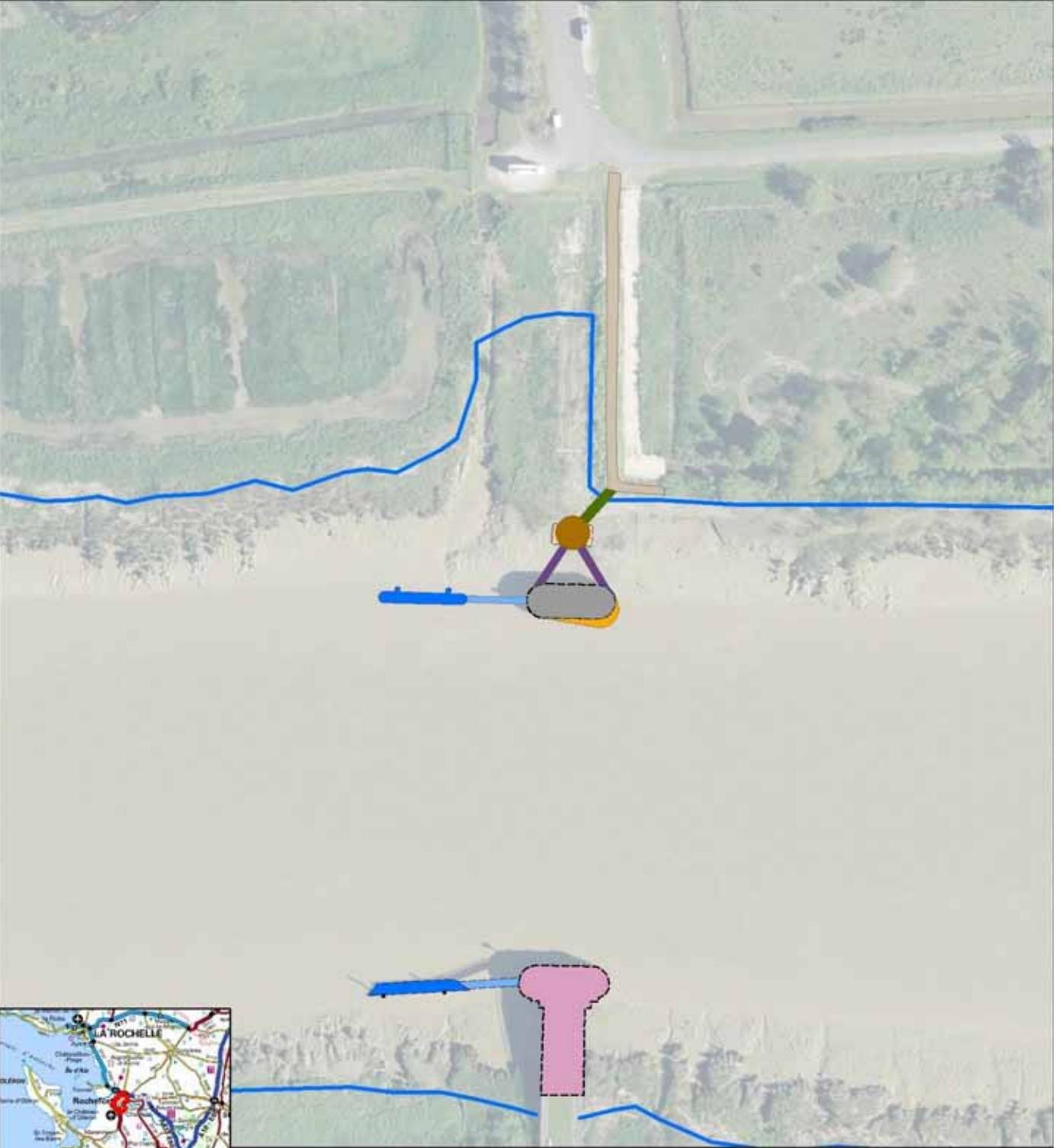
### RNT IV.1. Le milieu physique

Le climat est de type océanique. Les températures sont relativement douces, les pluies réparties en toutes saisons et l'ensoleillement de la côte totalise 2 100 heures en moyenne sur l'année.

Le climat est particulièrement venteux. Les vents d'Ouest (Sud-Ouest à Nord-Ouest) sont dominants. Les phénomènes les plus violents proviennent du Sud-Ouest. Les effets de brise de mer à la belle saison sont fréquents sur le littoral. Les tempêtes se produisent souvent en automne et en hiver.

Le secteur d'étude est concerné par des formations constituées d'alluvions flandriennes (bri bleu et tourbe) d'origine fluvio-marine.

Les infrastructures projetées prennent place dans l'estuaire de La Charente. La Charente est un fleuve côtier d'une longueur totale de 381,4 km, prenant sa source dans la Haute-Vienne à 295 mètres d'altitude. La limite de pénétration de la marée saline (donc de la partie maritime de l'estuaire) se situe entre Tonnay-Charente et Martrou (Echillais) selon la saison, alors que la marée dynamique se fait sentir jusqu'au barrage de Saint-Savinien. L'estuaire de la Charente est identifié comme masse d'eau de transition.



Echelle :  
1:1 500

Fond cartographique :  
I.G.N. BD-Ortho

**Légende**

- Limite estimée des marées de Vives Eaux
- Culée ancien pont à travée levante
- Massif d'ancrage ancien pont
- Pile ancien pont
- Chemin à créer
- Rampe d'accès chemin-plateforme
- Plateforme
- Rampes d'accès à la pile
- Balcon
- Passerelle d'accès au ponton
- Ponton à créer
- Passerelle existante d'accès au ponton
- Ponton existant

## **RNT IV.2. Le milieu naturel**

### *RNT IV.2.1. Zonages d'inventaires et de protection*

Les infrastructures projetées sont en relation directe avec les zonages d'inventaire et de protection suivants :

#### **Sites Natura 2000 – Directive « Habitat » :**

- Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR 5400430 : Vallée de La Charente (basse vallée),

#### **Sites Natura 2000 - Directive « Oiseaux » :**

- Z.P.S. n° FR5412025 : Estuaire et basse vallée de La Charente,

#### **Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique (Z.N.I.E.F.F.) de type II :**

- N° 712 : Estuaire et basse vallée de La Charente,

#### **Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique (Z.N.I.E.F.F.) de type I :**

- N° 880 : Vallée de La Charente entre Bords et Rochefort,

#### **Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (Z.I.C.O.) :**

- N° PC01 : Estuaire de La Charente,

Le site de l'Estuaire et de la basse vallée de La Charente concerne une vaste zone humide estuarienne comprenant l'embouchure du fleuve Charente (y compris l'Île d'Aix et l'Île Madame) ainsi que les 40 derniers kilomètres de son cours inférieur et des milieux riverains de son lit majeur. Il s'agit d'un ensemble exceptionnel par la diversité et l'originalité de ses milieux et de ses associations végétales.

### *RNT IV.2.2. Milieu naturel au droit du site*

Au droit du projet et au droit de la zone de travaux les espaces terrestres sont anthropisés (ancienne voie, vestiges d'un ancien pont), ou présentant des habitats naturels fortement perturbés (zone rudérales). Les infrastructures nautiques seront implantées au sein du chenal fluvial, mais viendront s'appuyer sur des infrastructures existantes. Toutefois, la zone des travaux reste un site de transit le long de l'estuaire de La Charente pour plusieurs espèces sensibles telles que La Loutre d'Europe, le martin pêcheur...

En revanche, au sein de la zone d'influence des travaux (estimée à 300 m pour les phases les plus bruyantes) prennent place plusieurs habitats communautaires (prés salés méditerranéens, eaux eutrophes...) qui sont utilisés par de nombreuses espèces d'intérêt communautaire (amphibiens, Tadorne de belon, Echasse blanche, Loutre, Cistude, busard des roseaux, milan noir...). Toutefois, les

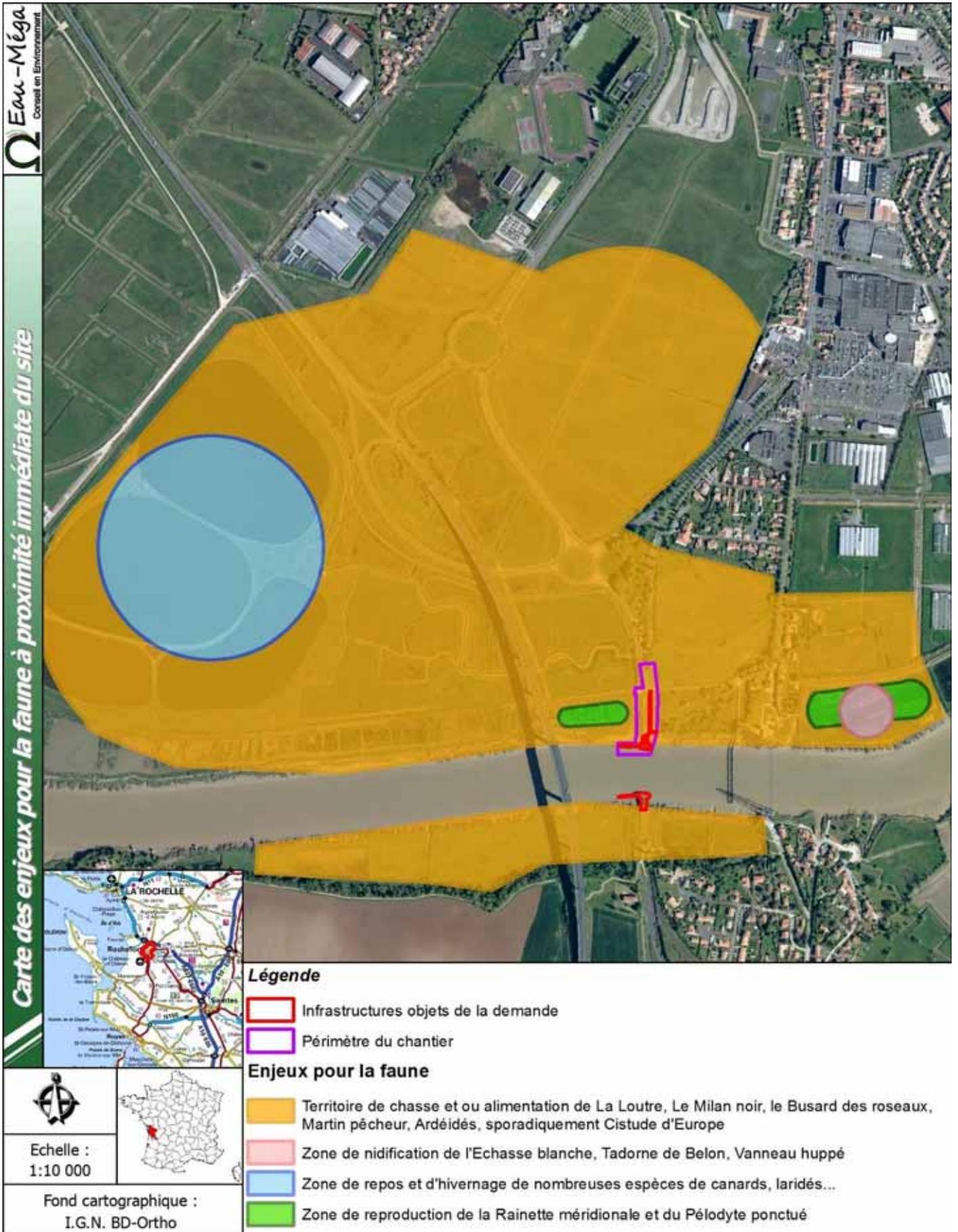
principaux sites de reproduction et/ou d'hivernage sont distants de plus de 300 m de la zone de travaux.

Par ailleurs, la période de travaux commencera en janvier-février par les interventions les plus bruyantes (battage des pieux, mise en place de micropieux), limitant ainsi le risque de dérangement lors de la période de nidification.

L'estuaire de la Charente est également un axe majeur pour les espèces amphihalines (Saumon atlantique, Lamproie des rivières, Lamproie marine, Anguille).

#### *RNT IV.2.3. Les risques*

Le risque principal recensé au droit du projet est celui de la submersion marine. L'appontement ainsi que les ouvrages d'accès et d'accueil du public se situent en zone d'aléa de submersion fort (partie en eau), zone rouge RS1 du Plan de Prévention des Risques naturels approuvé par arrêté préfectoral du 12 février 2015. La cote de référence est de 4,50 m NGF. L'appontement est en mesure de monter jusqu'à la cote 4,70 m NGF. Le cheminement d'accès sur le talus existant sera nivelé, sans exhaussement, de 4,30 m NGF à 4,65 m NGF. Les platelages de la plateforme d'attente, de l'ancienne pile de pont ainsi que des passerelles de liaison prendront place à 5,10 m NGF.



Carte 34 : Carte des enjeux pour la faune à proximité immédiate du site

### **RNT IV.3. Le milieu humain**

#### *RNT IV.3.1. L'urbanisme*

La commune de Rochefort dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Les aménagements seront implantés en zone Nr (naturelle remarquable). Ils y sont toutefois autorisés car il s'agit de pontons et de passerelles, rendus nécessaires pour l'accueil du public et faisant l'objet d'un accompagnement architectural et paysager visant à les intégrer à leur environnement.

#### *RNT IV.3.2. Les activités*

Le secteur du Pont transbordeur a une vocation principalement touristique, renforcée, par la proximité du port d'attache de l'Hermione et de la Corderie-Royale.

Un bar-brasserie permet aux visiteurs de se restaurer au pied du pont transbordeur.

La Charente est navigable, empruntée par des cargos (port de Rochefort et de Tonnav-Charente) et des plaisanciers.

#### *RNT IV.3.3. Le paysage*

Le projet d'apponnement prend place au cœur du site classé Estuaire de La Charente, aux abords immédiats du monument emblématique du Pont Transbordeur, monument historique, classé le 30/08/1976.

Le site reste exceptionnel aussi au regard de ses paysages et de ses qualités écologiques

Le projet prend place dans le contexte des marais péri-urbains de Rochefort, à l'interface entre des infrastructures routières importantes (Rocade de Rochefort et Viaduc), une entrée Sud commerciale de la ville, et des sites de fortes valeurs paysagères tels que le lit majeur de La Charente et le site du Pont Transbordeur. Ainsi, le site du projet offre des perceptions des milieux naturels, du site classé et du monument historique du pont transbordeur depuis la rive droite particulièrement intéressantes, sans toutefois avoir à pénétrer au cœur des milieux naturels sensibles. En revanche, ses abords et ses accès ont une qualité paysagère dégradée par un aspect très « routier » et des stationnements anarchiques de véhicules et campings-cars jusqu'au pied du chemin. C'est la raison pour laquelle, au-delà de ce projet d'aménagement, une réflexion globale est engagée sur un large périmètre autour du pont transbordeur.

## RNT V. Analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement

<b>Thématique</b>	<b>Incidences attendues</b>
<b>Sols</b>	Déstabilisation de sols - risque direct temporaire sans enjeu important
	Pollution de sols – risque direct temporaire en cas d'incident
<b>Milieu aquatique</b>	Émission de poussières et de boues – risque faible
	Pollution des eaux – effet direct et temporaire nécessitant des mesures techniques fortes lors des travaux
	Effet non significatif en phase exploitation (gaz d'échappement des bateaux)
	Modification des écoulements – Non significatif – Il n'y aura pas d'exhaussement de sol. Les structures porteuses métalliques sont conçues pour offrir le plus de transparence hydraulique possible lors des marées de vives eaux mais surtout en cas de submersion. Les platelages des plateformes et rampes d'accès prennent place au-dessus de la cote des plus hautes eaux.
<b>Milieu naturel et Natura 2000</b>	Dérangement dû aux travaux – Effet qui concerne le Loure au sein de son territoire de chasse et de déplacement mais la zone de travaux peut être contournée. Par ailleurs, les travaux s'effectueront de jour, limitant les risques de dérangement. Les sites de repos et de nidification sensibles des oiseaux sont hors zone d'influence. En phase exploitation, aucun effet n'est à craindre. Le site est déjà fréquenté et anthropisé (aire de camping-car, nuisances sonores de la rocade, chemin cyclable des bords de Charente...)
	Lié au périmètre d'intervention : Espaces déjà anthropisés ou zone rudérale – Aucune sensibilité.
	Sensibilité des habitats naturels au projet (période de travaux, surface concernée) : Non sensible
	Sensibilité des espèces protégées ou d'intérêt communautaire - Espèces non sensibles : loutre d'Europe, chiroptères, oiseaux, reptiles (serpents), amphibiens, invertébrés. L'ichtyofaune peut être sensible mais la durée limitée de ces nuisances rend le risque d'incidence non significatif.
<b>Activités</b>	Zone touristique – Site de promenade
	Navigation commerciale et de plaisance
<b>Risques</b>	Inondation/submersion : effets d'un phénomène météorologique exceptionnel inévitables.
	Liés au chantier : risque en cas d'événement climatique exceptionnel
<b>Population</b> <i>(habitations les plus proches, usagers de la plage)</i>	Nuisances sonores dues au chantier : bruit des engins de chantier et trafic des camions – Effets limités localement et temporaires – Premières habitations à 250 m
	Nuisances dues aux vibrations : compactage de matériaux, battage des pieux - Effets très limités et temporaires
	Nuisances visuelles (artificialisation du site, engins, base de vie du chantier,...) – Effets directs temporaires
	Modification des conditions de circulation - Effets limités et temporaires Gestion des stationnements existants satisfaisant, hors espace remarquable. Des améliorations, notamment au niveau de l'aire de camping-car, sont projetées.
<b>Déchets de chantier</b>	Production de déchets (déblais, déchets solides du génie civil, déchets légers pouvant être emportés par le vent, rejets ou émissions liquides) - Effet direct temporaire mineur

## RNT VI. Raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives

Durant l'inactivité du pont transbordeur, la traversée de la Charente pour les piétons et les cyclistes ne peut s'effectuer que par le viaduc, où les aménagements cyclables sont particulièrement dangereux. Etant situé sur le parcours de la Véloodyssée (chemin cyclable reliant Roscoff à Hendaye, 80% en site propre), il est alors inimaginable de ne pas proposer d'alternative de traversée de La Charente de manière sécurisée.

**Le projet tel qu'il a été conçu représente la meilleure alternative possible.**

## RNT VII. Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes de portée supérieure

Le projet est compatible avec le SDAGE Adour-Garonne, le PLU de Rochefort en vigueur et le Plan de Prévention des Risques Naturels.

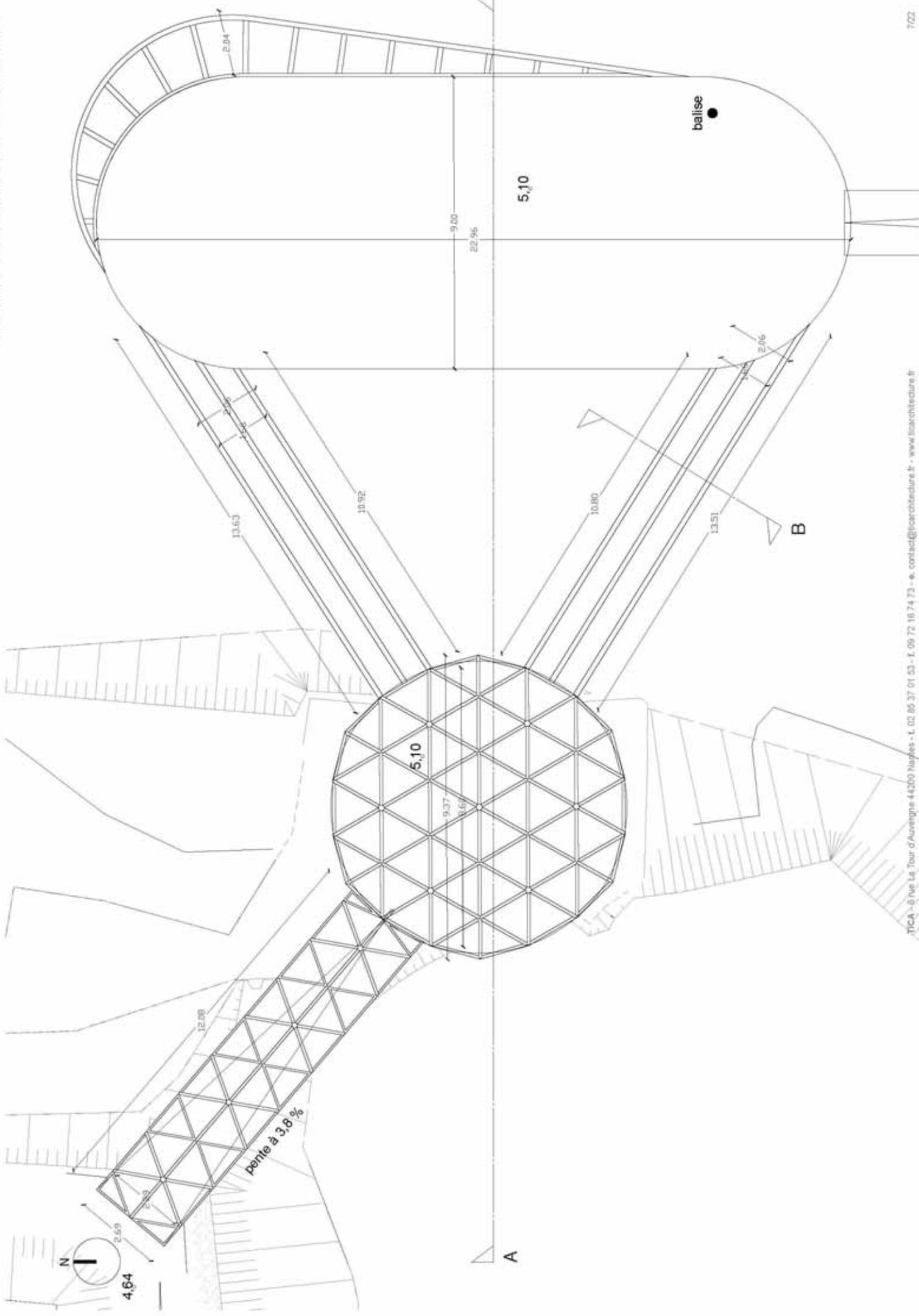
## RNT VIII. Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine

Thématique		Incidences attendues	Mesures correctives prévues
<b>Sols</b>	Déstabilisation de sols - risque direct temporaire sans enjeu important		MS01 : Une gestion raisonnée du chantier
	Pollution de sols – risque direct temporaire en cas d'incident		MS02 : Le recours à des engins de qualité et des matériaux sains
<b>Milieu aquatique</b>	Emission de poussières et de boues – risque faible		MS01 : Une gestion raisonnée du chantier
	<p>Pollution des eaux – effet direct et temporaire nécessitant des mesures techniques fortes lors des travaux</p> <p>Effet non significatif en phase exploitation (gaz d'échappement des bateaux)</p> <p>Modification des écoulements – Non significatif – Il n'y aura pas d'exhaussement de sol. Les structures porteuses métalliques sont conçues pour offrir le plus de transparence hydraulique possible lors des marées de vives eaux mais surtout en cas de submersion. Les platelages des plateformes et rampes d'accès prennent place au-dessus de la cote des plus hautes eaux.</p>		MS02 : Le recours à des engins de qualité et des matériaux sains
<b>Milieu naturel et Natura 2000</b>	Dérangement dû aux travaux – Effet qui concerne le Loutre au sein de son territoire de chasse et de déplacement mais la zone de travaux peut être contournée. Par ailleurs, les travaux s'effectueront de jour, limitant les risques de dérangement. Les sites de repos et de nidification sensibles des oiseaux sont hors zone d'influence. En phase exploitation aucun effet n'est à craindre. Le site est déjà fréquenté et anthropisé (aire de camping-car, nuisances sonores de la rocade, chemin cyclable des bords de Charente...)		MS01 : Une gestion raisonnée du chantier (période et durée des travaux, balisage de la zone de chantier, gestion des accès...)
	Lié au périmètre d'intervention : Espaces déjà anthropisés ou zone rudérale – Aucune sensibilité.		MS02 : Le recours à des engins de qualité et des matériaux sains
	Modification de la salinité – aucune incidence notable et dommageable		
	Sensibilité des habitats naturels au projet (période de travaux, surface concernée) : Non sensible		
	Sensibilité des espèces protégées ou d'intérêt communautaire		
	- Espèces non sensibles : loutre d'Europe, chiroptères, oiseaux, reptiles (serpents), amphibiens, invertébrés. L'ichtyofaune peut être sensible mais la durée limitée de ces nuisances rend le risque d'incidence non significatif.		

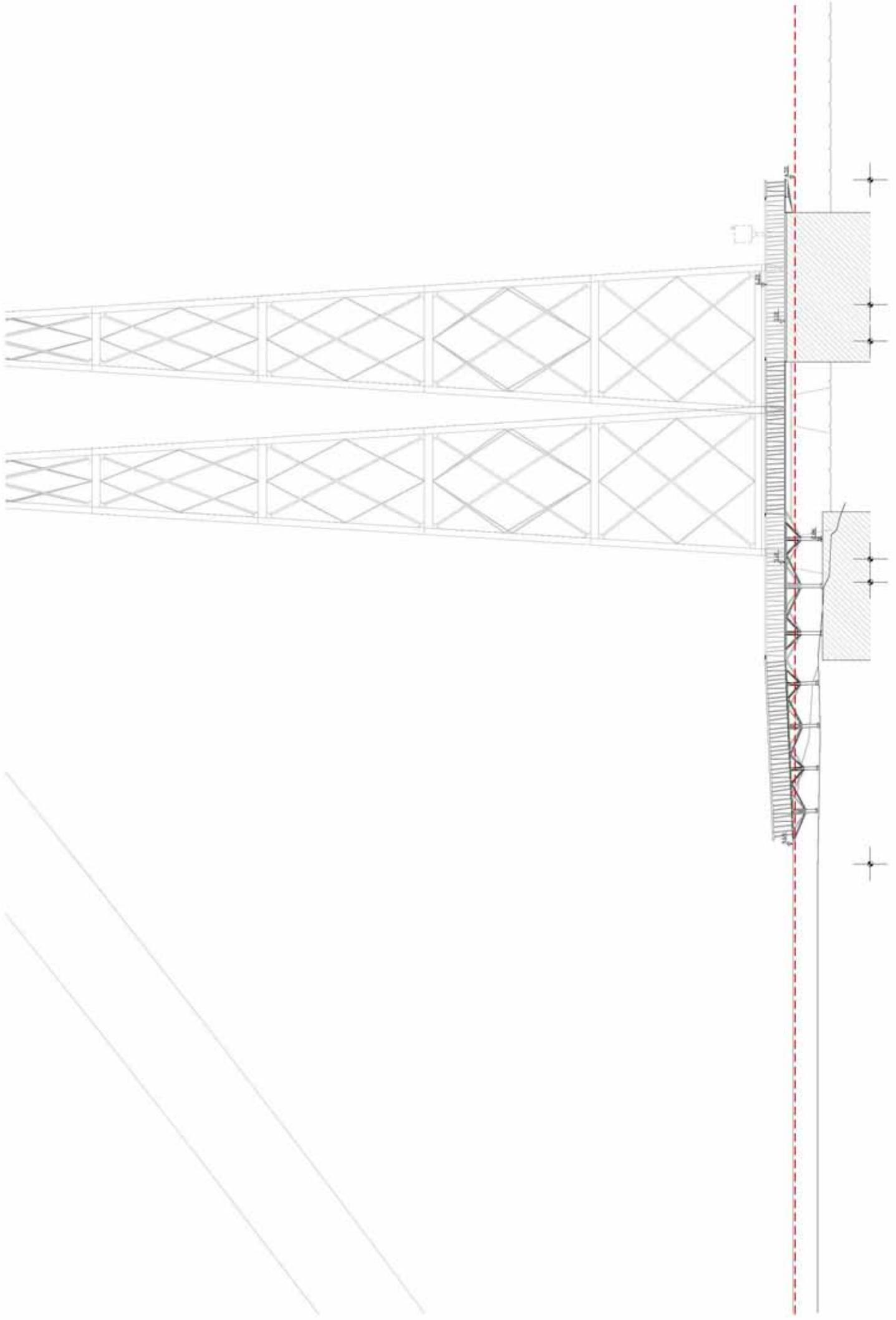
<b>Activités</b>	Zone touristique – Site de promenade Navigation commerciale et de plaisance	Le projet intègre tous les équipements de balisage et de signalétique nécessaire à la sécurité nautique.
<b>Risques</b>	Inondation/submersion : effets d'un phénomène météorologique exceptionnel inévitables. Liés au chantier : risque en cas d'événement climatique exceptionnel	MR03 : Mise en place d'une procédure d'urgence en cas de crue exceptionnelle
<b>Population</b> <i>(habitations les plus proches, usagers de la plage)</i>	Nuisances sonores dues au chantier : bruit des engins de chantier et trafic des camions – Effets limités localement et temporaires – Premières habitations à 250 m Nuisances dues aux vibrations : compactage de matériaux, battage des pieux - Effets très limités et temporaires Nuisances visuelles (artificialisation du site, engins, base de vie du chantier,...) – Effets directs temporaires Modification des conditions de circulation - Effets limités et temporaires Gestion des stationnements existants satisfaisant, hors espace remarquable. Des améliorations, notamment au niveau de l'aire de camping-car, sont projetées.	MS01 : Une gestion raisonnée du chantier (période et durée des travaux, balisage de la zone de chantier, gestion des accès...) MS02 : Le recours à des engins de qualité et des matériaux sains
<b>Déchets de chantier</b>	Production de déchets (déblais, déchets solides du génie civil, déchets légers pouvant être emportés par le vent, rejets ou émissions liquides) - Effet direct temporaire mineur	MS01 : Une gestion raisonnée du chantier (période et durée des travaux, balisage de la zone de chantier, gestion des accès...) MS02 : Le recours à des engins de qualité et des matériaux sains

# ANNEXE

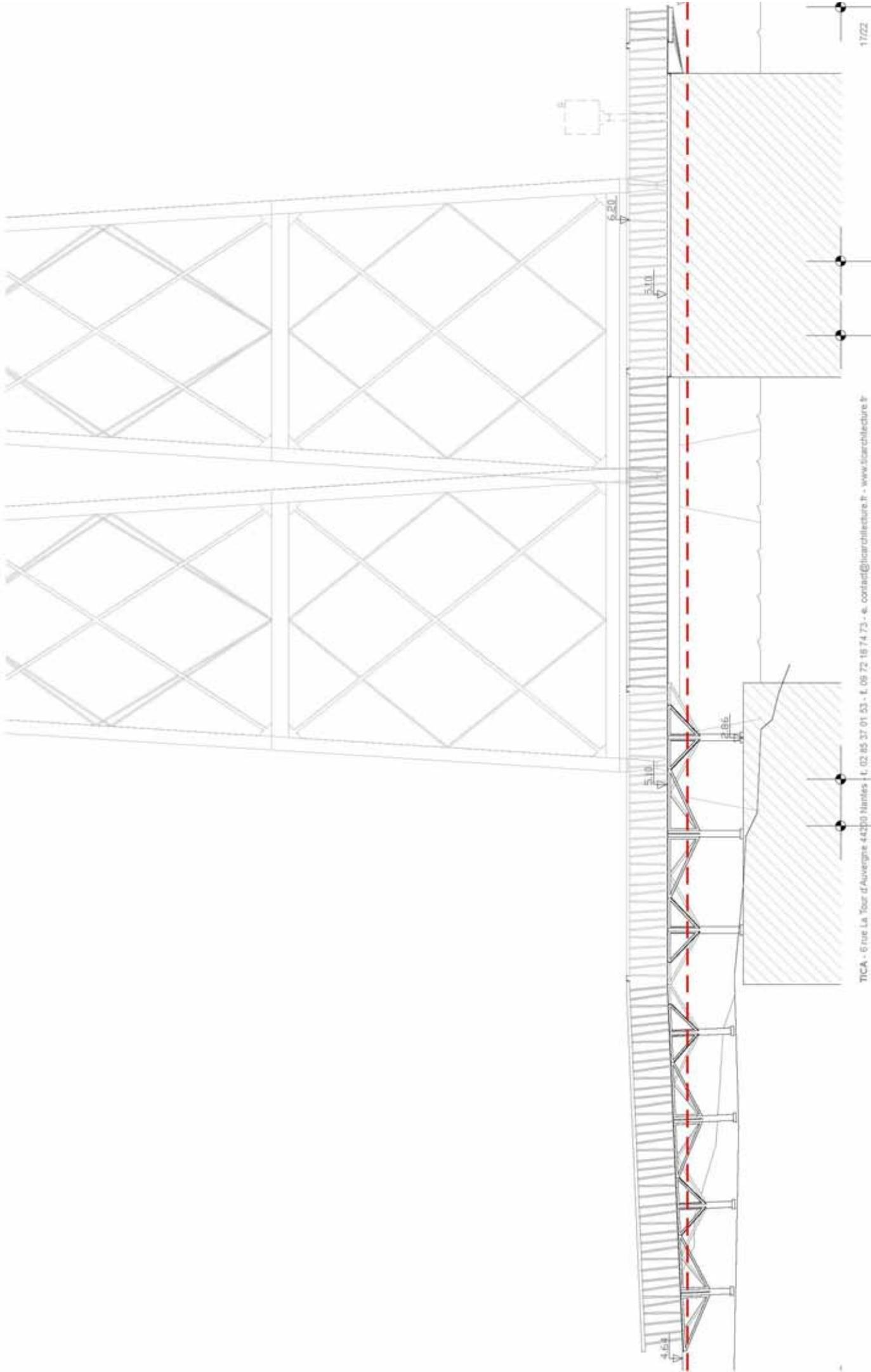
## **Annexe 1 : Plan**



COUPE A 1/200

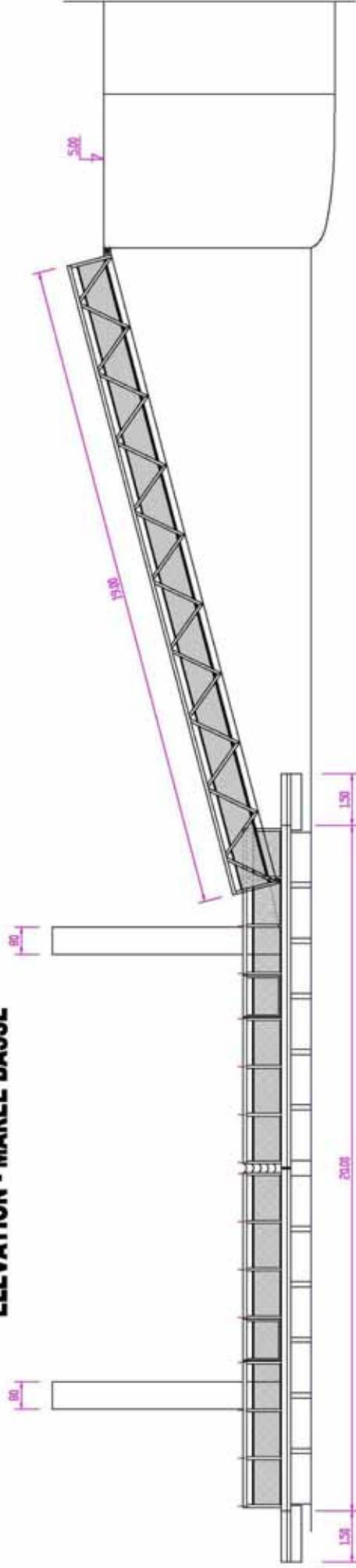


# COUPE A 1/100

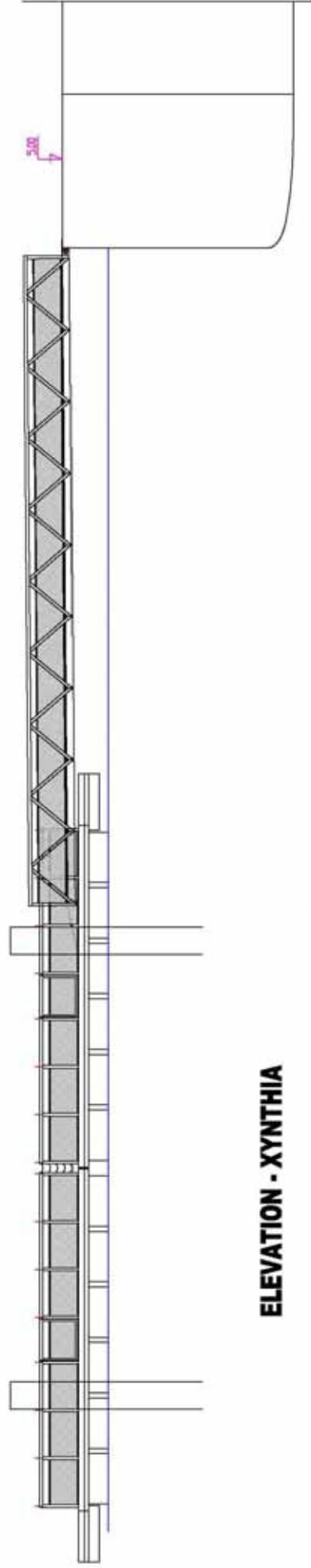




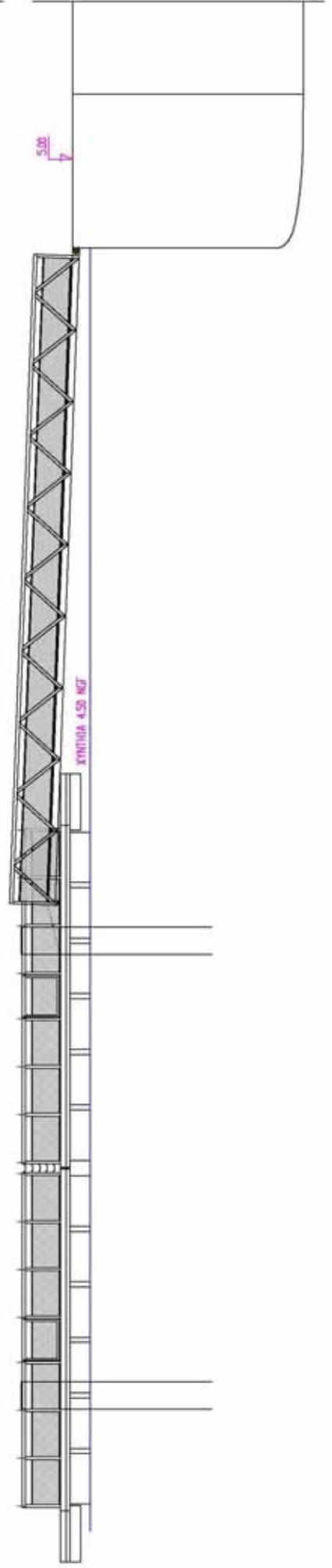
### ELEVATION - MAREE BASSE



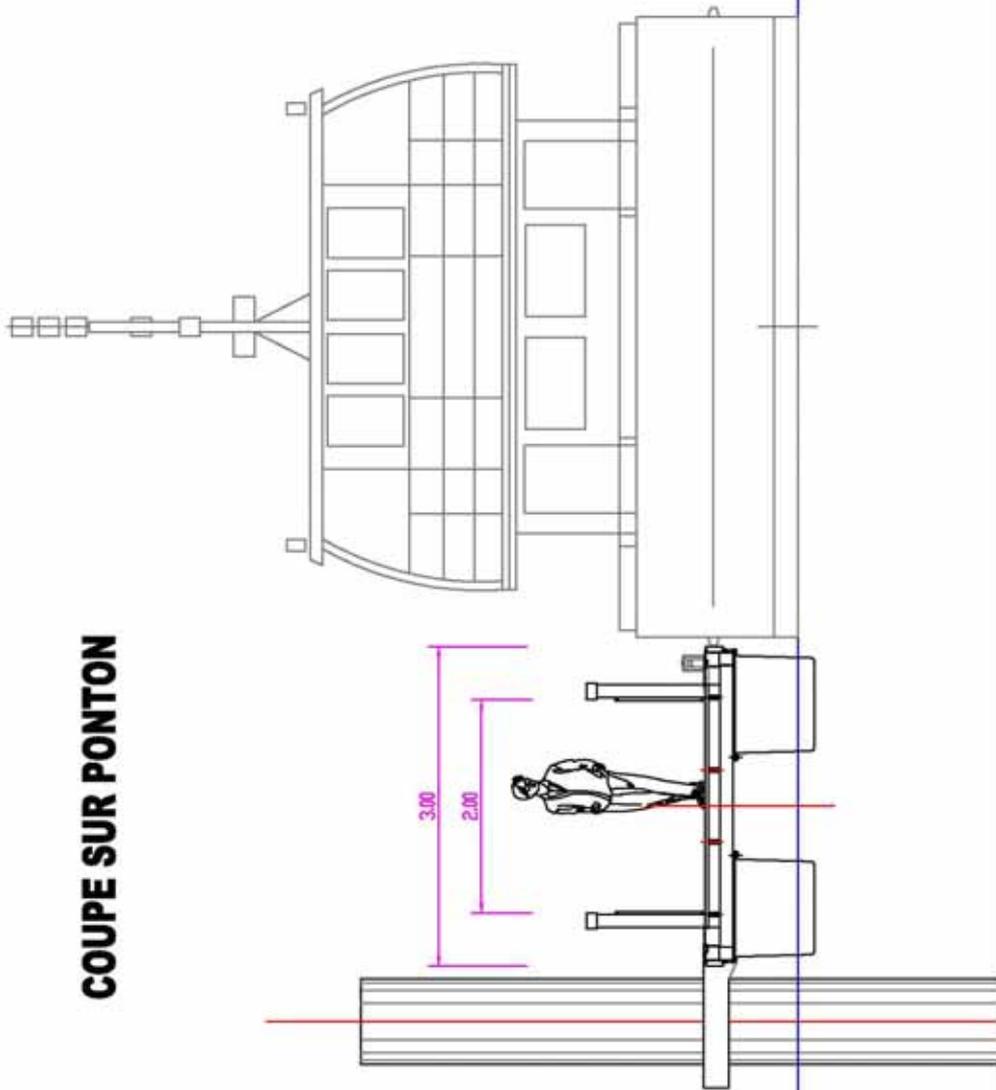
### ELEVATION - MAREE HAUTE



### ELEVATION - XYNTHIA



# COUPE SUR PONTON



# COUPE SUR PASSERELLE

