

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement Nouvelle-Aquitaine

Poitiers, le

- 8 OCT. 2017

Mission Évaluation Environnementale  
Pôle projets

## Aménagement du port de pêche de la Cotinière sur la commune de Saint-Pierre d'Oléron (Charente-Maritime)

**Avis de l'Autorité environnementale**  
(article L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement)

Avis 2017 – 5243

*L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation.*

Localisation du projet :	Saint-Pierre d'Oléron (Charente-Maritime)
Demandeur :	Département de la Charente-Maritime
Procédure principale :	autorisation environnementale
Autorité décisionnelle :	Préfet de la Charente-Maritime
Date de saisie de l'Autorité environnementale :	8 août 2017
Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé :	17 août 2017

### I – Principales caractéristiques du projet.

Le projet objet du présent avis concerne l'aménagement du port de pêche de la Cotinière à Saint-Pierre-d'Oléron, commune de l'Île d'Oléron. Il est porté par le Département de la Charente-Maritime, compétent pour aménager et exploiter le port.

Le village de la Cotinière s'organise autour de son port de pêche et de sa criée, qui accueillent le débarquement de plus de 5 500 tonnes de produits par an, soit près des deux tiers du tonnage débarqué en Charente-Maritime. Quatre-vingts bateaux et plus de cent pêcheurs participent à cette activité, qui génère de plus 250 emplois indirects.



Plan de situation et vue aérienne du port avec le projet (source : dossier de demande d'autorisation)

Le port de pêche dans sa configuration actuelle ne répond cependant plus aux besoins de la filière. Parmi les limites, il convient en particulier de noter le risque de fermeture pour raisons sanitaires (sous-dimensionnement : la criée étant actuellement dimensionnée pour traiter 2 000 tonnes environ) et l'impossibilité pour les navires d'accéder ou de stationner à toute heure au port (configuration du bassin d'échouage et du quai de débarquement). Par ce projet, le département entend ainsi répondre aux besoins des professionnels de la filière pêche, tant sur le plan réglementaire que fonctionnel, et assurer la pérennité du port et de ses atouts socio-économiques pour le territoire.

Les deux axes du projet sont ainsi la construction d'une nouvelle criée dimensionnée pour un tonnage de 6 000 tonnes environ, correspondant à l'activité de pêche actuelle et permettant de répondre aux normes sanitaires, et l'amélioration de l'accès au port. Les différentes études menées pour élaborer ce projet ont conduit le maître d'ouvrage à retenir la solution suivante pour la construction de la nouvelle criée (dans l'ordre des étapes) :

- rehaussement et prolongement de la digue ouest,
- création d'un chenal interne de liaison, et prolongation du chenal externe, avec déroctage,
- réalisation d'un troisième bassin de 4,3 hectares à l'est du port, avec un déroctage à -2.5 CM<sup>1</sup> et comprenant deux pontons de 135 m et un ponton de 80 m de long,
- réalisation d'un nouveau terre-plein de 4 hectares, protégé par les digues sud et est, afin d'accueillir la nouvelle criée,
- réalisation d'un quai de 200 mètres de long adossé à la nouvelle criée pour le débarquement du poisson,
- création d'une zone d'avitaillement en glace et en carburant,
- aménagements et VRD (Voiries et Réseaux Divers),
- construction d'une nouvelle criée sur le terre-plein,
- démolition partielle de l'actuelle criée,
- démontage de l'actuelle station d'avitaillement par le gestionnaire de la station.

Outre ces étapes concernant directement le port, le projet comprend des aménagements à caractères environnemental et urbain : réhabilitation de la dune côté ouest après destruction d'un parking, et création d'un parking à la place de l'ancienne criée.

Le projet est concerné par plusieurs procédures administratives, et en particulier par les procédures suivantes soumises à enquête publique : Autorisation Environnementale<sup>2</sup>, déclaration de projet emportant mise en compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Pierre d'Oléron, autorisation d'extension du port. Le

1 CM : le zéro de la cote marine, CM, utilisée par les cartes marines correspond au niveau théoriquement atteint par les plus basses mers astronomiques. L'opération de déroctage désigne la réalisation de travaux d'affouillement en milieu rocheux.  
 2 Cette demande d'autorisation concerne l'autorisation « loi sur l'eau », l'absence d'opposition au régime d'évaluation des incidences Natura 2000, la dérogation à la destruction d'espèces protégées (article L. 411-2 du Code de l'environnement) et l'autorisation spéciale au titre des sites classés et inscrits.

dossier transmis à l'Autorité environnementale, dont notamment l'étude d'impact, concerne l'ensemble du projet, conformément au Code de l'environnement, et sera joint au dossier de l'enquête publique commune à l'ensemble des procédures concernées. Le projet et la mise en compatibilité du PLU de Saint-Pierre d'Oléron suite à la déclaration de projet font ainsi l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale commune au sens de l'article L. 122-13 du Code de l'environnement.

*Localisation des différents aménagements prévus (source : dossier de demande d'autorisation) :*



## Principaux enjeux du territoire.

Les principaux enjeux environnementaux liés au projet et à son contexte sont correctement identifiés dans le dossier. Ils concernent notamment la maîtrise des impacts potentiels :

- sur le milieu physique (dynamique hydrosédimentaire, houle, courant, bathymétrie...) en lien en particulier avec la création d'un nouveau terre-plein et d'un nouveau bassin, le prolongement de la digue ouest, et avec la réalisation d'opérations de déroctage et de dragage en période de travaux comme en période d'exploitation ;
- le milieu biologique, du fait notamment de la présence de massifs d'Hermelles à proximité et sur le site du projet et de la nidification du Gravelot à collier interrompu ;
- l'intégration paysagère en harmonie avec les sites classés et inscrits de l'île d'Oléron ;
- le milieu humain et les aspects socio-économiques compte-tenu de l'objectif du projet et du caractère touristique de son lieu d'implantation.

Seuls ces enjeux, la qualité du dossier et de l'étude d'impact ainsi que la mise en compatibilité du PLU de Saint-Pierre d'Oléron sont traités dans le présent avis.

## II – Analyse de la qualité du contenu du dossier d'évaluation environnementale ainsi que du caractère approprié des informations qu'il contient.

*II.1 – Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement, des effets du projet sur l'environnement et des mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les incidences du projet.*

### II.1.1 – Milieu physique

Plusieurs éléments du projet sont susceptibles d'avoir un impact sur le milieu physique : réalisation et prolongement de digues, création d'un nouveau terre-plein et d'un nouveau bassin, travaux sur les chenaux pendant la phase de travaux et dragage d'entretien des chenaux et des bassins pendant la phase d'exploitation.

L'étude d'impact comprend les études, et notamment les modélisations, réalisées pour évaluer l'impact du projet sur ce milieu. Sont ainsi étudiés les impacts du projet sur : les houles, les mers de vent, les courants, la

dynamique hydro-sédimentaire, la bathymétrie, ainsi que le risque de submersion marine. Les conditions usuelles et/ou annuelles et/ou décennales et/ou exceptionnelles (tempête Xynthia) sont prises en compte.

Ces éléments ont conduit le maître d'ouvrage à adapter son projet (adaptation des caractéristiques des digues ou limitation de l'emprise du terre-plein par exemple) en fonction de ses objectifs et dans un souci de moindre impact environnemental. Au final, les caractéristiques du projet retenu sont données comme suit :

- les simulations concernant les houles, les mers de vent et les courants tendent à montrer que le projet permettra une nette amélioration des conditions d'accès et de stationnement au port, avec une atteinte des objectifs de minimisation de l'agitation au niveau du port de pêche ;
- la digue ouest et le port en général entraînent une rupture du transit littoral de sable sur l'axe Nord-ouest / Sud-est, ce qui a pour effets à la fois l'engraissement de la plage située au Nord-ouest et une sédimentation sableuse aux abords du port, notamment au niveau du chenal par débordement par-dessus la digue ; le rehaussement de la digue ouest du port impactera peu ce phénomène ;
- la modélisation de la forme d'équilibre du trait de côte en configuration de projet montre une tendance à l'accumulation des sédiments sur le secteur proche du terre-plein, potentiellement au détriment du stock sableux disponible au niveau de l'épi 2 de la plage de Matha au Sud-est du port (cette plage comporte 4 épis, l'épi 1 étant le plus proche du port) ;
- le maître d'ouvrage prévoit ainsi le transfert de 5 000 m<sup>3</sup> par an de la plage nord-ouest vers la plage sud-est, volume équivalent à celui du transit littoral, ce qui permettra de « reconstruire » le transit littoral artificiellement et de rétablir plus rapidement l'équilibre sédimentaire actuel au niveau de la plage de Matha ;
- la zone portuaire n'est actuellement pas concernée par le risque de submersion marine et la conception du projet (cote et configuration des digues) implique selon le porteur de projet une absence de génération d'impact sur cet aspect.

L'ensemble de ces conclusions sont dépendantes des modèles et hypothèses mobilisées pour réaliser les évaluations. Compte-tenu de l'ampleur du projet, les mesures de suivi sont essentielles pour les vérifier. Le maître d'ouvrage prévoit ainsi de suivre l'évolution du transit sédimentaire autour du port par deux relevés annuels (dits d'été et d'hiver) pendant dix ans, et de réaliser le cas échéant des transferts d'amont en aval du transit littoral selon les résultats. L'Autorité environnementale recommande que les bilans quantitatifs concernant le transit sédimentaire soient accompagnés d'une analyse annuelle des résultats, qui permette de comprendre la dynamique, de vérifier la validité des modèles utilisés dans le cadre du processus d'évaluation environnementale, et de prendre les mesures correctives nécessaires le cas échéant.

Les études permettent également d'évaluer les volumes à dérocter dans le cadre des travaux (nouveau bassin, chenaux). La majorité des matériaux extraits sera mobilisée pour la mise en œuvre du projet (terre-plein, digues). Ainsi, 30 000 m<sup>3</sup> de matériaux extérieurs seront apportés au démarrage du chantier<sup>3</sup> ; 225 000 m<sup>3</sup> de matériaux seront issus des travaux de déroctage, dont 205 000 m<sup>3</sup> seront remobilisés dans le cadre du projet, 5 000 m<sup>3</sup> seront évacués par voie terrestre et 15 000 m<sup>3</sup> seront immergés sur un nouveau site dont le choix est justifié dans le dossier. Le maître d'ouvrage prévoit uniquement un contrôle visuel de la turbidité pour prévenir l'impact de ces opérations sur les eaux et le milieu biologique aquatique. Cette mesure paraît insuffisante, le contrôle visuel n'étant pas précis : l'Autorité environnementale recommande de prévoir une mesure de la turbidité durant les opérations de déroctage et de définir de façon justifiée un seuil au-delà duquel les travaux devraient être arrêtés.

Les bassins feront par ailleurs l'objet de dragages d'entretien en phase d'exploitation, avec immersion des sédiments dans un site déjà autorisé pour 50 000 m<sup>3</sup> maximum par an et d'ores et déjà utilisé pour les dragages d'entretien du port, ce qui est compatible avec le projet (volume à draguer évalué à 11 500 m<sup>3</sup> pour les trois bassins). Le chenal externe fera également l'objet d'un dragage d'entretien (en première estimation, le dossier fournit le volume creusé dans le cadre du projet, soit 25 000 m<sup>3</sup>). Il est indiqué dans le dossier (page 47 pièce 5.2) qu'un « suivi mis en place après la fin des travaux permettra de quantifier les volumes de dépôts et de définir les mesures d'entretien adaptées (les matériaux extraits dans le chenal extérieur pourront ainsi être réinjectés dans la dynamique hydrosédimentaire entre le chenal et les plages) ». Ces éléments mériteraient d'être précisés, en particulier la gestion des sédiments issus des travaux d'entretien du chenal externe.

Plusieurs mesures de suivi des opérations de déroctage et de dragage sont prévues, en particulier : suivi de la bathymétrie des zones draguées en phase d'exploitation, suivi de la recolonisation du site d'immersion des matériaux issus du déroctage du chenal externe (suivi caméra). L'Autorité environnementale souligne l'intérêt du suivi de la recolonisation du site d'immersion mais s'interroge cependant sur la suffisance d'un simple contrôle visuel par caméra. Par ailleurs, aucune mesure n'est prévue dans le dossier pour s'assurer de l'absence

3 L'origine des matériaux extérieurs est floue, cf. page 63 pièce 3 : ils « proviendront des carrières ou d'autres sites extérieurs de valorisation des matériaux du continent ».

d'impact des opérations de dragage sur la qualité des milieux aquatiques (eaux, milieu biologique), sans que cela ne soit argumenté.

## II.1.2 – Biotopes et écologie des milieux

Le projet se situe au sein du Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis et des sites Natura 2000 « Pertuis charentais » (directive « Habitats ») et « Pertuis charentais - Rochebonne » (directive « Oiseaux »), ce qui implique une attention particulière à porter aux enjeux concernant le milieu biologique.

L'enjeu principal pour ce projet, compte tenu de ses effets potentiels sur ces milieux, concerne la nidification dans les dunes à proximité du projet (ouest), du Gravelot à collier interrompu, espèce d'intérêt communautaire (en danger critique d'extinction, sur les listes rouges régionale et nationale de l'IUCN), et son alimentation sur les laisses de mer. Selon l'enquête départementale réalisée par la LPO (Ligue de Protection des Oiseaux) en 2015, la Charente-Maritime comporte 34 couples nicheurs dont 17 couples à Oléron. Ces éléments permettent de souligner l'enjeu de préservation de cette espèce dans le cadre du projet, 6 couples ayant été recensés autour du port. Le projet est susceptible d'impacter les habitats de cette espèce en phase de chantier du fait de l'implantation de la base travaux côté ouest, et du passage d'engins sur la plage lors de l'opération d'allongement de la digue portuaire.

Le maître d'ouvrage prévoit en conséquence plusieurs mesures de réduction en phase de travaux, notamment : mobilisation d'un écologue dont les tâches sont détaillées dans le dossier ; mise en défens (grillage à mouton) et renforcement du réseau de ganivelles en place, dans l'objectif de protéger les nichées puis d'empêcher la divagation des juvéniles vers les zones de circulation des engins de chantier ; mise en place d'un cheminement strict des engins de chantier en dehors de ces zones. Une mesure d'accompagnement est également prévue : la reconstitution du milieu dunaire à l'ouest du projet (parking « sauvage » actuel), favorable à la nidification du Gravelot. L'Autorité environnementale recommande que le suivi du chantier par l'écologue débute en amont de la phase de reproduction du Gravelot (avant le 15 mars) afin de favoriser le repérage des lieux et de mettre en place les dispositifs de mise en défens de façon concertée avec les équipes du chantier. En outre, la mesure de mise en défens et de renforcement des zones favorables à la nidification du Gravelot n'apparaissent pas de façon suffisamment précise dans le dossier pour permettre d'évaluer leur pertinence (maillage du grillage par exemple, permettant l'absence de divagation des poussins sur les pistes de chantier et leur canalisation vers l'ouest).

Concernant l'avifaune nicheuse, mais dans une moindre mesure, le projet est susceptible d'avoir des impacts sur des espèces protégées plus « courantes » : Goéland argenté, nicheur sur le toit de l'actuelle criée, ainsi que Moineau domestique et Bergeronnette grise, nicheurs potentiels dans les bâtiments du port. Pour répondre à cet enjeu, la destruction de la criée est prévue en février 2021, soit en dehors de la période de nidification de ces espèces et des nicheris seront posés pour les passereaux au niveau du bâtiment de la nouvelle criée.

Le projet entraînera en outre la réduction de l'estran de 8,2 ha, espace de repos et d'alimentation pour l'avifaune. Le maître d'ouvrage note cependant une possibilité de report vers les surfaces d'estran disponibles sur la côte, notamment en site Natura 2000.

Le projet prend également en compte la présence du Lézard des murailles dans des enrochements et des dunes à l'ouest du port (en particulier par une mesure d'accompagnement : construction d'un merlon de pierres sèches favorable à cette espèce à l'ouest du projet, entre le parking de la criée actuelle et la dune).

Ces éléments ont conduit le maître d'ouvrage à joindre un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées (article L. 411-2 du Code de l'environnement) pour le Gravelot à collier interrompu et le Lézard des murailles à son dossier d'autorisation environnementale.

Le second enjeu important du projet concerne la destruction de 27 200 m<sup>2</sup> d'habitats comprenant des récifs d'Hermelles<sup>4</sup> au droit du nouveau bassin et l'impact possible de la phase de chantier sur le développement de 13 500 m<sup>2</sup> d'habitats comprenant des récifs d'Hermelles<sup>5</sup>. Le maître d'ouvrage estime que l'impact du projet est peu important compte-tenu des surfaces d'Hermelles existantes au large de la côte ouest de l'île de l'Oléron (80 ha soit 800 000 m<sup>2</sup>, voir page 58 de la pièce 5.2 du dossier). Cette analyse ne prend cependant pas en compte la dynamique d'évolution des récifs d'Hermelles, point essentiel pour évaluer l'impact du projet sur ces récifs (scénario tendanciel restant à développer). En conséquence, l'absence de mesure de compensation concernant les Hermelles (destruction et impact du projet sur le potentiel de développement des habitats concernés) n'est pas suffisamment justifiée.

4 20 000 m<sup>2</sup> d'habitats mélangés A1.12 Biocénoses à fuciales et/ou à algues rouges résistantes & A2.71 Récifs intertidaux de Sabellaria et 7 200 m<sup>2</sup> d'habitat A2.71 Récifs intertidaux de Sabellaria.

5 Sont concernés 8 500 m<sup>2</sup> de récifs d'Hermelles et 5 000 m<sup>2</sup> de zones où les Hermelles cohabitent avec d'autres habitats.

Le projet prévoit par ailleurs d'éviter la destruction d'une station de l'espèce floristique protégée *Asparagus officinalis subsp prostratus* (Asperge couchée) par le déplacement d'une des zones initialement prévue pour le stockage des matériaux de chantier.

Il est à noter également la présence dans l'étude d'impact d'une étude acoustique sous-marine qui permet de prendre en compte dans le projet son possible impact sonore pour les espèces aquatiques présentes (plusieurs espèces de dauphins ou autres mammifères marins, deux espèces de tortue, poissons), dont certaines sont protégées. Les dispositifs prévus pour réduire le bruit sous-marin (absence de travail à l'explosif par exemple, rideau à bulles limitant la diffusion du bruit) ou son impact (mise en fuite de certaines espèces avant travaux), mériteraient cependant d'être complétés par des mesures régulières de bruit sous-marin lors des opérations de déroctage qui permettent, le cas échéant, de prévoir les dispositions correctives utiles pouvant aller jusqu'à l'arrêt des opérations au-delà d'un certain seuil.

Des mesures de suivi concernant le milieu biologique sont prévues, notamment en phase d'exploitation : suivi caméra de la recolonisation par les organismes de la nouvelle zone d'immersion des sédiments tous les deux ans du milieu à partir de l'année 2020 (voir partie II-1-1 du présent avis) ; suivi des mesures d'accompagnement (annuel de 2021 à 2024, puis tous les deux ans) ; suivi de l'évolution des zones de benthos par survol en drone pendant 10 ans à partir de 2020 (cartes de suivi prévues) ; suivi annuel de la flore pendant 20 ans à partir de 2020 (2 visites annuelles pendant 5 ans, puis 2 visites annuelles tous les deux ans). Compte-tenu du contexte à forts enjeux, ces mesures sont pertinentes. Elles mériteraient néanmoins d'être précisées - description des suivis, autocontrôles, bilans et points d'étapes permettant de prendre d'éventuelles mesures correctives à ajouter dans le dossier par exemple -, voire complétées. Par exemple, concernant la mesure de suivi du benthos : le démarrage à l'issue de la période des travaux ne permet pas de disposer d'un état initial, et, la mesure (survol par un drone pendant 10 ans), semble sous-dimensionnée par rapport aux enjeux tant en termes de méthode (suivi visuel uniquement) que de durée (suivi inférieur à la période d'exploitation).

### **II.1.3 – Urbanisme et enjeux paysagers**

Le projet s'inscrit dans le cadre des sites classés et inscrits de l'île d'Oléron. Le site inscrit est directement impacté par le projet, que ce soit en phase de travaux ou en phase d'exploitation : accès définitif et aménagement du terre-plein, et réaménagement de la zone de la criée actuelle après sa démolition partielle. L'aménagement du port est prévu en dehors du site classé, mais des travaux de renaturation de la dune ouest et de création de cheminements sont prévus au sein de ce site, ainsi qu'une utilisation de la même zone pendant la phase de travaux pour les besoins du chantier (accès et stockage de matériels et de matériaux). A ce titre, le dossier d'autorisation environnementale intègre une demande d'autorisation spéciale au titre des sites classés et inscrits. Le cadre du projet implique en outre la nécessité de travailler sur une intégration paysagère cohérente avec ces sites. Les éléments du dossier et en particulier la pièce 9 concernant la demande d'autorisation spéciale au titre des sites classés et inscrits comporte de nombreuses illustrations qui permettent au public de pré-visualiser le projet et son impact paysager. Le projet de notice de présentation de la demande de permis d'aménager transmis pour information à l'Autorité environnementale complète utilement ces éléments en présentant de façon plus complète la démarche d'intégration paysagère (bâtiments, espaces de circulation...), les matériaux qui seront utilisés, la palette végétale prévue pour la mise en œuvre du projet. Les éléments de cette notice pourront être utilement portés au dossier d'enquête publique.

### **II.1.4 – Milieu humain**

Les travaux sont prévus de début septembre 2018 à juin 2021. Deux des cinq phases de travaux prévues, les phases 3 et 5, sont susceptibles d'avoir des impacts sur les eaux de baignade, ces phases comprenant des périodes estivales où sont notamment prévues le déroctage du chenal externe et celui du nouveau bassin. Ces travaux sont en effet susceptibles d'entraîner vers le milieu littoral des matières en suspension potentiellement chargés en éléments polluants. La mesure de suivi du chantier (suivi visuel de la turbidité) apparaît insuffisante : elle mériterait d'être renforcée comme indiqué en partie II-1-1 du présent avis (mesure de la turbidité et fixation d'un seuil au-delà duquel les opérations devraient être arrêtées) dans l'objectif de maîtriser l'impact sur les eaux de baignade et de prévoir, le cas échéant, des mesures correctives.

L'Autorité environnementale note par ailleurs que la question du trafic routier en phase de travaux reste sensible, malgré la réduction du trafic du chantier en période estivale : cet enjeu mérite une attention particulière du maître d'œuvre, voir notamment l'article R. 1334-36 du Code de la santé publique sur les bruits émis lors de chantier de travaux publics ou privés.

## II.2 – Qualité du dossier et en particulier de l'étude d'impact

Le dossier est globalement clair, complet et bien illustré<sup>6</sup> sur la conception et les étapes de réalisation du projet.

Cependant l'étude d'impact n'est pas constituée par un document unique : outre le résumé non technique, qui peut constituer une pièce séparée selon le Code de l'environnement (ici la pièce 2), ses éléments sont disséminés dans quatre pièces du dossier<sup>7</sup> (pièces 3, 5-1, 5-2 et 5-3). Ce choix de présentation ne correspond pas aux attendus réglementaires. Par ailleurs, sur le fond, il aboutit à une déstructuration du raisonnement : la présentation linéaire adoptée ne permet pas de valoriser le processus d'évaluation et de montrer la cohérence de l'intégration environnementale. Il convient de plus de noter que la justification du projet et l'analyse des variantes dans l'étude d'impact sont présentées en pièce 3, avant l'état initial (pièce 5.1), ce qui ne permet pas de comprendre comment les enjeux ont été déterminés et pris en compte dans l'élaboration du projet.

De plus, le choix des meilleures techniques dans le scénario retenu n'est pas justifié au regard de l'ensemble des enjeux environnementaux. Ainsi, les aspects hydro-sédimentaires ne sont pas intégrés dans l'analyse des différents scénarios alors qu'il s'agit de l'un des aspects environnementaux majeur du projet. En outre, des mesures d'accompagnement sont prises en compte en critère de choix du scénario retenu alors qu'elles pourraient être mises en œuvre dans le cadre des autres scénarios : protection de la zone de nidification des Gravelots à collier interrompu, renaturation de l'actuel parking « sauvage » au pied de la chapelle et réalisation d'une zone d'habitat spécifique au Léopard des murailles.

En aval du choix du parti retenu, le dossier présente la prise en compte de l'environnement, par exemple sur le dimensionnement des digues, l'amélioration apportée à la gestion des eaux, l'intégration paysagère et patrimoniale du projet, les mesures d'accompagnement compte-tenu des impacts sur le milieu biologique.

L'étude d'impact ne comprend pas de chapitre explicite sur la vulnérabilité du projet au changement climatique tel que prévu par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement. Cette thématique est traitée indirectement dans le cadre des éléments présentés sur le risque de submersion marine.

## II.3 – Analyse de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) (pièce 8)

Les emprises concernées par le projet sont actuellement classées dans des zones portuaires (UP) et naturelles remarquables au sens de la loi Littoral (Nr). La notice relative à la mise en compatibilité du PLU expose les raisons pour lesquelles le projet ne pourrait pas être réalisé sans modification du règlement (écrit et graphique) du PLU de Saint-Pierre-d'Oléron.

Ainsi, dans le règlement graphique, le sous-secteur portuaire dédié au port de la Cotinière UPc doit être étendu pour couvrir l'ensemble du projet. Le périmètre de la zone Nr doit également être modifié afin d'une part d'inclure le projet portuaire dans son ensemble dans la zone UPc et d'autre part d'inclure l'ensemble du projet de réaménagement du secteur dunaire dans la zone Nr.

Enfin, l'article 10 de la zone UP (règlement écrit) limite la hauteur des bâtiments à 7,50 mètres alors que le bâtiment, hors éléments de superstructure, aura une hauteur de 10,30 mètres.

Les évolutions du règlement sont clairement décrites. Toutefois, les modifications apportées dans le règlement écrit sont substantiellement plus importantes que celles indiquées comme strictement nécessaires, sans explication spécifique ni évaluation des impacts potentiels :

- l'article 10 de la zone UP concerne l'ensemble des sous-secteurs de cette zone, en l'occurrence le sous-secteur UPc du port de la Cotinière et le sous-secteur UPp correspondant aux installations de la Perrotine (nord-est de la commune). La nouvelle rédaction modifie les hauteurs autorisées pour l'ensemble de la zone UP sans distinction entre les sous-secteurs. Le sous-secteur de la Perrotine ne fait a priori pas partie du projet présenté. Le règlement s'y appliquant ne devrait donc pas être impacté par les évolutions réglementaires proposées.
- les dispositions générales de cet article 10, relatives aux hauteurs de plancher par rapport au terrain naturel, sont supprimées sans que cette évolution ne soit expliquée dans les paragraphes introductifs de la mise en compatibilité du PLU. Cette réduction de protection environnementale (prise en compte de

6 A noter cependant que certaines illustrations correspondant à des images sont peu lisibles, par exemple : plans des ouvrages de protection page 41 pièce 2 et pages 36 et 73 pièce 3, figure 8 page 21 et figure 20 page 32 pièce 5.1. En outre, les unités mCM (altitude exprimée en mètres rattachée au référentiel de cote marine ; en termes de correspondance des échelles, le 0 mCM correspond à -3.197 mNGF) et mZH (altitude, exprimée en mètres, rattachée au zéro hydrographique, qui correspond au 0 mCM) ne sont pas explicitées dans le résumé non technique (pièce 2) et seulement dans la première partie de l'étude d'impact (pièce 5.1).

Par ailleurs, la partie 9 sur le scénario de référence page 62 du résumé non technique pièce 2 renvoie à un tableau inexistant dans cette pièce, celui-ci n'étant repris que dans l'étude d'impact, pièce 5.2.

7 Cf. pages 7 et 8 du guide de lecture pièce 1 listant les pièces répondant à la production des éléments de l'étude d'impact prévus à l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

risques) devrait être justifiée, et à l'instar des limitations de hauteur, ne devrait être mise en œuvre que sur le secteur UPc.

### **III – Conclusion de l'avis de l'Autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement.**

Le dossier présente clairement et de façon détaillée et illustrée le projet d'aménagement du port de pêche de la Cotinière. Il permet de comprendre la prise en compte de l'environnement et la mise en œuvre de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » prévue dans le Code de l'environnement une fois le choix de l'alternative consistant à créer un nouveau bassin et un nouveau terre-plein réalisé.

En revanche, la présentation en plusieurs pièces du dossier de l'étude d'impact et certaines faiblesses de l'analyse des scénarios alternatifs ne permettent pas de valoriser le processus d'évaluation et de montrer la cohérence de l'intégration environnementale.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale recommande un renforcement des mesures de suivi qui ne sont pas suffisamment détaillées dans le dossier, voire insuffisantes :

- en phase de travaux comme en phase d'exploitation, le contrôle visuel de la turbidité mériterait d'être complété par une mesure de ce paramètre, afin de prévenir efficacement tout impact sur la qualité des eaux (eaux de baignade en particulier) et sur le milieu biologique aquatique ;
- les mesures de suivi concernant le milieu physique en phase d'exploitation devraient permettre de comprendre la dynamique sédimentaire et de valider les résultats des modélisations utilisées pour concevoir le projet, au-delà des éléments chiffrés, dans l'objectif de prendre les mesures correctives nécessaires le cas échéant ;
- les mesures de suivi concernant le milieu biologique mériteraient d'être détaillées et complétées, en particulier en ce qui concerne le suivi de la recolonisation de la zone d'immersion des sédiments en phase de travaux et le suivi du benthos (aller au-delà d'un suivi visuel et mieux justifier la durée prévue pour le suivi du benthos) ainsi que le suivi des mesures d'accompagnement en faveur du Gravelot à collier interrompu, de l'avifaune nicheuse en général et du Lézard des Murailles.

En outre, le projet engendrera la destruction de 27 200 m<sup>2</sup> d'habitats comprenant des récifs d'Hermelles au droit du nouveau bassin et l'impact possible du projet sur le développement de 13 500 m<sup>2</sup> d'habitats comprenant des récifs d'Hermelles. Les éléments présentés, notamment l'absence de présentation de la dynamique d'évolution des massifs d'Hermelles au large de l'île d'Oléron, ne permet pas de justifier de l'absence de mesure de compensation concernant les habitats concernés.

Enfin en ce qui concerne la mise en compatibilité du PLU de Saint-Pierre d'Oléron (pièce 8), l'Autorité environnementale relève que la modification de l'article 10 de la zone UP concerne l'ensemble des sous-secteurs de cette zone alors que seul le sous-secteur Upc du port de la Cotinière est impacté par le projet, et les dispositions générales de cet article 10 sont supprimées sans que cette évolution ne soit justifiée.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Régional

Patrice GUYOT