

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Installation de pontons d'amarrage sur la Sèvre niortaise et ses affluents pour développer l'itinérance touristique fluviale dans le Marais poitevin

Dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement

PIECE N°5 : ETUDE D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE – PARTIE 6 : Résumé non technique _ind2

Janvier 2021



sce
ateliersup+



sce
Aménagement
& environnement

Partie 6 - Résumé non technique

Présentation du projet

Contexte et objectif

Le tourisme du Marais poitevin a connu un essor ces dernières années par le développement des circuits de randonnée, des itinéraires cyclables et par l'amélioration de la qualité des sites touristiques. Ce travail a permis l'obtention du Label Grand Site de France pour la Venise Verte. Il accueille aujourd'hui environ 1 400 000 touristes par an.

Les acteurs du développement touristique du Marais poitevin, Parc, comités départementaux du tourisme, et l'Institution Interdépartementale de la Sèvre niortaise (IIBSN), gestionnaire de la voie d'eau se sont interrogés sur la possibilité d'élargir l'offre touristique, en relançant la navigation touristique sur la Sèvre niortaise, toujours classée dans les voies navigables de France. Une étude de faisabilité a ainsi été confiée par l'Agence Départementale du Tourisme des Deux-Sèvres au cabinet Omega consultant spécialiste de la navigation fluviale. Cette étude confirme l'opportunité et la faisabilité de la remise en navigation touristique de la Sèvre et ses affluents, aux conditions de remettre en état les ouvrages hydrauliques, d'aménager des haltes nautiques et les deux ports têtes de ligne du réseau (Niort et Marans), de coordonner les activités de navigation avec les activités touristiques terrestres présentes sur le territoire et de proposer pour la navigation un bateau spécifique, adapté à la fois aux contraintes techniques des ouvrages (tirant d'air, tirant d'eau, longueur, largeur...) et aux spécificités paysagères et naturelles de la navigation dans un site « classé » (intégration visuelle, propulsion électrique....).

Le développement de cette nouvelle activité passe par une mise à niveau des équipements fluviaux : haltes-escales et pontons d'attente aux écluses. **Le projet consiste ainsi à implanter des pontons d'amarrage sur le domaine public fluvial de la Sèvre niortaise et ses affluents (83,7 km linéaire) pour permettre le développement d'une itinérance touristique fluviale de bateaux à motorisation électrique.** Les installations envisagées sont destinées à faciliter le stationnement, l'embarquement et le débarquement, les ravitaillements en fluides et ainsi à permettre et favoriser la découverte touristique du Marais poitevin depuis les cours d'eau de la Sèvre niortaise, l'Autise et le Mignon par des non-initiés de la plaisance. Cette nouvelle activité touristique mettra en synergie les activités nautiques les activités de découverte à terre (visites, restauration, activités de loisirs...), c'est l'ensemble du Marais poitevin, de Niort à Marans en passant par Fontenay-le-Comte qui profitera de cette nouvelle clientèle touristique.

Le projet destiné à l'itinérance touristique fluviale dans le Marais poitevin permettra d'élargir l'offre touristique. La valorisation des ouvrages hydrauliques patrimoniaux et l'aménagement des haltes-escales, des pontons d'attente inciteront les navigants à s'arrêter pour découvrir les activités à terre et de rendre plus sécurisante et confortable les conditions de navigation. Pour rappel, inscrit dans la Charte du Parc naturel régional et dans le plan de gestion du Grand Site de France, le projet participera à un tourisme « doux », de découverte, respectueux du milieu et visera à apporter une offre complémentaire de celles existantes notamment pour des séjours plus longs. Le nombre de bateaux en simultané sur l'ensemble du linéaire (83km) sera limité par le nombre de places aux haltes-escales et aux têtes de lignes. Chaque bateau pourra accueillir 4 à 6 personnes, la saison touristique dans le Marais poitevin s'étendant généralement d'avril à octobre avec un pic en juillet et août.

La mise en œuvre de ce projet permettra la création d'emplois sur site liés en particulier l'exploitation des bateaux sur l'itinéraire. L'exploitation des trois premiers bateaux sera confiée à un professionnel de ce domaine pour amorcer l'activité. Il devrait également favoriser les autres activités touristiques et activités induites présentes sur le territoire.

Description des aménagements

La zone envisagée pour l'implantation des pontons d'amarrage est constituée par la Sèvre niortaise et ses principaux affluents que sont notamment la Vieille Autise, La jeune Autise, le canal du Mignon, et le Bief de la Taillé. Elle s'étend entre Niort et Marans, sur trois Départements (Deux-Sèvres, Vendée et Charente-Maritime) et deux Régions (Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine).

Sur cette zone, 18 sites d'aménagement ont été retenus pour la mise en place d'un total de :

- 10 haltes fluviales pour les pénichettes de croisière fluviale et une tête de ligne à Marans ;
- 13 pontons d'attente de 6 m de long pour le passage des écluses (7 écluses concernées).

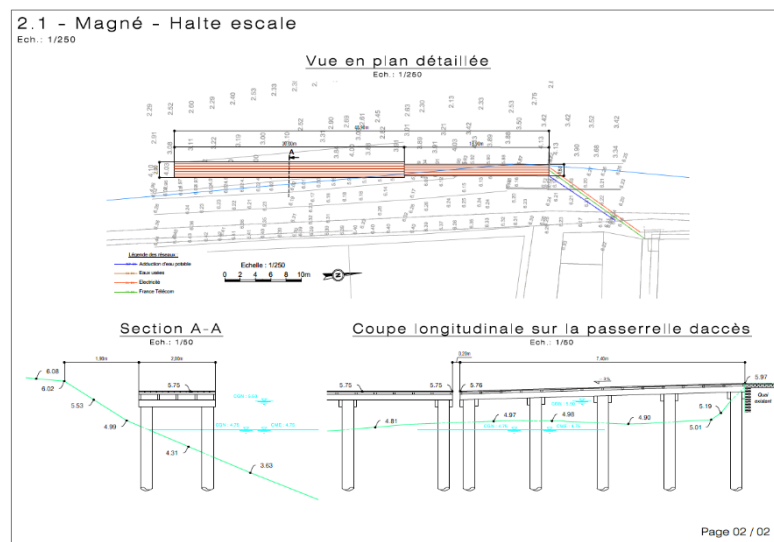
► **Pontons d'attente**

- Ecluse de Magné - Marais Pin : 2 pontons amont-aval
- Ecluse de Coulon Sansais La Sotterie amont : 2 pontons amont-aval
- Ecluse Arçais/Damvix Les Bourdettes : 2 pontons amont-aval
- Ecluse La Ronde-Bazoin-Sèvre amont : 1 ponton amont
- Ecluse La Ronde-Bazoin Mignon : 2 pontons amont-aval
- Ecluse Mailliezais - Saint Arnault : 2 pontons amont-aval
- Ecluse La Grève sur Mignon : 2 pontons amont-aval

► **Sites à aménager**

Les sites à aménager sont les suivants :

- Niort - La Roussille : ponton fixe de 30 ml pour l'accueil simultané de 2 bateaux
- Magné - centre-ville: ponton fixe de 30 ml pour l'accueil simultané de 2 bateaux
- Coulon – centre aval : ponton fixe de 60 ml pour l'accueil simultané de 4 bateaux
- Arçais : ponton fixe de 30 ml pour l'accueil simultané de 2 bateaux
- Damvix : ponton fixe de 30 ml pour l'accueil simultané de 2 bateaux
- La Ronde-Bazoin : ponton fixe de 60 ml pour l'accueil simultané de 4 bateaux
- Taugon - Les Combrands : ponton flottant de 30 ml pour l'accueil simultané 2 bateaux
- La Grève sur Mignon : ponton fixe de 30 ml pour l'accueil simultané de 2 bateaux
- Courdault – Vieille Autise : ponton fixe de 30 ml pour l'accueil simultané de 2 bateaux
- Maillé - place du Port : ponton fixe de 30 ml pour l'accueil simultané de 2 bateaux
- Tête de ligne – Marans -Port : ponton flottant de 75 ml de long équipé et permettant l'accueil simultané de 5 bateaux



Exemple d'implantation d'une halte-escale

2.1 - Magné - Halte escale

Ech.: 1/500



Les pontons d'attente (6 m de longueur, 1,5 m de largeur) seront mis en œuvre en amont et/ou en aval de chacune des écluses du secteur de navigation concerné par les aménagements. Ils seront utilisés pour un amarrage temporaire (quelques minutes) le temps de manœuvrer des écluses.

La haltes-escales ont pour vocation d'accueillir plusieurs bateaux et d'offrir des services permettant aux navires de passer la nuit. La navigation est en effet interdite sur le bassin de la Sèvre niortaise entre 18h et 8h. Elles sont situées dans des sites plus ou moins attractifs permettant aux plaisanciers de visiter les sites majeurs du Marais poitevin. La largeur des pontons des haltes-escales sera de 2 m. Leur longueur sera variable selon les sites en fonction de la capacité d'accueil souhaitée (15 ml par bateau à accueillir). Ces haltes-escales pourront accueillir généralement 2 à 4 bateaux. La plus importante, tête de ligne Marans-port présentera un linéaire de ponton permettant l'accueil de 5 bateaux. Ce ponton implanté dans un contexte très urbain sera flottant.

Les pontons d'attente ou les pontons des haltes-escales seront fixes pour une grande majorité d'entre eux, réalisés en bois et implantés à l'aide de pieux de bois ou d'acier. Ils seront reliés par un planchon de liaison à la berge. Ces installations sont dimensionnés au regard de normes et de réglementation faisant intervenir les efforts d'accostage (liés essentiellement à la vitesse, au poids ainsi qu'à l'angle d'accostage du bateau) ainsi que des efforts d'amarrages (liés aux dimensions du bateau ainsi qu'aux vents et aux courants). Leur positionnement a tenu compte de l'espace disponible sur les cours d'eau, de la configuration des lieux, des habitats naturels développés sur ou en pied de berges et des infrastructures déjà présentes, afin de ne pas entraver la navigation et les activités déjà en place (loueurs, navigation, ...).

Les navires qui exploiteront ces installations seront propulsés à l'aide de moteur électrique. Les caractéristiques envisagées pour ces bateaux sont les suivantes :

- Longueur : 14m,
- Largeur : 3,80 m,
- Tirant d'air maxi : 2,20 m,
- Tirant d'eau : 0,30 m. Soit une profondeur d'eau minimum de 0,50 m en considérant une marge de sécurité de 20 cm,
- Poids : 8 tonnes.

Les principes d'aménagement paysagers généraux retenus pour l'ensemble du projet sont de :

- s'inscrire dans une modestie des lieux : faire preuve de sobriété, éviter les ouvrages en émergence, vigilance sur la taille de la signalétique, palette végétale non horticole ;
- rester dans les enveloppes urbaines et rives urbanisées dans la définition de la localisation, connecter les accès à des cheminements existants ;
- ne pas réinventer le vocabulaire de lieux : privilégier des matériaux locaux avec le bois en dominante, définir des RAL dans les teintes des ouvrages actuels (bleu ou vert selon les gestionnaires) ;
- préserver la naturalité des lieux : teinte, palette végétale, etc...

Les aménagements au regard de leur faible ampleur et de l'attention portée à leur implantation dans les sites et à leurs caractéristiques (matériaux utilisés, conception) permettent une insertion optimale dans les sites. Une grande majorité d'entre eux s'inscrit dans des sites urbanisés avec des berges empierrées ou très artificialisées. Les caractères longitudinal et horizontal des haltes-escales et pontons d'attente projetés favorisent également leur insertion dans les sites.

Exemple d'insertion des aménagements : la halte-escale de Courdault- Vieille Autise



Analyse de l'état initial

Milieu physique

► Contexte géologique et hydrogéologique

Le Marais poitevin correspond à une vaste dépression dans ces terrains du Jurassique, comblée durant les 10 000 dernières années par des terrains argileux fluvio-marins (le Bri). Cette vaste zone plate, dont la cote est généralement située entre 2 et 3 m NGF, reçoit les eaux des bassins versants périphériques (y compris des nappes).

L'aquifère du Malm développé dans les terrains du Jurassique supérieur est le principal aquifère au niveau de l'aire d'étude.

Le Bri surplombant le substratum calcaire du Jurassique est le siège d'une pseudo-nappe discontinue qui présente des liaisons hydrauliques avec le réseau hydrologique de surface et avec l'aquifère sous-jacent du Malm.

► Topographie et réseau hydrographique

Le relief de l'aire d'étude, centrée sur le marais est excessivement plat. L'altitude dans la zone du marais n'y excède pas + 5 m. Les buttes calcaires constituent néanmoins des éléments topographiques marquant, puisqu'elles peuvent culminer à une trentaine de mètres et dominent la plaine environnante.

La Sèvre niortaise constitue l'axe majeur et structurant du marais, où il y traverse les marais mouillés, les marais desséchés isolés du bassin versant et du front de mer par des digues et de nombreux canaux de drainage. Son réseau hydrographique est très maillé avec le réseau hydraulique du Marais poitevin. Ce réseau hydrographique a été découpé de l'amont vers l'aval en une vingtaine de biefs, qui s'étagent de l'écluse de Comporté sur la commune de Niort à celle du Brault, au niveau de l'Anse de l'Aiguillon (en aval de l'aire d'étude). La gestion des niveaux d'eaux y est automatisée et résulte d'un règlement d'eau, dont les dispositions ont été établies pour chacun des biefs identifiés.

Les eaux de la Sèvre niortaise au niveau de l'aire d'étude sont globalement bonnes à très bonnes, même si l'on peut noter certaines années une légère dégradation de sa qualité vis-à-vis paramètre « taux d'oxygène » dans sa partie aval.

► Risque inondation

Le risque inondation est présent sur l'ensemble du bassin versant aval de la Sèvre niortaise sur lequel est centrée l'aire d'étude. Il est principalement lié aux fortes pluies sur les bassins amont et peut être aggravé par des remontées de nappes. Lors des fortes crues, la Sèvre niortaise déborde rapidement. Les débordements sont localisés en amont de Niort et s'effectue par étalement en aval dans le marais. Les marais mouillés se comportent ainsi comme une zone d'expansion de crue. Les grandes crues historiques ont eu lieu en 1872, 1904, 1936, 1982, 1994 et 1995. Les débordements de cours d'eau concernent également l'Autise et le Mignon.

Deux plans de prévention contre les risques d'inondation (PPRI) ont été approuvés sur l'aire d'étude : le PPRI de la ville de Niort approuvé par arrêté préfectoral du 3 décembre 2007 après révision de l'ancien PPRI du 3 juillet 1998 et le PPRI de la vallée de Sèvre niortaise à l'amont de Niort approuvé le 21 mars 2017.

Milieu naturel

► Marais poitevin

Le Marais poitevin est une zone humide aménagée et exploitée depuis le Moyen-Age. La gestion de l'eau, l'aménagement du territoire et les pratiques agricoles influencent la répartition de nombreux habitats et espèces. La biodiversité actuelle du Marais poitevin découle également de facteurs naturels. L'évolution géomorphologique de la zone humide, la diversité des sols, le gradient de salinité d'ouest en est, le climat sont autant de paramètres qui influent sur la présence et la répartition des espèces et la richesse biologique. L'ensemble des paramètres, naturels et anthropiques, génère des habitats ainsi qu'une faune et une flore variées.

► Périmètres environnementaux

Le contexte général des aménagements présente des enjeux vis-à-vis des milieux naturels très forts, au regard de l'intérêt écologique majeur des habitats naturels rencontrés dans le Marais poitevin. Celui-ci est reconnu à l'échelle nationale et internationale comme le démontrent les inventaires écologiques et les protections réglementaires vus dont ces habitats naturels font l'objet.

Le Marais poitevin et la Baie de l'Aiguillon sont définis comme Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux. C'est un très vaste complexe littoral et arrière littoral comprenant une baie maritime avec ses vasières et ses prés salés (les mizottes), plusieurs cours d'eau et leurs estuaires, une lagune, des massifs dunaires en partie boisés, mais aussi et surtout encore d'importantes surfaces de marais saumâtre ou doux, occupés par des prairies humides ou bien boisés (les terrées).

Le marais fait l'objet d'une Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II n°540120114 « Marais poitevin » de nombreuses ZNIEFF de type I.

► Sites d'aménagement investigués

Les sites retenus pour la réalisation des pontons d'amarrage s'inscrivent majoritairement dans un contexte urbanisé, soit en centre-bourg ou soit au niveau d'un hameau. Ils sont souvent bordés par une voie de circulation routière, à partir de laquelle l'accès se fait de manière directe. Ils peuvent être bordés, notamment dans les contextes moins urbains, par un chemin de halage. Celui-ci est le plus souvent aménagé en remblai et peu végétalisé. Les habitats présents à proximité de tels sites concernent des prairies, des haies et des boisements. Ils sont souvent restreints à des bandes étroites et parfois rudéraux (mauvais état de conservation, friches, espèces exotiques) et sont donc composés d'espèces communes.

Les berges de cours d'eau et de canaux en bordure de voie ou de chemins de halage sont souvent entretenues au niveau des sites retenues, en particulier dans leur partie haute. Les ligneux sont le plus souvent absents sur les linéaires de berges concernées, limitant ainsi les possibilités de nidification pour l'avifaune. Aucun arbre de gros diamètre ou sénescant n'est présent sur les sites retenus, évitant ainsi les enjeux vis-à-vis des insectes saproxyliques, des chiroptères ou oiseaux cavernicoles.

Les enjeux écologiques des sites retenus pour la réalisation des aménagements sont ainsi globalement faibles, à ponctuellement moyens sur certains sites, et se concentrent principalement au niveau de la végétation de bord des eaux.

L'ensemble des sites prévus pour l'implantation des installations est situé à l'intérieur de l'enveloppe de la zone humide du Marais poitevin.

► **Intérêt piscicole des cours d'eau**

La Sèvre niortaise et le Marais poitevin se présentent comme un important réseau hydraulique associé à des prairies inondables et offrent ainsi des potentialités piscicoles élevées pour de nombreuses espèces sensibles, migratrices et sédentaires. Une trentaine d'espèces y est recensée, et notamment des cyprinidés tels que Gardons, Rotengles, Brèmes, Tanches ou Carassins. Ils abritent une forte population de grosses Carpes et de poissons carnassiers : Sandres, Brochets, Black-Bass et Perches.

Ces milieux abritent plusieurs espèces migratrices ; il s'agit de : l'Anguille européenne, la Grande alose, l'Alose feinte, la Lamproie marine, la Lamproie fluviatile le Mulet, , le Flet, la Truite de mer et le Saumon atlantique. Si les aloses, les lamproies, le saumon et la Truite de mer remontent les cours d'eau pour s'y reproduire, l'anguille, le flet et le mulot colonisent les rivières pour y vivre et y grossir.

La Sèvre niortaise est classée axe à grands migrateurs pour l'espèce anguille, les aloses, la Lamproie marine et la truite de mer.

La Sèvre niortaise et le réseau hydraulique associé sont ainsi inventoriés au niveau de l'aire d'étude selon les tronçons en zones de frayères ou de croissances pour plusieurs espèces de poissons : Grande Alose, Alose feinte, Brochet, Lamproie de Planer, Lamproie marine, Truite fario, Vandoise.

Patrimoine

Intervenu le 9 mai 2003, le **classement du site du Marais mouillé poitevin** reconnaît la valeur paysagère et pittoresque d'un site façonné par l'homme, où chemins d'eau, lignes d'arbres et prairies forment une véritable cathédrale de verdure. Le Marais poitevin apparaît comme une figure emblématique des grands marais boisés de l'Ouest de la France. Il s'agit de l'un des plus grands sites classés de France, couvrant 18 620 hectares sur 23 communes, deux régions et trois départements. On recense également trois sites inscrits sur l'aire d'étude.

Les communes de l'aire d'étude possèdent de nombreux édifices historiques, dont certains sont protégés au titre des monuments historiques.

On recense trois sites patrimoniaux remarquables (SPR) :

- SPR de Niort (AVAP),
- SPR de Nieul sur l'Autize (ZPPAUP),
- SPR de Marans (AVAP).

Usages des eaux et des milieux aquatiques

La ressource en eau mobilisée pour la production d'eau potable au niveau de l'aire d'étude est d'origine souterraine. Il n'existe en effet aucune prise d'eau superficielle pour la production d'eau potable au niveau de l'aire d'étude. On recense ainsi plusieurs captages exploitant les eaux souterraines au niveau de l'aire d'étude :

- Champ captant d'Echiré-Saint-Maxire (Deux-Sèvres)
- Captage du Vivier, du Gachet I et du Gachet III
- Captage de la Couture sur la commune d'Echiré
- Captages de la vallée de la Courance
- le captage de « Pré Robert » et le captage « Chat pendu » sur la commune de Niort.

De nombreux puits et forages existent au niveau de l'aire d'étude selon la Banque du Sous-Sol (BSS). Ces points de prélèvements correspondent essentiellement à des usages agricoles et à des puits domestiques ou à des piézomètres. Les prélèvements à des fins industrielles sont concentrés dans les zones urbaines, notamment de Niort ou de Marans.

La pêche professionnelle n'est plus présente sur la partie continentale du bassin versant de la Sèvre niortaise. Elle est présente au niveau de l'estuaire et concerne principalement l'anguille.

La pêche de loisir est bien présente dans le secteur d'étude. La Sèvre niortaise et ses affluents comme l'Autise, le Mignon ou la Vendée et les canaux du marais constituent des milieux favorables à cette activité de loisir.

Aucun site de baignade n'est implanté sur l'aire d'étude. La pratique d'autres activités de loisirs est possible sur les cours d'eau de l'aire d'étude. La traversée du Marais poitevin s'effectue en canoë kayak sur l'axe que constitue la Sèvre niortaise de Niort à la baie de l'Aiguillon (66 km). Des promenades en barques sont organisées sur le réseau hydrographique, comme à Coulon au cœur des marais mouillés (« Venise Verte ») ou également sur la Vieille Autise.

Sur les 183 km de voie d'eau du Domaine Public Fluvial, 100 km de voies sont navigables.

Analyse des incidences et mesures mises en œuvre

Incidences lors de la phase chantier

La phase chantier peut être à l'origine d'impacts non négligeables sur l'eau et les milieux aquatiques, mais les travaux impacteront principalement le périmètre d'intervention très restreint de chacun des sites.

A cela, plusieurs causes :

- la durée des travaux,
- la présence, pendant toute la durée des travaux de matériels dont le gabarit, la masse, les modes de propulsion ou de traction peuvent fortement impacter les sols ou les berges notamment ;
- les interventions directes dans le lit mineur de cours d'eau
- la présence, pendant toute la durée des travaux, de matériaux nécessaires à la réalisation des aménagements ;
- l'acheminement sur les sites de produits potentiellement polluants.

Ces causes peuvent entraîner des conséquences diverses, et notamment :

- des modifications des conditions d'écoulement ;
- des risques de pollution des eaux et des milieux aquatiques, par entraînement de fines ou par diffusion accidentelle de produits (fuite de carburant, d'huile, déversement accidentel etc.) ;
- des perturbations ou des dégradations des milieux aquatiques.

Les mesures mises en œuvre concerneront notamment :

- **l'organisation de la période de travaux** : la première mesure d'évitement et de réduction des incidences négatives liés à la présence d'engins et de matériaux pendant la phase chantier est caractérisée par le choix des périodes de réalisation des travaux. Les périodes pluvieuses seront dans la mesure du possible évitées. La réalisation en période d'étiage (août à octobre) des travaux sur les cours d'eau sur lesquels seront implantés les équipements concernés limitera considérablement les incidences et les problèmes techniques que posent les interventions directes dans le lit d'un cours d'eau.
- **l'implantation des plates-formes, destinées au stationnement et à l'entretien des engins de chantier et au stockage des produits potentiellement polluants, en position éloignée de tout écoulement superficiel (cours d'eau, fossés)** de manière à éviter tout risque de pollution directe des eaux superficielles (notamment par hydrocarbures). Ces plates-formes seront en outre implantées en dehors de toutes zones sensibles (zones humides, secteur présentant un intérêt écologique notable).
- **la neutralisation et traitement d'une éventuelle pollution accidentelle.**

Incidences en phase d'exploitation

► Incidences hydrauliques

Les pontons d'amarrage projetés ne peuvent pas être implantés en dehors de lit mineur des cours d'eau sans remettre en cause le projet. Les pontons seront implantés longitudinalement aux berges à l'aide pieux. Deux pontons projetés seront des pontons flottants. Ces pontons et les équipements associés seront construits avec des matériaux légers, mais résistants aux effets de l'eau. Ils peuvent être le cas échéant démontés. Leur largeur est fixée à 1,5 m pour les pontons d'attente et à 2 m pour les haltes-escales et seront implantés sur des cours d'eau, dont la largeur totale du lit varie en 20 à 30 m.

Ces pontons sur chacun des sites ne modifieront que de manière minime le profil en travers des cours d'eau ; la section des cours d'eau au droit de chacune des installations restera globalement similaire à l'état actuel. Les pontons seront implantés au-dessus de la Cote Minimale d'Exploitation et au-dessus de la cote des Plus Hautes Eaux Navigables. Leur implantation sur des milieux lentiques (lits des cours d'eau ponctués par des ouvrages de régulation des eaux) ne modifiera pas les conditions d'écoulements initiales.

En période de crue, l'effet des pontons sur la vitesse d'écoulement sera négligeable. Ces installations pour une crue d'importance seront situées sous les eaux ; En se référant à la crue de 1982, les pontons pourraient être submergés sous plus ou moins 1m d'eau selon les sites. La section mouillée d'un ponton n'occultera pas de manière significative lors d'une telle crue la section totale d'un cours d'eau. Les incidences des pontons sur les écoulements seront négligeables en période de crue.

D'autre part, la réalisation de ces pontons n'induit pas la mise en œuvre de remblais ; le projet ne conduira pas ainsi à une réduction du champ d'expansion des crues des cours d'eau concernés

Ces pontons du fait de leur configuration et de leur implantation sur pieux ne constitueront pas un obstacle aux écoulements des eaux, que ce soit à l'étiage, en conditions hydrologiques moyennes ou en crue et aucune surface ne sera soustraite au champ d'expansion des crues. Aucun effet notable n'est à attendre de leur installation sur les hauteurs d'eau.

► **Risques de pollution des eaux**

La pollution accidentelle correspond au risque aléatoire d'un déversement de produits toxiques, polluants ou dangereux à la suite d'accidents de la navigation, ou à la suite d'une erreur de manipulations ou de défaut de stockage de produits nécessaires au fonctionnement des bateaux. Les produits mis en cause sont dans la majorité des cas des hydrocarbures, des substances organiques ou des acides. Ces polluants sont très dommageables pour la vie aquatique. Les hydrocarbures par exemple, non miscibles dans l'eau, empêchent en formant un film à la surface de l'eau, les échanges gazeux entre l'eau et l'air (oxygène et gaz carbonique).

Le risque de pollution accidentelle sera très faible ; les bateaux utilisant les haltes-escales et les pontons d'attente à créer seront en effet propulsés par des moteurs électriques et le volume de polluants mis en jeu lors d'un incident au niveau d'un bateau sera très faible. Le nombre de bateaux sera en outre limité, trois unités au début de la phase d'exploitation à une vingtaine à termes. **Les mesures à mettre en œuvre concernent les interventions rapides des services en charge de l'entretien des ouvrages et équipements de navigation et de la société exploitant les bateaux.**

Les eaux sanitaires produites au niveau des bateaux seront stockées dans chacun des bateaux. Ces eaux pourront ensuite être pompées par des dispositifs adaptés implantés au niveau des haltes de Damvix et de Maillé. La pompe existant au niveau du site de Marans (Port de Marans) pourra également être utilisée à ces fins. Les eaux sanitaires, produites au niveau des bateaux et ainsi collectées, seront traitées ensuite dans une filière de traitement adaptée. Aucun rejet d'eaux usées non traitées ne sera ainsi effectué en phase exploitation des ouvrages et équipements.

► **Incidences sur les usages**

L'itinéraire qu'emprunteront les bateaux sur le réseau hydraulique de la Sèvre niortaise entre le site « la Roussille » sur la commune de Niort à l'amont et le site « Marans » à l'aval traverse le périmètre de protection d'un captage d'eau destinée à la production d'eau potable (périmètre de protection du captage AEP « Chat Pendu ». Le tronçon situé à l'intérieur du périmètre de protection est peu étendu. Les bateaux seront propulsés par des moteurs électriques, réduisant ainsi le risque de pollution des eaux. Les incidences lors de la phase exploitation sur l'alimentation en eau potable des populations seront ainsi nulles. Aucune mesure spécifique n'est donc envisagée.

La Sèvre niortaise est classée voie navigable ; la navigation sur ce fleuve et ses affluents est ainsi d'ores et déjà possible. Chaque année, quelques bateaux privés effectuent des allers-retours entre Niort et Marans. La mise en place des pontons pour les haltes-escales et les attentes aux écluses permettra aux usagers de la Sèvre niortaise, quels qu'ils soient, de naviguer dans de meilleures conditions de sécurité et de confort.

L'activité de pêche de loisir est présente sur l'itinéraire qu'emprunteront les bateaux sur le réseau hydraulique de la Sèvre niortaise entre le site « la Roussille » sur la commune de Niort à l'amont et le site « Marans » à l'aval. Le projet prévoit en phase de démarrage la navigation commerciale de 2 bateaux à propulsion électrique, puis un développement progressif jusqu'à une vingtaine d'unités sous une initiative privée d'ici 15 ans. Le trafic de ces bateaux en simultané sur l'ensemble du linéaire concerné (83 km) restera limité, et ne devrait pas ainsi générer des perturbations significatives et des conflits avec les autres usages de la Sèvre niortaise.

Incidences sur le patrimoine

Le projet s'inscrit au cœur du Marais poitevin sensible au regard de son intérêt pittoresque et paysager, et en particulier la zone du marais mouillé. Le marais fait ainsi l'objet de plusieurs protections témoignant de son grand intérêt : site classé (grand site), sites inscrits, protection de plusieurs édifices au titre des monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables.

Conscient de l'intérêt patrimonial que représente le Marais poitevin, le Parc naturel régional, qui assure à tout point de vue la gestion de ce milieu, a mené son projet en veillant à la meilleure insertion des aménagements projetés dans ce site. Le niveau d'aménagement ne concerne ainsi que des aménagements ponctuels réalisés en bois sur des secteurs le plus souvent déjà urbanisés et anthropisés limitant sensiblement de fait l'impact sur l'ambiance des sites dans lesquels ces aménagements s'inscrivent.

Le Site Classé du Marais mouillé poitevin couvre une grande partie de l'aire d'étude. Une majorité des sites prévus pour l'implantation des installations se situe ainsi à l'intérieur du périmètre du Site Classé. Seuls les aménagements envisagés à la Grève-sur-le-Mignon, Arçais, Taugon (Les Combrands) et à Marans ne sont pas localisés à l'intérieur de ce périmètre.

L'article L.341-10 du Code de l'environnement indique que « *Les monuments naturels et les sites classés ne peuvent ni être détruits, ni être modifiés sauf autorisation spéciale* ». Il en résulte qu'à l'exception des travaux d'entretien normal tous les travaux et aménagements susceptibles de modifier l'état ou l'aspect d'un site classé sont soumis à autorisation spéciale.

L'autorisation spéciale permet de garantir et de contrôler la bonne conservation des sites classés. Elle est délivrée ou refusée notamment sur la base des critères suivants :

- La compatibilité du projet avec les objectifs du classement du site ;
- L'impact du projet sur le site ;
- Les éléments de doctrine énoncés sur la gestion des sites ;
- les mesures d'accompagnement destinées à améliorer ou à restaurer l'état originel du site.

Les installations projetées sont soumises à autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du Code de l'environnement. Cette procédure intégrée conduit à une décision unique du préfet de département regroupant des décisions de l'État relevant de certaines dispositions du Code de l'environnement, du Code forestier, du Code de l'énergie, des Codes de la défense, des postes et des communications électroniques, du patrimoine, des transports. Ainsi, à l'issue de la procédure et de l'enquête publique, l'autorisation environnementale délivrée par le préfet tient également lieu et se substitue à d'autres autorisation, comme l'Autorisation spéciale au titre des sites classés ou en instance de classement (articles L.341-7 et L.341-10 du Code de l'environnement).

La pièce n°6 du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale concerne ainsi la demande d'autorisation de modification du Site Classé du Marais mouillé poitevin (Grand site de France), afin d'obtenir l'autorisation spéciale pour la réalisation des travaux prévus à l'intérieur du périmètre du Site Classé.

Les sites concernés par cette procédure sont les suivants :

PARC NATUREL REGIONAL DU MARAIS POITEVIN
INSTALLATION DE PONTONS D'AMARRAGE – SEVRE NIORTAISE

N°	Nom	Type équipement	Position	Site classé Marais Mouillé	Protection MH	SPR	Autorisation d'Urbanisme (DP en communes)	Instruction Site Classé (DDAE)
1.1	Niort -La Roussille	Halte Escale	Amont	-	-	AVAP Niort	✓	-
2.1	Magné	Halte Escale	Aval	Limite (rive opposée)	✓	-	✓	-
2.2	Magné - Marais Pin	Attente Ecluse	Amont	✓	-	-	-	✓
2.3	Magné - Marais Pin	Attente Ecluse	Aval	✓	-	-	-	✓
3.1	Coulon - Centre aval	Halte Escale		Limite (rive opposée)	✓	AVAP Coulon (Bourg)	✓	-
3.2	La Sotterie	Attente Ecluse	Amont	✓	-	-	-	✓
3.3	La Sotterie	Attente Ecluse	Aval	✓	-	-	-	✓
4.1	Les Bourdettes	Attente Ecluse	Amont	✓	-	-	-	✓
4.2	Les Bourdettes	Attente Ecluse	Aval	✓	-	-	-	✓
5.1	Damvix	Halte Escale		✓	✓	-	✓	-
6.1	Bazoin-Sèvre Amont	Attente Ecluse	Amont	✓	-	-	-	✓
6.2	La Ronde Bazoin Escale	Halte Escale		✓	-	-	-	✓
7.1	Taugon - Les Combrands	Halte Escale		-	-	-	-	-
8.1	Marans - Port	Station tête de ligne		-	-	AVAP/SPR	✓	-
9.1	Arçais	Halte Escale	Amont	Limite (rive opposée)	-	AVAP En cours	✓	-
10.1	Courdault - Vieille Autize	Halte Escale		✓	-	-	-	✓
11.1	Saint Arnault	Attente Ecluse	Amont	✓	-	-	-	✓
11.2	Saint Arnault	Attente Ecluse	Aval	✓	-	-	-	✓
12.1	La Grève/Mignon	Halte Escale	Aval	-	-	-	-	-
12.2	La Grève/Mignon - Amont	Attente Ecluse	Amont	-	-	-	-	-
12.3	La Grève/Mignon - Aval	Attente Ecluse	Aval	-	-	-	-	-
13.1	Bazoin-Mignon Amont	Attente Ecluse	Amont	✓	-	-	-	✓
13.2	Bazoin-Mignon Aval	Attente Ecluse	Aval	✓	-	-	-	✓
14.1	Maillé Place du Port	Halte Escale		✓	✓	-	✓	-

Il est à noter que pour les sites inclus à la fois dans le périmètre de protection d'un site classé et dans un périmètre de protection de Monument Historique et/ou dans un Site Patrimonial Remarquable, la demande d'autorisation spéciale est instruite sous la forme d'une Déclaration Préalable dans le cadre du Code de l'Urbanisme.

Incidences sur les milieux naturels et mesures

► **Choix des sites et emplacement des installations pour une insertion optimum des pontons d'amarrage**

Le choix des sites retenus pour l'implantation des haltes-escales a porté sur des sites localisés en zone urbanisée, comme les haltes-escales de Magné, Maillé-Place du Port et Courdault. Ces sites d'implantation sont déjà largement artificialisés et anthropisés, avec des berges aménagées ou empierrées. D'autres haltes-escales s'inscrivent dans des secteurs où les berges sont entretenues à très entretenues et traitées pratiquement comme un espace vert, en raison de la présence d'un usage comme la présence de barques par exemple. On peut citer notamment les haltes-escales de Damvix, Coulon Centre aval et d'Arçais.

De même, la réalisation des pontons d'attente est liée à la présence d'une écluse. Leur implantation s'effectue ainsi sur des sites où les berges sont largement artificialisées du fait de la présence de l'ouvrage. Les berges y sont empierrées, bétonnées ou très entretenues.

L'implantation des installations sur chacun des sites a fait l'objet d'une analyse basée notamment la configuration des lieux (topographie, bathymétrie), la fonctionnalité et l'accessibilité de ces installations. L'analyse a conduit également à étudier la végétation et les habitats naturels en place. Les tronçons de berges au caractère « plus naturel » en lien avec la présence d'une végétation rivulaire ou d'hélophytes en pieds de berges ont ainsi été évités pour l'implantation des pontons et des haltes-escales.

Ces dispositions ont permis ainsi d'éviter et de limiter les emprises sur des habitats naturels liés aux berges. Tous les sites d'implantation des haltes-escales et des pontons d'attente sont en outre accessibles directement depuis un chemin de halage, le plus souvent aménagé, ou depuis une voie bitumée, soulignant un environnement largement aménagé.

► **Mode d'implantation des pontons limitant les emprises sur les berges**

Les pontons des haltes-escales et les pontons d'attente seront implantés sur les berges à l'aide de pieux en bois ou en acier, limitant de ce fait les emprises sur les berges. Selon la configuration des sites, le ponton sera plus ou moins éloigné de la berge. Dans ce cas, il sera nécessaire de mettre en place un planchon de liaison entre la berge et le ponton et dans d'autre cas des marches seront nécessaires afin de franchir le dénivelé créé par la berge.

Ce mode d'implantation permet de limiter les emprises sur les berges, et d'éviter ainsi la destruction des habitats en place. La végétation en place pourra perdurer en outre sous des pontons. Ces dispositifs, en réduisant les points d'appui, limitent les emprises sur les berges ou les fonds des cours d'eau et évitent ainsi la destruction de la végétation en place et la modification des fonds.

► **Propulsion des bateaux par moteur électrique**

Il a été retenue une propulsion des bateaux par moteur électrique. Cette disposition, outre le fait qu'elle évite des émissions de polluants atmosphériques, permet également d'éviter des nuisances sonores pouvant perturber la faune lors des déplacements de ces bateaux sur le réseau hydrographique. Nous rappelons que le nombre de bateaux envisagés est de trois au démarrage de l'exploitation des ouvrages, et qu'il ne sera que d'une vingtaine à terme.

► **Principales incidences**

■ Incidences sur les habitats et la végétation

Les emprises des pontons des haltes-escapes et des pontons d'attente sur les berges et les lits de cours d'eau sont très réduites, au regard de leurs modalités d'implantation et des caractéristiques des sites, où la végétation rivulaire est soit absente soit présente sous forme de reliquats. La végétation sur les berges est souvent entretenue et piétinée ; elle apparaît alors peu diversifiée et composée d'espèces communes. Les enjeux liés aux habitats y sont ainsi le plus souvent faibles à très faibles. Les aménagements seront ponctuels et se répartiront sur un ensemble hydrographique important, ce qui limite considérablement leur ampleur et leurs incidences sur la végétation des berges.

Les emprises sont souvent limitées aux pieux et au point d'appui en haut de berge du planchon d'accès, les pontons étant pour la majorité des sites un peu éloignés du haut de berge. On notera la nécessité de coupes de ligneux pour les haltes-escapes de Coulon centre-aval et Arçais. Ces coupes n'y représentent que quelques m² liés à l'implantation du planchon d'accès au ponton.

Les pontons implantés à l'aide de pieux et les pontons flottants n'auront qu'une très faible incidence sur les herbiers aquatiques potentiellement présents au droit des sites, au regard des faibles emprises sur les fonds que représente par site l'implantation des pieux. En outre, l'implantation de ces installations sera effectuée depuis le haut de berge sans intervention d'engins dans le lit en eau.

L'exploitation de ces pontons se traduira par la navigation à terme d'une vingtaine de bateaux propulsés par un moteur électrique. La circulation de ces bateaux peut être proche des rives, et occasionner la dégradation voire la destruction des herbiers aquatiques le plus souvent développés le long des berges. De même, la navigation peut induire des phénomènes d'érosion des berges liés au batillage provoqué au passage de ces bateaux. Les habitats de berges sont alors dégradés ; les cortèges floristiques disparaissent par effet érosif et par glissement de matériau dans le fond du lit.

Le fonctionnement envisagé des bateaux ne concernera qu'un nombre limité d'unités, qui ne viendront qu'augmenter faiblement le niveau actuel de navigation sur le bassin versant. Celui-ci sera organisé uniquement de jour et sur une période s'étendant de mars à octobre permettant de limiter ainsi les incidences sur ces écosystèmes aquatiques.

Dans ces conditions, on peut conclure que les incidences du projet sur les habitats naturels et la végétation seront limitées.

■ Incidences sur la faune aquatique et piscicole

Les incidences à attendre du projet sur la faune aquatique et piscicole que ce soit en période de travaux ou en phase d'exploitation seront très limitées du fait :

- des caractères ponctuel et léger des aménagements prévus sur les berges des cours d'eau du bassin de la Sèvre niortaise : les installations envisagées concernent des pontons d'amarrage réalisés essentiellement en bois et disséminés sur un linéaire hydrographique important (une vingtaine de sites répartis sur 83 km de cours d'eau) ;
- de l'implantation des pontons sur pieux, voire de pontons flottants (2 sites envisagés avec des pontons flottants) : ce type d'implantation limite considérablement les incidences sur les lits des cours d'eau (faibles emprises générées par les pieux sur les fonds).

Les incidences potentielles peuvent être néanmoins les suivantes :

- Perturbation de la libre circulation de la faune piscicole : les travaux pour l'installation des pontons d'amarrage ne nécessiteront en aucune manière l'interruption ou la modification des écoulements des cours d'eau sur lesquels ils sont envisagés. Ainsi, ils ne réduiront pas physiquement les possibilités de déplacements de la faune piscicole et plus globalement de la faune aquatique. Toutefois, les bruits générés lors de la phase travaux par les engins ou matériel et le battage des pieux dans le lit en eau des cours d'eau pourraient perturber ou ralentir les espèces dans leur déplacement, et notamment les espèces migratrices. Ce dérangement demeurera limité dans le temps. En phase exploitation, les pieux dans le lit du cours d'eau n'entraveront pas le déplacement des espèces. Aucune rupture de continuités écologique n'est à attendre de la réalisation des aménagements. La navigation des bateaux sur les cours d'eau peut constituer une gêne pour les espèces ; toutefois le nombre de bateaux à naviguer restera limité, et la navigation ne sera pas organisée tout au long de l'année, mais uniquement de mars à octobre.

Les incidences sur le déplacement de la faune piscicole sont considérées comme très faibles à nulles.

- Incidences de la remobilisation des matières en suspension : la remise en suspension de particules fines et sédiments lors de travaux en lit mineur peuvent nuire aux populations aquatiques. Le risque d'augmentation de la turbidité de l'eau sera néanmoins très limité, dans le sens où les modalités d'implantation des pieux ne devraient pas se traduire sur chacun des sites par une remobilisation d'une quantité importante de matières en suspension. D'autre part, la mobilité des poissons leur permet de s'éloigner des eaux ponctuellement turbides. Les incidences de la remobilisation des matières en suspension sur la faune aquatique et piscicole sont considérées comme très faibles à nulles.

- Destruction des zones de frayères et de grossissement et dérangement possible en période de fraie : la quasi-totalité des pontons d'amarrage projetés est située sur un tronçon de cours d'eau ayant été défini comme zone de frayères ou de grossissement par arrêté préfectoral pour différentes espèces. La période la plus sensible par rapport aux espèces piscicoles concernent la période de fraie. Des travaux pourraient générer des dérangements et perturber ainsi le cycle biologique des espèces. Toutefois, la faible ampleur des travaux envisagés menés depuis le haut de berge et sur des sites ponctuels et leur réalisation très limitée dans le temps réduisent considérablement ce type d'incidences. Les pieux mis en place au niveau de chaque site ne représentent que de faibles surfaces de fonds, et n'auront pas ainsi d'incidences sur les potentielles zones de fraie.

- Incidences sur les invertébrés aquatiques : les travaux détruiront en grande partie la faune benthique inféodée au substrat présente au droit des emplacements des pieux. Les surfaces cumulées impactées seront très faibles, limitant ce fait les incidences sur la faune benthique.

- Perturbation de la faune semi-aquatique inféodée au corridor que constitue le cours d'eau

La réalisation des travaux organisés sur les cours d'eau peut conduire à une perturbation de la faune semi-aquatique inféodée à ces cours d'eau, et notamment à une perturbation des espèces dans leurs déplacements. Les perturbations générées par la phase travaux seront néanmoins réduites, car limitées dans le temps, avec des travaux très ponctuels et organisés de jour. En phase d'exploitation, les incidences seront très faibles ; la navigation n'étant organisée uniquement que de mars à octobre et seulement de jour.

► **Principales mesures en faveur des milieux naturels**

Les mesures de réduction des incidences sur les milieux naturels concernent en premier lieu la phase travaux.

- La première mesure d'évitement et de réduction des incidences concerne **l'optimisation de la période de travaux** pour les interventions dans le lit mineur des cours d'eau :
 - Prise en compte des périodes de reproduction de la faune piscicole : en ce qui concerne la faune piscicole, la période la plus favorable à la mise en œuvre des travaux sur le réseau hydrographique de la Sèvre niortaise court d'août à décembre, hors période de reproduction de la faune piscicole présente (Cf. illustration ci-contre présentant les périodes de reproduction de la faune piscicole).
 - Prise en compte des périodes de déplacement et de reproduction des espèces piscicoles migratrices : Si les aloses, les lamproies, le saumon et la truite de mer remontent les cours d'eau pour s'y reproduire, l'anguille, les colonise pour y vivre et y grossir. Les effectifs de certaines espèces migratrices sont très faibles, comme par exemple la Lamproie marine et le Saumon atlantique.
 - Prise en compte des périodes de reproduction de l'avifaune : la période pour la nidification des espèces s'étend globalement de mars à fin juillet. Le choix de la période août-février permet d'éviter toute incidence négative temporaire, directe et indirecte, des travaux, sur l'avifaune nicheuse de la ripisylve ou des habitats riverains du cours d'eau et situés à proximité du site d'intervention.
 - Prise en compte des périodes d'émergence et de ponte des libellules : la phase d'émergence et la phase de pontes des libellules sont les phases les plus sensibles pour ce groupe vis-à-vis des travaux envisagés ; elles s'étendent globalement d'avril à octobre. Toutefois, les aménagements n'auront qu'une très faible incidence sur la végétation en pied de berge pouvant être utilisée par les libellules pour ces phases ; les travaux n'auront ainsi qu'une très faible incidence sur les espèces de ce groupe.

La réalisation des travaux sera priorisée d'août à octobre, afin d'éviter les incidences sur l'avifaune (évitement de la période de reproduction), les libellules (évitement de la période d'émergence et d'une grande partie de la période de ponte) et sur la faune piscicole (évitement de la période de reproduction) ; les conditions hydrologiques régnant lors de cette période sont également techniquement plus favorables à la réalisation des travaux (niveau d'eau bas).

- Limitation des interventions sur la végétation rivulaire aux strictes emprises des aménagements

Des travaux sur les cours d'eau peuvent se traduire par une dégradation importante de la végétation se développant sur les rives au droit des secteurs d'intervention (ripisylve). Les travaux se limiteront néanmoins aux strictes emprises des installations projetées. Les secteurs riverains non concernés seront balisés voire mis en défends pour réduire le risque de destruction.

- Suivi du chantier par un écologue

Le chantier pour la réalisation des pontons sera suivi par un écologue. Il sera chargé de contrôler le chantier et de diriger et corriger le cas échéant de manière réactive les actions du chantier, et en particulier celles qui concerneront la préservation des zones d'intérêt non touchées par les installations projetées (ripisylve, végétation rivulaire, secteurs d'intérêt situés à proximité). Il aura également pour mission de vérifier en préalable à la phase travaux l'absence d'espèce protégée.

En phase d'exploitation, les principales mesures pour réduire les incidences sur les habitats naturels, la faune et la flore concernent les dispositions suivantes :

▶ **Limitation de la navigation et réglementation des zones de stationnement des bateaux**

La navigation des bateaux qui exploiteront les installations s'étend d'avril à octobre et est encadrée par le règlement de police de navigation qui interdit la navigation de nuit. Le respect de cette réglementation permet ainsi de réduire les incidences sur la faune du marais. Le règlement pourra être amendé dans le but de préserver la faune et la flore du marais, notamment par l'identification des zones où le stationnement nocturne des bateaux sera formellement interdit.

▶ **Création d'une charte de navigation visant à la préservation des herbiers aquatiques et des berges**

Une charte de navigation pourra être proposée aux utilisateurs ceci dans le but de réduire notamment les incidences sur les herbiers aquatiques ; cette charte abordera en particulier les modalités de navigation en termes de vitesse et de distance à la berge dans le but de préserver ces habitats aquatiques développés le long des berges. Le respect des bonnes conduites en matière de navigation permettra également de limiter les phénomènes d'érosion des berges.

▶ **Absence de rejet des bateaux**

Les eaux sanitaires produites au niveau des bateaux seront stockées dans chacun des bateaux. Ces eaux pourront ensuite être pompées par des dispositifs adaptés implantés au niveau des haltes de Damvix et de Maillé. La pompe existant au niveau du Port de Marans pourra également être utilisée à ces fins. Les eaux sanitaires, produites au niveau des bateaux et ainsi collectées, seront traitées ensuite dans une filière de traitement adaptée. **Aucun rejet d'eaux usées non traitées ne sera ainsi effectué en phase exploitation des ouvrages et équipements. Cette disposition permet de ne pas dégrader la qualité des eaux de la Sèvre niortaise et de son réseau hydrographique associé, et ainsi de préserver la faune et la flore inféodées à ces milieux aquatiques.**



sce

Aménagement
& environnement

www.sce.fr

GROUPE KERAN