



Nantes, le 20 septembre 1993

**Centre de Nantes**

Rue de l'île d'Yeu, boîte postale 1049, 44037 Nantes cedex 01  
Tél. 40 37 40 00 - Fax 40 37 40 01 - Télex 711 196

LABO DEL n° 112/93

Direction Régionale des Affaires Maritimes

44031 Nantes Cedex

**Objet : Enquête sur la création du port de Morin à Noirmoutier.**

Monsieur le Directeur,

Suite à votre demande d'avis du 27 juillet dernier, concernant la création d'un port de plaisance au Morin, sur la commune de l'Epine à Noirmoutier, veuillez trouver ci-dessous notre avis sur ce projet.

**Remarques d'ordre général**

1. Le projet est présenté comme la création d'un port de plaisance. Or, nous relevons par ailleurs que les usages en cours sur le site, ainsi que les usages projetés relèvent majoritairement de la plaisance certes, mais aussi de la pêche professionnelle, pour laquelle une vingtaine de mouillages est prévue à terme. Nous pensons à ce titre que l'appellation "Port mixte" est plus appropriée.

2. Nous avons donné, il y a quelques semaines, un avis sur le projet d'extension du port de l'Herbaudière. Compte tenu de la proximité des deux sites, il serait souhaitable qu'une étude analyse l'impact "régional" de ces deux aménagements situés dans cette zone littorale "sensible", afin d'évaluer les mesures à prendre pour éviter des détériorations de sites.

3. L'examen du dossier d'étude d'impact fait apparaître des contradictions (détaillées plus loin) qui sont à même d'établir une certaine confusion dans l'appréciation de l'impact réel d'un tel projet. Pour résumer, nous pensons qu'il est illusoire de croire qu'un tel aménagement n'aura que peu d'impact sur le littoral, tant au niveau marin qu'au niveau terrestre où il est clair que la zone proche de l'aménagement portuaire verra à terme d'autres aménagements pour rendre viable le nouvel équipement.

## Remarques particulières – Etude d'impact

1. L'étude du milieu marin est très succincte. Le benthos, par exemple, n'est pas quantifié. On n'a qu'une description très générale des peuplements. Du point de vue de la richesse du site, on ne sait pas si l'emplacement est bien choisi, ou s'il s'agit d'un site très riche et sensible.

2. D'un point de vue sédimentologique, il s'agit d'un site très sensible. Il suffit, pour s'en convaincre, de répertorier les ouvrages de défense. A certains endroits, le recul de la côte a été très important (100 à 200 mètres à la pointe Saint-Jean). On notera l'ignorance où l'on est aujourd'hui de l'efficacité et des conséquences de l'implantation des derniers ouvrages de défense littorale (épis).

La création du port, en bloquant la dérive littorale, va accélérer l'érosion. L'étude mentionne la création d'une flèche sableuse. Aucune information n'est donnée sur le volume stocké dans cette flèche et sur la durée de la formation. Il n'y a, non plus, aucune indication sur les volumes qu'il faudra enlever chaque année.

Il n'y a donc aucun élément qui permette d'évaluer le coût qui sera à la charge du gestionnaire du port.

3. **Impact sur la plage de la Bosse.** Celle-ci sera indéniablement fragilisée d'un point de vue sédimentaire. Elle nécessitera donc un entretien régulier par apport de sable de la flèche (se pose à nouveau le problème du coût). Il est fait aussi état d'un risque d'accumulation relativement important d'algues sous forme de laisse de mer.

Est-il prévu pour cela un nettoyage de cette plage, ce qui semblerait d'autant plus justifié qu'une partie des estivants fréquentant actuellement l'emplacement du futur port sera obligée de se déplacer vers la plage de la Bosse (ou bien partir ailleurs) ? A-t-on envisagé l'impact de ces nouveaux usages de l'espace sur la dune située derrière la plage, classée en zone de préemption (espace naturel sensible), et qu'il conviendra vraisemblablement de protéger ?

4. **Nettoyage des vases portuaires.** Il n'est fait qu'une allusion rapide au mode d'entretien du port par usage d'un engin buteur. Quelle est la quantité de matériaux ainsi rejetés hors du port, avec quelle périodicité, quelles mesures seront prises pour la protection du proche littoral, tout particulièrement de la plage de la Bosse ?

5. **Parking automobile.** Sa capacité actuelle ne doit pas être augmentée (30 véhicules) et il ne sera pas goudronné. Le volume d'accueil de 30 véhicules est-il compatible avec un port de 420 bateaux ? Nous ne le pensons pas.

Le rapport pose d'ailleurs la question de l'aménagement : *"les futurs besoins en stationnement et les réponses techniques en matière d'équipement doivent donc être étudiés dans le cadre de l'aménagement global de la zone en tenant compte des interactions port-déviations"* (page 56).

6. **Sanitaires.** Les besoins affichés (page 62) en ce qui concerne les installations sanitaires semblent insuffisants et devraient être revus en fonction du besoin global (fréquentation portuaire plus fréquentation touristique induite).

## Conclusions

Le caractère imprécis de l'étude d'impact nous amène à demander des compléments d'information sur les résultats apportés par le modèle courantologique, en particulier en ce qui concerne les quantités de sédiments stockés dans la flèche, et le volume des prélèvements annuels à prévoir. Il manque aussi des informations sur le mode d'élimination des vases portuaires et sur leur éventuel impact.

Ces lacunes amènent IFREMER à donner un avis réservé sur ce projet. En effet, la réalisation d'un tel projet engagerait un processus de déstabilisation du littoral sur le long terme, ayant pour conséquence la mise en place d'un entretien périodique dont aucun élément fourni dans le dossier ne permet d'entrevoir la fin.

De plus, il semble clair que le nouveau port induira des aménagements ultérieurs nécessités par l'augmentation de la fréquentation du site. Les interrogations sont nombreuses, que le dossier ne fait qu'évoquer sans les inventorier ni les analyser.

Le Chef du laboratoire DEL/NT

H. GROSSEL

Copies :

DDAM 85

DAM Noirmoutier

DCN

DEL/AA Brest

**PORT DU MORIN****Remarque**

On a donné, il y a quelques mois, un avis sur l'extension du port de l'Herbaudière. Compte tenu de la proximité des deux sites, il serait bon qu'une étude régionale analyse l'impact "régional" de ces deux aménagements : zones sensibles. Sites intéressants où devrait y avoir concentration des mouillages. Mesures à prendre pour éviter des détériorations de sites.

**Etude d'impact**

L'étude du milieu marin est très succincte. Le benthos, par exemple, n'est pas quantifié. On n'a qu'une description très générale des peuplements. On ne sait pas si l'endroit est bien choisi, du point de vue de la richesse du site ou s'il s'agit d'un site très riche et sensible.

D'un point de vue sédimentologique, il s'agit d'un site très sensible. Il suffit, pour s'en convaincre de répertorier les ouvrages de défense. A certains endroits, le recul de la côte est très important : 100 à 200 m à la pointe Saint-Jean.

La création du port, en bloquant la dérive littorale, va accélérer l'érosion. L'étude mentionne la création d'une flèche sableuse. Aucune indication n'est donnée sur le volume stocké dans cette flèche et la durée de formation. Il n'y a, non plus, aucune indication sur les volumes qu'il faudra enlever chaque année.

Il n'y a aucune indication sur les volumes des extractions périodiques pour maintenir les profondeurs. Ces travaux d'extraction seront "effectués chaque fois que cela sera nécessaire". C'est vague.

Compte tenu du caractère imprécis de l'étude d'impact, il nous paraît dangereux de donner un avis favorable. Nous demandons des compléments d'information sur les résultats du modèle sédimentologique en particulier les quantités de sédiment stockées dans la flèche, le volume des prélèvements annuels à prévoir, les quantités de vase déposées chaque année dans le port et l'impact, sur le littoral sud, de la formation de la flèche sableuse.

**PORT-JOINVILLE**

Site favorable pour la biologie, le transit littoral (peu de transit du fait des enrochements) et les dépôts de vase. Donc peu d'impacts et peu de travaux d'entretien (dragages ...). Peu d'action sur l'équilibre du trait de côte.

Le problème est d'ordre paysager. 600 mètres d'une digue qui, à marée basse de vive-eau, aura 9 mètres de haut ! Attention à la qualité de la construction de la digue, côté terre.