

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine
sur le projet d'aménagements urbains et portuaires, le long du
chenal de Boyardville, à Saint-Georges-d'Oléron (17)**

n°MRAe 2025APNA42

dossier P-2025-17154

Localisation du projet : Commune de Saint-Georges-d'Oléron (17)
Maître d'ouvrage : Département de la Charente-Maritime
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : le préfet de la Charente-Maritime
En date du : 20 janvier 2025
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Autorisation environnementale
L'Agence régionale de santé et le préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule.

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'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L.1221 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123 2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123 19.

En application du L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du Code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Didier BUREAU.

Le délégué cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I - Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet d'aménagements urbains et portuaires du village de Boyardville sur la commune de Saint-Georges-d'Oléron.

Le projet, qui s'étend sur une superficie de 15 ha, comporte deux volets :

- la réorganisation globale de certains espaces urbains du village de Boyardville, placée sous la maîtrise d'ouvrage de la Commune de Saint-Georges-d'Oléron ;
- la restructuration des espaces portuaires, placée sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Charente-Maritime.

Le projet vise à améliorer l'accessibilité et la qualité des espaces publics. Il prévoit la création de nouveaux parcours piétons sécurisés, la requalification de l'entrée du centre-bourg et la mise en valeur des vues sur le chenal. Une meilleure organisation du stationnement et une modification des itinéraires de circulation sont prévues pour fluidifier le trafic. Des aménagements paysagers, notamment la végétalisation des espaces et l'utilisation de matériaux clairs, contribueront à améliorer l'esthétique et le confort urbain. La place du port sera piétonnisée et aménagée pour accueillir des événements culturels et festifs.

La restructuration du port de Boyardville s'inscrit dans une démarche de modernisation et d'optimisation des infrastructures portuaires. Il comprend la mise en valeur de l'activité pêche et la création d'espaces de vente directe. Une estacade sera aménagée pour permettre aux promeneurs de profiter du cadre portuaire. La rationalisation des espaces prévoit la création d'une zone technique dédiée aux activités conchylicoles et une modernisation des quais et pontons pour répondre aux besoins des usagers nautiques. Enfin, les structures portuaires seront réhabilitées afin de préserver et valoriser le patrimoine tout en améliorant l'accueil des navettes maritimes et des visiteurs.

Le dossier comprend de nombreux plans, cartes et vues (état existant / projeté) des différentes zones du projet.



Localisation du port de Boyardville - Extrait de la page 10 du Résumé non technique



Localisation et limites du projet - extrait page 38 du dossier de demande d'autorisation environnementale

Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique en application de la rubrique n°39 (Opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares) du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Cette étude d'impact est soumise à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), objet du présent document. Cet avis est sollicité dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation environnementale, le projet relevant du régime de l'autorisation au titre de la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature « loi sur l'eau » de l'article R.214-1 du Code de l'environnement.

Le site du projet étant situé à l'intérieur du site classé de *l'Île d'Oléron*, il doit faire l'objet d'une autorisation spéciale au titre de l'article L. 341-10 du Code de l'environnement. La réalisation des aménagements est soumise à permis d'aménager, un permis de démolir et un ou plusieurs permis de construire seront également requis. Le projet est enfin soumis à déclaration d'intention (montant de travaux supérieur à 5 millions d'€ hors taxes) et déclaration de projet.

Principaux enjeux

Le présent avis porte sur les principaux enjeux environnementaux de ce projet : le milieu humain (tourisme, activités nautique et cadre de vie) et les milieux naturels terrestre et marin.

Articulation avec les documents d'urbanisme

La commune de Saint-Georges-d'Oléron appartient au territoire couvert par le **SCoT** du Pays Marennes Oléron approuvé le 5 juillet 2024. Les compléments au dossier de décembre 2024 présentent la compatibilité du projet avec le Document d'Orientations et d'Objectifs. Le dossier mentionne également que le projet est compatible avec le **PLU** applicable mais sans le justifier. **La MRAe recommande que le dossier explicite la compatibilité du projet au PLU applicable.**

II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact transmise à la Mission Régionale d'Autorité environnementale intègre les éléments formels requis par les dispositions de l'article R.122-5 du Code de l'environnement. Cependant, plusieurs parties de l'étude nécessitent d'être développées.

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte.

II.1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

Le projet s'implante en bordure du chenal de la Perrotine, dans un environnement littoral et portuaire. La zone est composée de quais, cales, terre-pleins portuaires et d'un espace urbain aménagé avec des allées piétonnes et des places publiques.

Milieu physique

Le milieu **géologique** du projet repose sur une succession de couches de remblais (modifications artificielles), de cordons dunaires et d'alluvions fluvio-marines sableuses sur une formation marno-calcaires du Kimméridgien (sédimentation vaseuse d'environ 150 millions d'années).

Le site présente une **topographie** peu marquée caractérisée par une altitude moyenne de +3,80 m NGF au niveau du terre-plein de la capitainerie, avec des variations locales allant jusqu'à +4,20 m NGF, des quais et cales entre +3,60 m NGF et -0,10 m NGF (partie plane en bas de cale) et enfin une zone piétonne aux alentours du barachois¹ variant entre +3,50 m NGF et +4,50 m NGF

En matière **d'hydrodynamique**, le littoral de Boyardville est protégé des houles océaniques de par son orientation vers le pertuis d'Antioche. Les vagues restent inférieures à 1 m plus de 95 % du temps. Les courants de marée sont de relativement faible intensité avec un maximum observé de 0,6 m/s sur la côte de Boyardville et de 1,5 m/s dans le chenal. Les fonds des chenaux sont tapissés de vases molles et épaisses.

En termes de **risques naturels**, le site du projet est concerné par un Plan de Prévention des Risques Naturelles (PPRN) dont le règlement a retenu pour principe général l'inconstructibilité de la zone sauf exception (aménagements et constructions qui n'ont aucune incidence sur l'aléa submersion). Le risque de submersion du site du projet est en effet compris entre fort et très fort selon les zones. Le village de Boyardville a fait l'objet de travaux suite à la tempête *Xynthia*, avec notamment l'édification d'un mur anti submersion dans la zone du projet. Le dossier précise que la montée du niveau de l'océan liée au réchauffement climatique (+0,6 m à l'horizon 2100) n'a que peu d'impact sur des événements de type *Xynthia* (+1 m).

La MRAe recommande que le dossier justifie l'absence de cumul de la surcote induite par une tempête de type *Xynthia* avec l'élévation globale du niveau de l'océan de 60 cm liée au réchauffement climatique.

Le site est classé en zone de **sismicité** modérée (niveau 3 sur 5), ce qui implique des précautions constructives adaptées pour prévenir les risques liés aux séismes.

Milieu naturel²

Le projet est situé au sein du Parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis, dont l'une des orientations est de préserver et restaurer les milieux et les fonctionnalités écologiques. Il est également entouré de périmètres d'inventaires et de protections visant la conservation des zones humides, des écosystèmes littoraux et d'espèces d'oiseaux protégées :

- site Natura 2000, Zone de Protection Spéciale *Marais de Brouage, Île d'Oléron, située à 200 m* ;
- site Natura 2000, Zone Spéciale de Conservation *Marais de Brouage et marais nord d'Oléron, située à 200 m* ;
- réserve Naturelle Nationale *Moëze-Oléron située à 130 m* ;

1 Petite baie/crique/port naturel peu profond permettant d'accoster et débarquer un bateau

2 Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

- trois ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) de type I, une ZNIEFF de type II ainsi qu'une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux).

Les cartographies de la localisation des sites Natura 2000 par rapport au projet sont reprises ci-après.



Cartographies Natura 2000 – extrait étude d'impact page 262



Le site d'implantation du projet a fait l'objet de 12 **investigations naturalistes** entre février 2021 et mai 2022, réparties sur toutes les saisons pour couvrir la diversité des habitats et des espèces. Le nombre et les dates de passage sont adaptés au site.

En matière **d'habitats**, le site est principalement marqué par son caractère urbain, entourant un bassin portuaire et longé par un canal soumis à la marée. Les zones urbaines sont principalement constituées de maisons individuelles avec jardins, dont certains sont abandonnés. On y trouve également de grands parkings, ainsi que des parcs urbains avec des pelouses sableuses et des arbres (Pins parasol, Robiniers). Le bassin portuaire est bordé d'enrochements colonisés par des plantes halophiles (organismes qui s'accommodent ou ont besoin de fortes concentrations en sel) et des prés salés. Le canal est longé par des enrochements, des voies piétonnes et une végétation de friches, avec des estrans vaseux et sableux en aval. Aucune zone humide n'a été identifiée sur le site du projet.

Concernant la **flore**, les investigations ont permis d'identifier 3 espèces végétales quasi menacées ou en danger d'extinction sur le territoire national (*Gladiolus communis*, *Crassula tillae*, *Limonium sp*), mais dont aucune ne possède un statut de protection. De nombreuses plantes exotiques invasives ont également été observées (*Herbe de la pampa*, *Arbre aux papillons*, etc).



Habitats et plantes à enjeux – extrait étude d'impact page 269

Concernant la **faune**, les investigations ont mis en évidence des enjeux avec la présence de plusieurs espèces d'oiseaux, en particulier le hibou Petit-duc scops qui niche dans les cavités des vieux arbres et murs, d'un reptile (Lézard des murailles au niveau des enrochements du port principalement), d'un mammifère (Écureuil roux dans les arbres de l'aire d'étude), de chiroptères malgré un faible effort d'échantillonnage (Pipistrelle de Khul et Pipistrelle commune). L'étude de la faune est très succincte : les enjeux ne sont ni situés dans l'espace ni dans le temps (saisonnalité).

La MRAe recommande que le dossier présente un état initial détaillé de la faune, et particulièrement de l'avifaune, ainsi qu'une carte hiérarchisant l'ensemble des enjeux écologiques du secteur d'étude.

Milieu humain

En matière de **tourisme**, le port de Boyardville accueille des navettes maritimes qui assurent la liaison entre le continent et les îles de Ré, d'Aix et d'Oléron tout au long de l'année (avec une fréquence importante en période estivale) : environ 100 000 passagers débarquent annuellement à Boyardville.

Le port du village et le chenal accueillent également des plaisanciers (total d'environ 300 places). Quatre pontons dédiés aux professionnels accueillent les bateaux de **pêche** et de **mytiliculture** (élevage des moules). Enfin, des pontons sont dédiés aux loueurs de jet skis.

La **qualité des eaux bordant** Boyardville a été jugée excellente pour la baignade par l'ARS sur les années 2019 à 2022 (dernières données présentées).

L'étude intègre en pages 210 et suivantes une analyse du **paysage et du patrimoine** pour lesquels un enjeu fort est retenu. Le secteur est situé dans le site classé *île d'Oléron* et comprend des bâtiments anciens classés monuments historiques (La Maison Heureuse), des infrastructures portuaires historiques et des éléments liés aux activités maritimes traditionnelles. Le site est marqué par un mélange entre zones naturelles et aménagements portuaires, avec des quais, cales et espaces urbains aménagés le long du chenal de Boyardville. La présence de barachois, de dunes et d'espaces boisés (notamment des Pins parasol et Robiniers) donne au site un caractère mixte entre nature et urbanisation.

Le site est desservi par la **route départementale** RD126, qui relie Boyardville aux autres parties de l'île d'Oléron et au continent via le pont d'Oléron. La circulation locale est marquée par une augmentation saisonnière importante, notamment en période estivale, avec une concentration du trafic autour du port et des zones touristiques. Le stationnement est fait sur des parkings revêtus ou engazonnés, occasionnellement saturés en période de forte affluence. Le site dispose de voies piétonnes aménagées le long du canal, mais les infrastructures pour les vélos et les transports en commun restent limitées.

La MRAe recommande que le dossier présente un état des lieux des éléments liés à la mobilité à vélo sur le site du projet : circulation, trafic, infrastructures, stationnement.

Les principales sources de **bruit** du site du projet sont la circulation routière, les activités portuaires (moteurs de bateaux, manutentions) et la fréquentation touristique en haute saison. Le site est donc marqué par des différences saisonnières notables, avec une différence comprise entre +3 à +8 dB(A). Les zones les plus exposées sont situées près du port, des quais et des axes routiers principaux, avec des pics lors des livraisons, chargements/déchargements et événements touristiques.

L'étude retient des enjeux forts pour l'ensemble de ces thématiques liées au milieu humain.

II.2 Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

L'étude d'impact présente en pages 313 et suivantes une analyse des incidences du projet sur les différents milieux. Cette analyse est insuffisamment détaillée : les incidences sont analysées de façon globale et non secteur par secteur du projet. Le projet s'étend pourtant sur 15 ha, avec une forte variabilité de milieux.

La MRAe recommande de reprendre le dossier afin de fournir une évaluation détaillée des impacts du projet sur chacun des trois milieux (physique, naturel et humain) pour chaque secteur du projet.

Au-delà de cette recommandation générale, plusieurs recommandations particulières sont précisées ci-après pour chaque milieu.

Milieu physique

Les impacts du projet sur la topographie du site, sa géologie, la dynamique des masses d'eau et des sédiments sont jugés nuls tant pour la phase de chantier que d'exploitation.

Les travaux urbains et portuaires de réalisation du projet pourraient en revanche potentiellement aggraver les **risques naturels** présents, principalement le risque d'inondation / submersion. Deux mesures de réduction (MROT-Rna-01 et 02) prévoient une veille quotidienne des conditions météorologiques et la mise en sécurité du chantier et des engins en cas d'alerte.

Le dossier ne comprend pas de **bilan des gaz à effet de serre**, que ce soit pour sa réalisation ou son utilisation. Une évaluation environnementale complète et rigoureuse est essentielle pour inscrire le projet dans la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Le MRAe recommande que le dossier soit complété :

- **d'un bilan carbone complet couvrant l'ensemble des paramètres du projet et intégrant toutes les phases du cycle de vie du projet, de la construction à l'utilisation en tenant compte des déplacements générés ;**
- **d'une démarche d'Évitement, de Réduction et de Compensation identifiant et justifiant les leviers d'action pour éviter, réduire et compenser les émissions de GES ;**
- **d'une comparaison avec le scénario de référence, en réalisant une comparaison entre le bilan carbone du projet et celui d'un scénario de référence sans projet.**

Le dossier ne comporte pas de mesures supplémentaires aux travaux déjà réalisés face au **risque de submersion** suite à la tempête Xynthia.

La MRAe recommande que le dossier justifie de l'absence de nécessité de mesures supplémentaires face au risque de submersion marine dans le contexte de réchauffement climatique et de montée du niveau océanique.

L'étude précise que le système d'endiguement du village ne sera pas modifié par le projet, mais mentionne de façon contradictoire que les protections Xynthia pourraient nécessiter des interventions.

La MRAe recommande que le dossier mentionne sans ambiguïté si le système de protection du village sera modifié temporairement (travaux) ou définitivement par le projet.

Le projet prévoit l'implantation de végétation herbacée et arborée à proximité du muret constituant le système d'endiguement de protection contre le risque de submersion. Une distance de 2 m est prévue entre les arbres et le muret, alors qu'une distance de 3 à 5 m est régulièrement admise comme nécessaire pour ce type d'ouvrage. Les arbres sont en effet susceptibles de causer des désordres de par leur système racinaire.

La MRAe recommande que le projet prévoit un programme d'entretien et de surveillance adéquat de l'état du système d'endiguement. La MRAe recommande que le dossier justifie le choix des plantations retenues au regard du niveau de protection attendu des ouvrages et de leur bon état d'entretien et de fonctionnement.

Le projet prévoit l'implantation des points de vente des croisiéristes dans une zone où l'inconstructibilité est la règle générale.

La MRAe recommande que seules des cabanes de type abri de jardin limitées à 15 m² d'emprise hydraulique soient admises. Par ailleurs, dans l'objectif d'en réduire leur vulnérabilité, l'implantation de ces cabanes devra être faite au plus proche de la cote de référence à court terme et elles devront être conçues de manière à pouvoir être démontées en dehors de la saison estivale. Enfin, dans toutes les zones submersibles, le mobilier urbain (tables de pique nique, bancs, poubelles, etc) devra être ancré au sol, afin de ne pas être emporté en cas de submersion marine.

Milieu naturel

L'étude intègre en pages 336 et suivantes une analyse des effets du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore. Celle-ci aborde principalement le milieu marin. Le milieu terrestre n'est que très peu abordé, seul le cas du Lézard des murailles est évoqué. L'analyse ne répond donc pas exhaustivement aux enjeux identifiés dans la phase d'état initial du projet.

Le projet, qui s'étend sur 15 ha, prévoit pourtant de nombreux travaux susceptibles d'impacts significatifs sur le milieu terrestre, par exemple la suppression d'arbres suite au diagnostic phytosanitaire ; des opérations de retrait de bitume ; des travaux d'aménagement de voiries, de constructions d'infrastructures (cabane, estacade) et des opérations de désimperméabilisation.

Les inventaires du milieu naturel terrestre avaient montré la présence de flore remarquable ; d'espèces exotiques envahissantes et d'espèces protégées de faune.

Le projet ne comprend aucune mesure d'évitement ou de réduction de ses impacts sur le milieu naturel terrestre. Il ne comprend par exemple pas de calendrier de travaux adapté à la réduction des impacts sur la faune (évitement des phases de reproduction et de nidification des oiseaux, des périodes de repos et de reproduction des chiroptères).

La MRAe recommande que l'analyse des impacts du projet sur le milieu naturel soit approfondie afin de statuer quant à son incidence sur la faune, la flore et les habitats présents. Des cartes de chaque sous-secteur superposant la synthèse de la hiérarchisation des enjeux du site (habitats naturels, faune et flore, habitats de repos, de reproduction et d'alimentation) et le plan masse du projet permettraient de mieux appréhender ces éléments du dossier.

L'évaluation environnementale du projet pourra ainsi se poursuivre par la mise en œuvre de la séquence d'évitement et de réduction des incidences du projet sur le milieu terrestre ; la démarche ne pouvant être considérée comme suffisamment aboutie au regard du dossier présenté.

Milieu humain

La réalisation des travaux du projet (sur plusieurs années) aura un impact négatif fort sur les **usages de l'eau** que sont la pêche, la plaisance ou la conchyliculture. Les mesures de réduction MROT-UEM-01 et 02 prévoient donc d'organiser et localiser les installations de chantier et les engins dans des zones de moindre impact. A l'inverse, en exploitation, le projet aura une incidence positive puisqu'il améliorera les conditions d'embarquement des passagers, les conditions d'exercice des professions liées à la mer, etc.

La phase de travaux engendrera un important **risque de pollution des eaux**, du fait des nombreux matériaux, engins et fournitures nécessaires à proximité du milieu marin. Certains travaux seront même réalisés par voie maritime. Le dossier prévoit en conséquence plusieurs mesures à même de gérer ce risque et le diminuer : l'utilisation d'huile biodégradable, l'interdiction de fabrication de béton dans l'emprise des chantiers, éloignements des zones de stationnement des véhicules de chantier, etc. En phase d'exploitation, le projet aura un effet positif par rapport à l'existant puisque de nombreuses surfaces seront désimperméabilisées, des noues seront créées, constituant autant de capacité d'infiltration des eaux dans les sols. Le projet permettra également de disposer d'un réseau d'évacuation des eaux pluviales avec une architecture cohérente et connue (les réseaux actuels sont mal caractérisés).

Les travaux pouvant avoir un impact sur la qualité des eaux de baignade, la MRAe recommande de les planifier en dehors des périodes propices aux activités de baignade (mi-avril à fin septembre).

Les aménagements portuaires et urbains modifieront la perception du **paysage** côtier, en renforçant son caractère touristique et maritime. Les espaces verts et les plantations devraient atténuer l'impact visuel des aménagements urbains et favoriser l'intégration paysagère. De nombreux photomontages présents dans la partie dédiée à la description du projet permettent de visualiser les évolutions prévues.

Les travaux entraîneront des modifications temporaires de **circulation**, notamment aux abords du port et des axes principaux, pouvant provoquer des ralentissements et des embouteillages. Les zones de stationnement seront également ponctuellement réduites. Deux mesures de réduction (MROT-Mdé-01 et 02) viseront à réduire ces incidences en adaptant le calendrier des travaux hors période de forte fréquentation et en mettant en œuvre des itinéraires adaptés.

En phase d'exploitation, le projet devrait optimiser la circulation et le stationnement, réduire légèrement le trafic motorisé global et améliorer la mobilité durable, grâce à la fermeture du parking de la place du Marché, la suppression des accès du parking du Barachois, le report du stationnement sur d'autres parkings (Acacias notamment) et la réorganisation des sens de circulation. Les mobilités douces (marche, vélo) doivent ainsi être favorisées dans le projet.

La MRAe recommande que le dossier évalue spécifiquement l'incidence du projet sur les mobilités douces et démontre l'efficacité des choix de conception du projet en matière de voies cyclables sécurisées, d'aménagements piétons et de stationnements vélos (dimensionnement).

Le dossier n'inclut pas d'analyse **socio-économique** détaillée du projet, permettant d'évaluer la valeur qu'il procurera au village de Boyardville. Des éléments liés aux effets sur l'économie locale, l'emploi et l'attractivité du territoire sont néanmoins abordés dans différentes parties du document (urbanisme, activités portuaires, tourisme).

La MRAe recommande que le dossier soit complété d'une analyse socio-économique permettant d'évaluer son impact sur le développement économique local, le tourisme et la plaisance, l'immobilier et le cadre de vie, etc.

Concernant le **bruit**, l'étude précise que des nuisances sonores importantes sont attendues en phase de travaux, notamment lors des opérations de terrassement, dragage et installation d'infrastructures, avec un impact fort sur la tranquillité des riverains. Des mesures d'atténuation sont donc retenues : travaux aux horaires adaptés et évitements des nuits et week-ends autant que possible, utilisation de matériel de battage doté de dispositifs d'atténuation des émissions sonores. En phase d'exploitation, l'étude conclut à un niveau sonore équivalent à l'existant, excepté pour la place du Marché et les rues rendues piétonnes ou à sens unique pour lesquelles le niveau de bruit devrait baisser. L'analyse de l'incidence du projet en matière de mobilité (page 316) prévoit pourtant des reports de circulation sur certaines rues. Les niveaux sonores pourraient donc y être potentiellement augmentés.

La MRAe recommande que l'analyse des incidences du projet en matière de bruit soit reprise pour les zones où la circulation des véhicules sera augmentée. Le cas échéant, des mesures de réduction devront être adoptées telles que la réduction de la vitesse, l'utilisation de revêtements de chaussée adaptés, etc.

En matière de santé humaine, la MRAe recommande que le projet :

- **adopte toutes les dispositions utiles à limiter la présence d'eau stagnante sur les différents aménagements urbains favorable au développement des moustiques, notamment *Aedes albopictus* qui connaît une extension très importante sur le département ;**
- **exclut les espèces à risque allergènes du programme de plantation des espaces verts, afin de contribuer à améliorer la santé des populations sensibles à certains pollens.**

II.3 Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact expose en page 178 les raisons du choix du projet. Les motifs évoqués concernent exclusivement le milieu humain : activités portuaires (pêche, embarcadère), mise en valeur paysagère du patrimoine, circulation et stationnement, etc. Les enjeux du milieu naturel n'ont pas été retenus dans les critères de choix du projet.

La MRAe recommande que les différentes solutions d'aménagement alternatives envisagées lors de l'élaboration du projet soient précisées au regard de la démarche d'évaluation environnementale.

III - Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la réorganisation globale de certains espaces urbains du village de Boyardville et la restructuration de ses espaces portuaires.

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence les principaux enjeux environnementaux relatifs aux milieux humain et physique. En revanche, le milieu naturel terrestre mériterait d'être traité plus en détails dans le dossier.

Les incidences du projet pour l'ensemble des milieux sont également à approfondir. Une analyse secteur par secteur du projet est attendue en complément de l'analyse globale. Quelques compléments sont à apporter au dossier, notamment la réalisation du bilan carbone du projet.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans une mise à jour du dossier et son résumé non technique.

À Bordeaux, le 17 mars 2025

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégataire

Signé

Didier Bureau