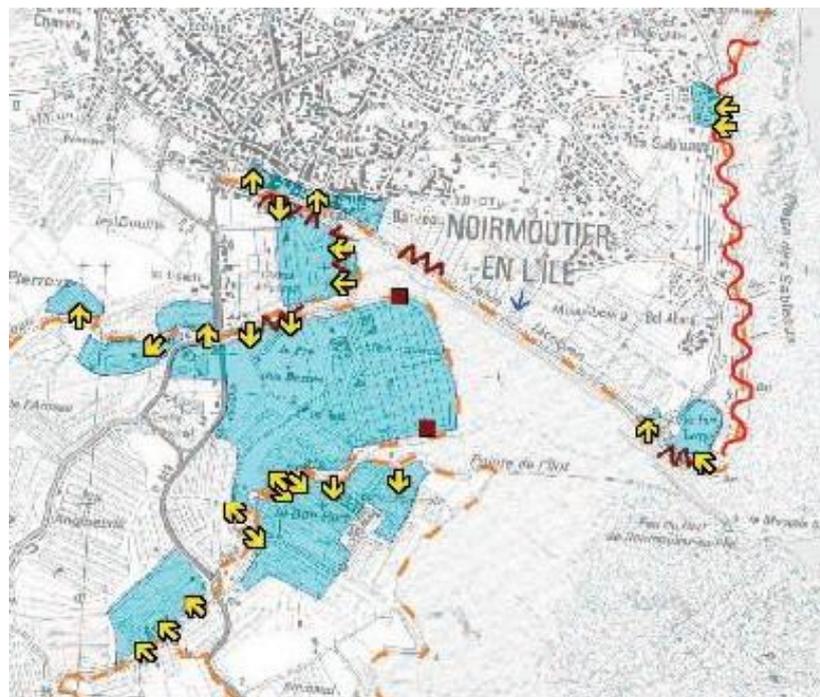


# Portes à effet anti-tempêtes Noirmoutier en l'Île

## 1 – Etat des lieux



Les étiers et l'avant-port en 1705  
Extrait de la carte du géographe Claude Masse  
(On peut remarquer l'absence d'écluses ou de portes)



Source Dreal

Franchissements et zones inondées lors de Xynthia



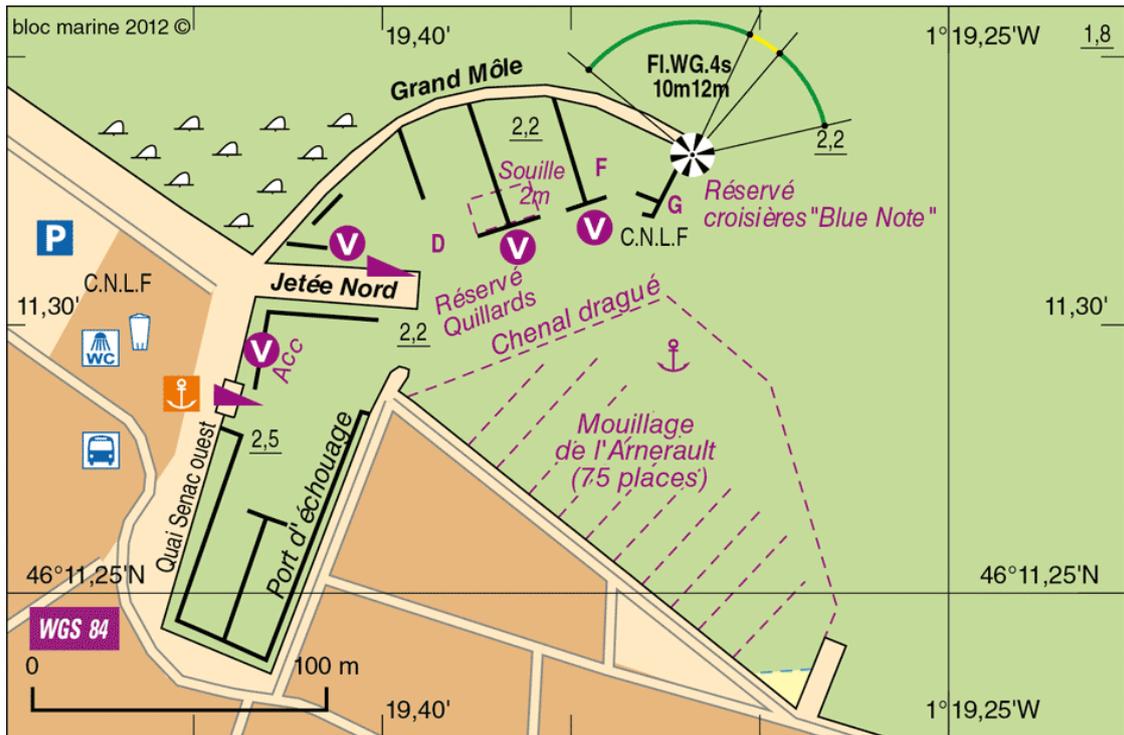
Photo F. Gendron

Débordement quai Cassard le 28 Février 2010 - Xynthia

## 2 – Autres portes – Autres solutions

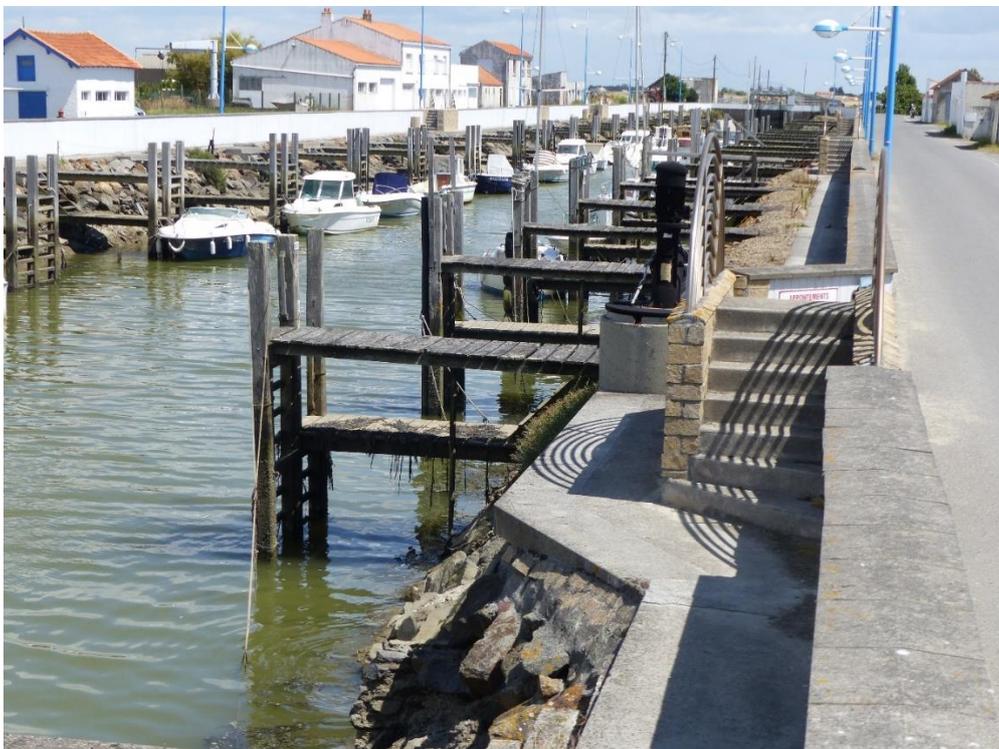


Port de la Turballe  
Porte busquée, aujourd'hui inutilisée.



Port de la Flotte en Ré

Une porte coulissante en construction fermera le bassin depuis l'est de la jetée Nord vers le môle au sud. Un muret de ceinture d'un linéaire de plus de 500 m est également prévu.



Port des Brochets – port d'étier – mur de ceinture

Ce mur d'environ 1,00 m ceinture entièrement le port  
Aucun franchissement ou débordement lors de Xynthia

### 3 – Portes de Noirmoutier

#### Origine du projet

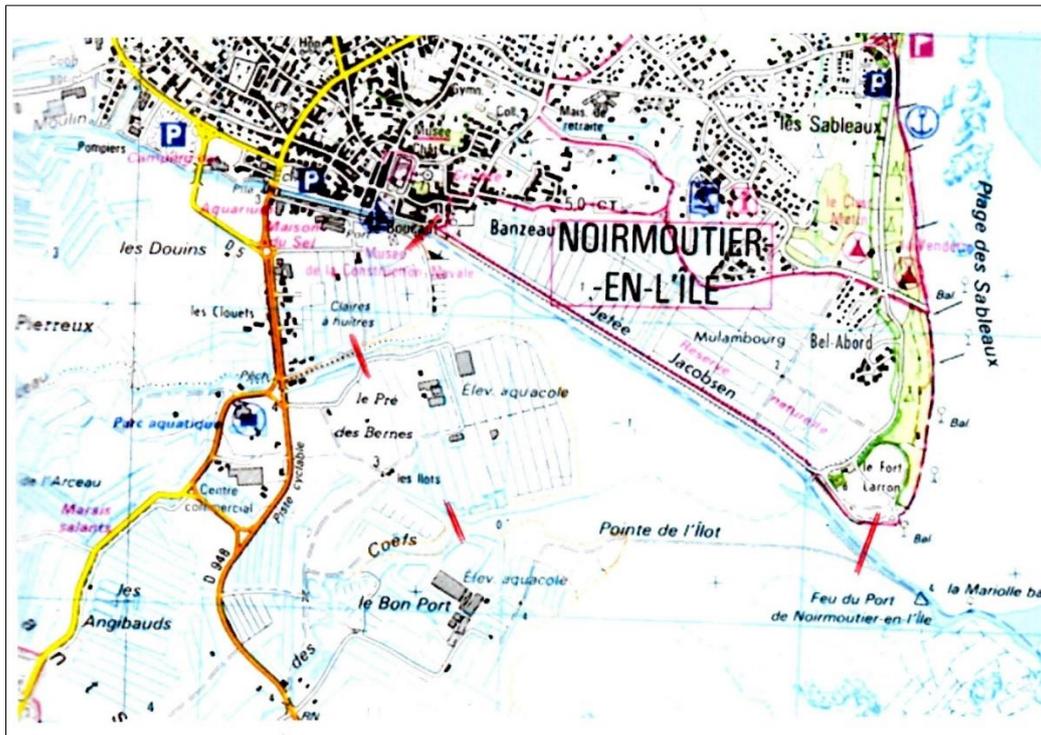
- Dans le cadre du PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations 2013 – 2018) labellisé en Juillet 2012
- « Une analyse coût/bénéfice a permis de conclure qu'au vu des nombreux enjeux sur l'île. Il est économiquement avantageux de créer des ouvrages de protection.
- Le principe général a donc été validé au niveau national et les financeurs s'y sont engagés.
- Désormais, la mise en place des trois portes doit être concrétisée. » CCIN

#### Scénarios

##### 3 solutions possibles :

- Rehausse sur 7 kms des digues quais et écluses à 5 m NGF (exemples du port des Brochets et de la Flotte en Ré)
- 1 porte à l'entrée du port entre Fort Larron et la jetée des Ileaux (structure lourde)
- 3 portes soit 1 porte sur chaque étier :

##### Solution retenue



Projets de portes

#### Principe de l'aménagement

- 1 porte sur chaque étier
- Largeur de 6 m sur les étiers des coëfs et de l'Arceau
- Largeur de 10 m sur l'étier du Moulin
- Rehausse des berges à 5 m NGF entre les portes
- Les portes seront fermées uniquement en cas d'alerte ou pour entretien
- Le type de porte : porte busquée ou porte coulissante reste à définir

Nota bene : ces portes sur étiers sont une première, à priori, aucune autre porte semblable n'existe sur la côte atlantique.



Porte de l'étier du Moulin

En bleu : porte initiale (pertinente)

En rouge : porte déplacée à la demande de commerces

Enjeux : Prés salés, exploitations ostréicoles, zone Natura 2000, vasières, marais salant, commerces.

Arguments du bureau d'étude justifiant la modification de l'emplacement de la porte sur l'étier du Moulin :

- Meilleure visibilité offerte aux bateaux appelés à se croiser

Argument peu convaincant

- Risque de rupture d'amarres de bateaux venant buter sur la porte

Peu convaincant

- Positionnement de 15 à 20 m vers l'aval demandé par les entreprises nautiques riveraines.

Des considérations commerciales limitées peuvent- t- elles influencer une décision technique pertinente ?

L'emplacement initial à la jonction de la chaussée Jacobsen et du quai présente une structure mieux adaptée que le nouvel emplacement sur la digue Jacobsen beaucoup plus fragile.



Porte de l'étier de l'Arceau

En bleu : porte initiale

En rouge : nouvelle position (pertinente)

Enjeux importants : ferme marine, prises d'eau, évacuation des bassins, prés salés, présence d'un cône d'effondrement(fontis)



Porte de l'étier des Coëfs

En bleu : porte initiale

En rouge : nouvel emplacement – peut-être serait-il plus judicieux vers l'amont ?

Enjeux : Nombreuses prises d'eau fermes marines et marais salants – Rejets France Turbot – Prés salés

Pour quels impacts ?

- Impact paysager, surtout au niveau de l'étier du Moulin
- Présence de nombreux oiseaux sur les vasières ?
- Quel sera l'impact sur la circulation des bateaux (étier du Moulin)?
- Y aura-t-il conflit d'intérêt entre les sauniers (utilisateurs premiers) et l'évacuation des eaux « traitées » de la Salaisière ?
- Quel sera l'impact des passerelles de franchissement des étiers associées aux portes ?
- 

### Conclusion

Ce projet de portes fait partie intégrante de la politique de défense contre la mer poursuivie sans relâche par la CCIN avec plus ou moins de succès.

Ce projet ne doit pas être un prétexte à des nouveaux « développements hasardeux dans des zones répertoriées à risque noires ou rouges.

L'importance de l'effet de ces portes dans la lutte contre les événements climatiques à venir ne doit pas être surévaluée. Ces portes ne sont qu'un maillon dans la longue chaîne des défenses déjà réalisées et dans celles à venir.



Port de Noirmoutier