

DEPARTEMENT DE LA VENDEE

COMMUNE de BRETIGNOLLES SUR MER

**ENQUETE PUBLIQUE
PROJET DE CREATION D'UN PORT
DE PLAISANCE**



Conclusions et Avis

Du 06 août 2018 au 29 septembre 2018

Commission d'Enquête Publique :

Président : Monsieur DUTOUR Jacques

Membres titulaires : Monsieur RYO Marcel,
Monsieur FERRE Jean-Jacques,
Monsieur MONIER Michel,
Monsieur BEAUPERE Bernard.

Destinataire :

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes.

Monsieur le Préfet de la Vendée.

1 TABLE DES MATIERES

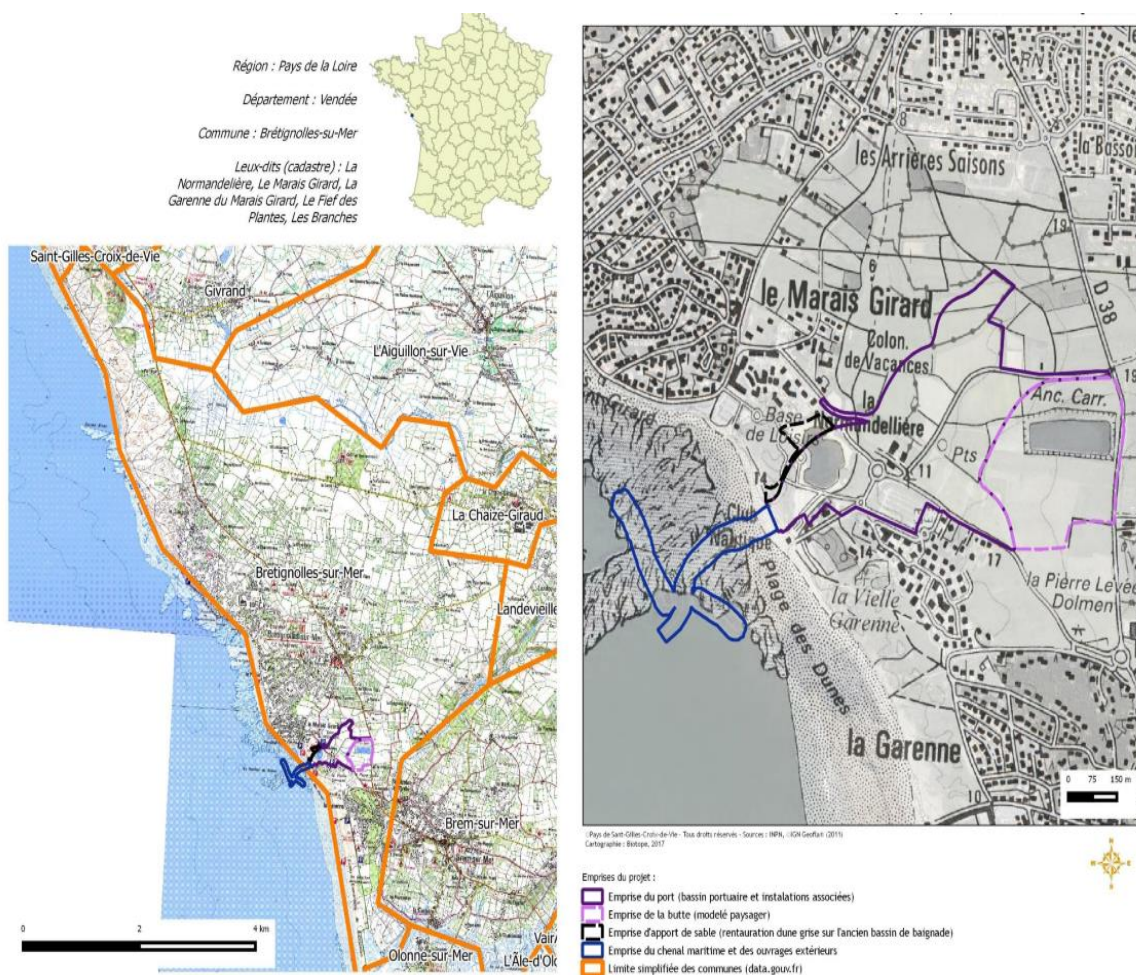
2	Rappel du projet.	3
2.1	L'enquête publique.....	5
2.2	Consultation des conseils municipaux et communautaires :.....	7
3	demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau comprenant une demande de dérogation « espèces protégées ».....	9
3.1	Problématique.	9
3.2	Analyse.....	10
3.3	Conclusions, avis.....	12
4	demande de déclaration d'utilité publique du projet.	14
4.1	Problématique.	14
4.2	Analyse.....	15
4.2.1	L'intérêt général	15
4.2.2	La nécessité du recours à l'expropriation	16
4.2.3	Le bilan	18
4.3	Conclusions avis.....	25
5	demande d'un arrêté de cessibilité.	28
5.1	Problématique.	28
5.2	Analyse.....	28
5.3	Conclusions avis.....	31
6	demande de transfert de gestion du domaine public maritime.	33
6.1	Problématique.	33
6.2	Analyse.....	33
6.2.1	Contexte juridique.....	33
6.2.3	Impacts sur l'environnement :.....	35
6.3	Conclusions avis.....	37
7	demande de création du port.....	39
7.1	Problématique	39
7.2	Analyse.....	39
7.2.1	L'accessibilité à l'avant-port :.....	39
7.2.2	La navigabilité dans l'avant-port et dans le port :.....	41
7.2.3	La protection du public aux abords du port :.....	43
7.3	Conclusions et avis.....	46

2 RAPPEL DU PROJET.

Le projet de port de plaisance et les aménagements connexes faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique sont portés par la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Cette Communauté de Communes qui compte 14 communes et 47 000 habitants et dont fait partie la commune de Brétignolles-sur-Mer, prévoit la création d'un port de plaisance sur le territoire de cette dernière, au lieu-dit la Normandelière, ancien estuaire néolithique formant aujourd'hui vallon et marais, situé entre les pôles urbains des communes de Brétignolles-sur-Mer et Brem-sur-Mer.

La commune siège du projet est située sur la façade Atlantique à mi-chemin entre les stations balnéaires de Saint-Gilles-Croix-de-Vie au Nord et des Sables-d'Olonne au Sud, respectivement à quelques 13 km et 20 km. Le port permettra de renforcer l'attractivité touristique du territoire, la création de nouvelles activités économiques et l'amélioration du cadre de vie des brétignollais.



Le projet consiste à créer un port de plaisance « à flot » de 915 anneaux conçu en « aber », c'est-à-dire situé à l'intérieur des terres dont seuls les ouvrages d'accès et les ouvrages de défense à la mer seront réalisés sur le domaine public maritime.

Lors des études techniques préalables, différentes conceptions ont été envisagées, extension du port de Saint Gilles, port à sec, autres sites... mais non retenues à l'exception de celle faisant

l'objet du présent dossier, seule conception répondant aux objectifs poursuivis par le Maître d'Ouvrage.

L'objectif affiché de qualité de vie sera assuré par la création d'une ceinture verte de 400 ha de terrains boisés, naturels ou agricoles en pourtour de l'agglomération et d'une stricte maîtrise de l'urbanisation qui sera inscrite dans le futur PLU. Un autre souci a prédominé, celui de minimiser l'empreinte écologique de l'opération. A cet effet l'implantation du port dans son environnement en adaptant la forme des bassins et en approchant l'équilibre entre déblais et remblais a semblé essentielle pour son intégration dans l'environnement.

Le projet comporte :

Des aménagements portuaires :

- ✓ Deux brise-lames semi-immergés en mer d'une longueur totale de 540 m,
- ✓ D'un chenal d'accès en mer d'une longueur de 590 m et d'une largeur de 40 m,
- ✓ Un bassin portuaire divisé en 2 partie,
- ✓ Pontons d'accueil des bateaux,
- ✓ Zone technique (aire de carénage, avitaillement, stationnement des plaisanciers),
- ✓ Signalisation,
- ✓ **Des aménagements associés au port :**
 - ✓ Bassin nautique pour l'école de voile et bassin de natation,
 - ✓ Locaux existants de l'école de voile
 - ✓ Aménagements paysagers et notamment une butte paysagère en belvédère,
 - ✓ Espace pour un pôle de loisirs et des restaurants,
 - ✓ Accès routiers, pont mobile pistes cyclables et cheminements piétons,
 - ✓ Zone d'accueil comprenant bâtiments (existants et capitainerie) et aires de stationnement,
 - ✓ Equipements de renouvellement et de traitement de l'eau des différents bassins du port, et de collecte et de traitement des eaux usées, eaux noires et eaux pluviales de l'ensemble du périmètre,
 - ✓ Espaces dédiés aux mesures compensatoires.

L'emprise foncière terrestre est de 40,4 ha pour le projet lui-même auxquels s'ajoutent d'une part l'emprise sur le Domaine Public Maritime (DPM) avec notamment 6,15 ha pour les brise-lames et le chenal et d'autre part 157,7 ha pour les mesures de compensation et ses impacts résiduels. L'ensemble du périmètre du port sera accessible au public, hors pontons d'amarrage.

La gestion de l'ensemble portuaire, notamment la surveillance, la maintenance et l'entretien des ouvrages portuaires sera mutualisée avec celle du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Le projet ne comprend la réalisation d'aucun programme immobilier. Seuls les bâtiments nécessaires à l'exploitation du port sont envisagés (programme à définir).

L'opération est estimée à 43 Millions d'euros. Elle est financée par l'amodiation (location de longue durée) de 150 anneaux produisant une recette estimée à 9 Millions d'euros, par des subventions de l'ordre de 3 Millions d'euros et par un emprunt de 31 Millions d'euros.

Selon les informations contenues dans le dossier d'enquête, les excédents d'exploitation attendus, sur la base d'une grille tarifaire identique à celles des ports voisins, permettra de rembourser cet emprunt sans faire appel à la fiscalité. Seuls les plaisanciers financeront le port et ses abords.

La commune de Brétignolles-sur-Mer est propriétaire de la majeure partie des emprises nécessaires à la réalisation des travaux portuaires. Une procédure d'expropriation est néanmoins prévue pour donner à la Communauté de Communes la maîtrise de l'ensemble du foncier mobilisé pour la réalisation du port, de ses abords, de la butte paysagère et des mesures compensatoires qui l'accompagnent.

2.1 L'enquête publique.

La commission d'enquête publique a été constituée par décision de Mr le Président du Tribunal Administratif de Nantes N° E 18000074/44 en date du 19 avril 2018.

Dans sa décision, ce dernier a désigné la commission d'enquête suivante :

Président :

Monsieur Dutour Jacques, enseignant à la retraite.

Membres titulaires :

Monsieur Ryo Marcel, cadre de la fonction publique territoriale retraité.

Monsieur Ferré Jean Jacques, attaché principal d'administration retraité.

Monsieur Monnier Michel, administrateur territorial retraité,

Monsieur Beaupère Bernard, inspecteur d'académie à la retraite.

Le Préfet de la Vendée, après avoir attesté du caractère complet et recevable du dossier de demande de création de port déposé par la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, a prescrit par arrêté N° 18-DRCTAJ/1-432 du 12 juillet 2018 l'ouverture d'une enquête publique unique concernant le projet de port de Brétignolles-sur-mer.

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 6 août à 9 heures jusqu'au samedi 29 septembre 2018 à 12 heures inclus, soit pendant 55 jours consécutifs. Elle a été ouverte :

- à la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, siège de l'EP,
- et à la mairie de Brétignolles-sur-Mer.

Des dossiers en version numérique ont été déposés, à titre d'information du public et pour consultation :

- dans les mairies de Brem-sur-Mer et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, communes riveraines de Brétignolles sur Mer,
- à la sous-préfecture des Sables-d'Olonne,
- à la préfecture de la Vendée à La Roche-sur-Yon.

Le dossier complet a été consultable pendant toute la durée de l'EP sur internet.

La publicité de l'EP a été réalisée dans les formes légales et réglementaires conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral :

- affichage d'un avis destiné à l'information du public quinze jours avant le début de l'EP et pendant toute la durée de celle-ci, au siège de l'EP, dans les mairies concernées, à la sous-préfecture des Sables-d'Olonne, à la préfecture de la Vendée et (à la charge du maître d'ouvrage) sur les lieux prévus pour la réalisation du projet,
- insertion de l'avis d'ouverture de l'EP dans trois journaux, quinze jours avant le début de celle-ci et rappel dans les huit premiers jours,
- l'avis et l'arrêté d'EP étaient consultables sur internet,

L'information des propriétaires et autres intéressés concernés par une expropriation a été faite par une notification individuelle par lettre recommandée avec accusé de réception.

Les permanences : le public a pu consigner, sur les registres papier ouverts à cet effet, sur le registre dématérialisé.fr/841, par courriel à l'adresse dédiée et par courrier postal, ses observations et propositions du lundi 6 août au samedi 29 septembre 2018. Les membres de la commission d'enquête publique ont pu recevoir le public pendant les 23 permanences réparties entre la commune de Brétignolles-sur-Mer et le siège de la communauté de communes. Aucun incident n'est à signaler pendant ces permanences.

5878 observations ont été recueillies. Elles ont été rassemblées dans une base de données unique consultable pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet du registre dématérialisé.

Lieux des permanences	Dates	Heures
C.d.C. Pays de St Gilles-Croix-de-Vie	6/08/2018	De 09 h à 12 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	6/08/2018	De 14 h à 17heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	9/08/2018	De 09 h à 12 heures
C.d.C. Pays de St Gilles-Croix-de-Vie	14/08/2018	De 09 h à 12 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	14/08/2018	De 14 h à 17 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	18/08/2018	De 09 h à 12 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	22/08/2018	De 09 h à 12 heures
C.d.C. Pays de St Gilles-Croix-de-Vie	22/08/2018	De 14 h à 17 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	24/08/2018	De 14 h à 20 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	27/08/2018	De 09 h à 12 heures
C.d.C. Pays de St Gilles-Croix-de-Vie	27/08/2018	De 14 h à 17 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	30/08/2018	De 09 h à 13 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	01/09/2018	De 09 h à 12 heures
C.d.C. Pays de St Gilles-Croix-de-Vie	04/09/2018	De 09 h à 12 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	04/09/2018	De 14 h à 17 heures
C.d.C. Pays de St Gilles-Croix-de-Vie	12/09/2018	De 09 h à 12 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	12/09/2018	De 14 h à 17 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	13/09/2018	De 09 h à 12 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	17/09/2018	De 13 h à 17 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	21/09/2018	De 09 h à 12 heures

C.d.C. Pays de St Gilles-Croix-de-Vie	21/09/2018	De 14 h à 17 heures
Mairie de Brétignolles-sur-Mer	28/09/2018	De 10 h à 17 heures
C.d.C. Pays de St Gilles-Croix-de-Vie	29/09/2018	De 09 h à 12 heures

L'enquête publique concernant le projet de port de Brétignolles sur Mer s'est bien déroulée, dans le respect de la réglementation.

2.2 Consultation des conseils municipaux et communautaires :

Le conseil communautaire du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, les conseils municipaux des communes de Brétignolles-sur-Mer, Brem-sur-Mer et Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont été appelés à donner leur avis dans les 15 jours suivant la clôture de l'EP.

Ont ainsi délibéré :

- Le conseil communautaire du Pays de St Gilles, par délibération en date du 27 septembre 2018 a décidé à la majorité (2 voix CONTRE) d'émettre un avis favorable à la réalisation du port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer,
- Le conseil municipal de Brétignolles, par délibération en date du 25 septembre 2018, a émis un avis favorable (21 voix POUR, 6 voix CONTRE), sur le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par la C.d.C. du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, concernant le dossier projet de création d'un port de plaisance à Brétignolles-sur-Mer,
- Le conseil municipal de Saint Gilles, par délibération en date du 1 octobre 2018 a décidé à la majorité (20 voix POUR, 4 ABSTENTION et 2 voix CONTRE) de donner un avis favorable à l'aboutissement de ce projet important et constitutif du soutien public à apporter à l'aménagement économique et touristique du pays gillocrucien,
- Le conseil municipal de Brem-sur-Mer, par délibération en date du 3 octobre 2018, a décidé à l'unanimité de ne pas donner d'avis sur l'aspect environnemental du projet pour lequel le Conseil Municipal ne s'estime pas compétent et eu égard également à l'absence de consultation de la population en dehors de l'enquête publique , et à la division au sein de la commune d'accueil du projet.

Le public correctement informé a eu toute latitude pour déposer une observation, une réclamation ou faire une contre-proposition. A cet effet, lors des 23 permanences sur les registres papier et sur le registre dématérialisé, ont été enregistrées quelques 5 578 dépositions.

Le conseil communautaire du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, les conseils municipaux des communes de Brétignolles-sur-Mer, Brem-sur-Mer et Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont délibéré dans les délais conformément à l'article 10 de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 12 juillet 2018 ; tous ont donné un avis favorable à l'exception du conseil municipal de la commune de Brem-sur-Mer qui a décidé de ne pas donner d'avis.

3 DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU COMPRENANT UNE DEMANDE DE DEROGATION « ESPECES PROTEGEES »

3.1 Problématique.

Dans un premier temps, nous rechercherons si l'étude d'impact est complète dans toute ses composantes. Si la démarche ERC est utilisée de façon pertinente.

Ensuite, nous étudierons la demande de dérogation espèces protégées. Celle-ci est définie dans l'article L.411-2 du Code de l'Environnement.

*La délivrance de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition **qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante** et que la **dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle** :*

- a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;*
- b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;*
- c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres **raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique**, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement*

Pour l'étude de l'intérêt public majeur nous reprendrons la circulaire du 15 avril 2010.

Les raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique visent des situations où les activités envisagées se révèlent indispensables :

- dans le cadre d'initiatives ou de politiques visant à protéger les valeurs fondamentales pour la population (santé, sécurité, environnement) ;*
- dans le cadre de politiques fondamentales pour l'Etat et pour la société ;*
- dans le cadre de la réalisation d'activités de nature économique ou sociale visant à accomplir des obligations spécifiques de service public.*

Pour cette demande de dérogation « Espèces protégées », il nous faudra donc étudier :

- ✓ Si la preuve est faite qu'il n'existe pas d'alternative.
- ✓ Si les espèces protégées resteront dans un état favorable sur la commune de Bretignolles sur Mer.
- ✓ Si le projet de port relève de l'intérêt public majeur.

Nous nous appuierons sur les éléments du dossier suivants : Pièce C Etude d'impact, Pièce H Demande de dérogation au titre des articles L.411-1 et suivants du Code de l'Environnement, avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse, avis du CNPN et mémoire en réponse.

Nous étudierons les observations du public, analysées dans le rapport dans les items suivants : environnement, circulation, zone humide, zone de protection, autres solutions,

hydrogéologie, carrière de Bréthomé, développement économique, attractivité, intérêt public majeur).

3.2 Analyse.

Les diverses demandes d'autorisations présentées dans ce dossier sont accompagnées d'une étude d'impact importante. (575 pages au format A3). Elles concernent des rubriques de la nomenclature « Eau » et d'autres vis-à-vis de dérogations vis-à-vis des espèces protégées.

L'autorité environnementale écrit : « *La séquence « Eviter, réduire, compenser » est bien conduite ; les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi sont nombreuses, détaillées et pertinentes ».*

- **Concernant l'étude environnementale au titre de la loi sur l'eau**

L'impact majeur se situe dans le marais Girard. 1,8 ha sont détruits, et 1,3 ha peuvent être altérés par un phénomène de rabattement de nappe. Il faut donc compenser la destruction de 3,1ha. Cela est programmé, par le maître d'ouvrage, au travers de la mesure MC5 en réhabilitant un secteur actuellement cultivé de 8ha, Les sondages ont montré des caractéristiques de sols humides ou présentant des traces notables d'hydromorphie sur la majeure partie de la parcelle. Cela laisse préjuger que cette réhabilitation sera couronnée de succès.

A noter un comptage différent entre le dossier du maître d'ouvrage (8,1ha en MC5) et l'avis de la CLE (2,5ha en MC5 et 6,7 en MC4). Mais la compensation est bien là.

4 mares sont détruites par le projet ; 11 mares sont restaurées et 12 sont créés dans les mesures compensatoires.

Il est un point qui a occasionné de gros débats lors de l'enquête publique, c'est l'hydrogéologie. Dans plusieurs contributions venant parfois de spécialistes, il est affirmé qu'un risque de rabattement de nappe existe. Cela assècherait le marais Girard. Ce risque est évoqué dans le dossier et 1,3 ha sont considérés comme pouvant être touché par ce phénomène. Le rideau soil-mixing protégerait sur les côtés, mais n'empêcherait pas que la zone humide « se vide » par en dessous.

Le dossier hydrogéologique MC1 a été complété par une campagne de mesures en 2015. Le maître d'ouvrage assure que ce risque n'existe pas.

La commission n'est pas convaincue. Elle demande qu'une étude complémentaire soit effectuée en reprenant les mesures déjà effectuées et éventuellement en installant d'autres piézomètres pour répondre à la question : « le risque de rabattement de nappe est-il contenu par la paroi « soil-mixing ».

- **Concernant la demande de dérogations « Espèces protégées »**

- ✓ L'absence d'alternative.

Plusieurs personnes ont proposé d'augmenter la capacité du port de saint Gilles Croix de Vie. En premier lieu, le long du quai Fidèle en face le ponton N°8. Un projet de 2012 prévoyait l'installation d'un ponton pour l'accueil de très grosses unités produites par l'entreprise Beneteau. Projet abandonné par le chantier naval. Certes, en aménageant ce secteur, on pourrait installer quelques pontons pour au maximum une centaine de bateaux. La situation serait très inconfortable pour eux car en plein dans le courant des deux rivières.

On évoque également l'installation de pontons entre les deux ponts. Actuellement des bateaux y sont au mouillage sur des lignes. Le bassin est difficile d'accès : A marée basse, des

problèmes de tirant d'eau en limitent l'accès, et à marée haute ce sont des problèmes de tirant d'air pour passer sous le pont et la passerelle qui peuvent interdire le passage. Il est impossible de draguer au niveau des ponts sans nuire à leur structure.

Actuellement, le stationnement dans ce bassin est géré par une association. L'augmentation de sa capacité est très limitée.

La possibilité d'installer un port à sec a aussi été évoquée. Il n'existe pas de lieu disponible dans l'environnement immédiat du port. Les marais alentours interdisent l'extension de l'urbanisation de la ville. Le plateau pour recevoir les bateaux serait éloigné du port. Une telle installation serait peu attractive. En mettant en place une gestion dynamique avec le bassin à flot, comme cela est fait au Crouesty, quelques dizaines de places seraient gagnées.

Par ailleurs, dans le port actuel, les bateaux sont très serrés, certaines places en plein courant de la Vie. Les manœuvres sont souvent délicates.

En cumulant toutes les possibilités d'agrandissement, Nous sommes loin des 915 places proposées par le projet de Bretignolles sur Mer.

Les solutions alternatives ne permettent pas d'atteindre l'objectif annoncé.

- ✓ Les espèces protégées resteront-elles dans un état favorable sur la commune de Bretignolles sur Mer.

Les mesures prévues pour prélever et réimplanter les espèces protégées sont de qualité, tant pour la flore que pour la faune. Leur déplacement sera très limité, toujours sur la commune de Bretignolles sur Mer. L'importance des mesures compensatoires augmentera les lieux favorables à ces espèces. Par exemple, la mesure MC4 de restauration du marais Girard permettra aux espèces chassées par la destruction des 3,1 ha de zone humide de trouver sur place un site propice à leur survie.

Au terme du chantier, la butte bocagère fournira également un habitat pour de nombreux spécimens.

Conformément à la demande du CNPN, le maître d'ouvrage s'est engagé à étendre la durée du suivi à 30 ans.

Les espèces concernées ne sont pas en péril compte tenu

- Des mesures prévues et de leur suivi.
 - De la superficie relative de la dune touchée par le projet et des dunes de Bretignolles sur Mer,
 - De la superficie relative du secteur de zone humide impacté et de celle du marais Girard.
- ✓ L'intérêt Public Majeur.

La communauté de communes a l'obligation d'assurer le développement de son territoire : développement économique et donc de l'emploi, développement de l'attractivité, développement de la population en résidence principale, favoriser les activités pérennes, ...

Ce projet aura un impact sur l'activité économique, avec création d'emplois, et cela dès la phase de travaux. Le dossier en étudiant les statistiques élaborées par plusieurs organismes l'évalue à 113 ETP. Outre les personnes directement employées par le port, les entreprises travaillant dans le nautisme (vendeurs, motoristes, shipchangers, service de maintenance) verront leurs effectifs augmenter, mais aussi celles travaillant dans la restauration, le tourisme, le commerce, ... Ces emplois sont pérennes et non délocalisables. L'activité sur un

port déborde de la stricte période estivale. Les travaux sur les bateaux commencent tôt au printemps. Les entreprises du nautisme planifient leurs interventions de maintenance sur plusieurs semaines. Pendant les mois d'hiver l'activité est néanmoins très ralentie. Le projet permettra de prolonger l'activité touristique au-delà de la période estivale.

La communauté de commune a aussi l'objectif de renforcer la polarité sud de son territoire. Ce projet possède aussi un bassin de baignade, un bassin d'évolution de dériveurs, ... Il est prévu un espace muséographique dans le bâtiment de la capitainerie. L'utilisation des anciens bâtiments qui aurait gagnée à être mieux décrite dans le projet devrait permettre de créer un véritable centre d'animation dans le secteur. Le programme Odyssea auquel se réfère le projet permettra de structurer le site de la Normandelière.

Si un port de plaisance peut entraîner tout un secteur, les opposants évoquent souvent le cas de Port Bourgenay, qui reste désert en dehors de la période estivale. La situation ici est bien différente. Port Bourgenay est à 6km du centre-ville de Talmont Saint Hilaire, au bout d'une impasse. Le port de Bretignolles sur Mer est à proximité de la ville, les liaisons avec les autres quartiers de la commune seront faciles à mettre en place. Une route traverse le port, le port serait un point de passage.

L'intérêt public majeur existe.

3.3 Conclusions, avis.

- ✓ L'affichage et la publicité de l'enquête ont été réalisés conformément à la réglementation.
- ✓ Le public a pu consulter les versions papier et les versions dématérialisées du dossier sans problème. Il a pu déposer ses observations, aussi bien dans le registre papier que dans le registre dématérialisé et par courriel sur l'adresse dédiée ainsi que par courrier.
- ✓ Le public a été reçu aux permanences dans de bonnes conditions.
- ✓ Les observations du public ont toutes été analysées, classées et rangées.
- ✓ La démarche ERC a été bien menée.
- ✓ Les solutions alternatives ne permettent pas d'atteindre les objectifs visés.
- ✓ Les espèces protégées resteront dans un état favorable sur la commune de Bretignolles sur Mer.
- ✓ L'intérêt public majeur existe.

La commission émet un avis favorable à demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau comprenant une demande de dérogation « espèces protégées » avec la réserve suivante :

- **Une étude hydrogéologique complémentaire doit être effectuée en reprenant les mesures déjà réalisées et éventuellement en installant d'autres piézomètres pour répondre à la question : « le risque de rabattement de nappe est-il contenu par la paroi « soil-mixing ».**

Fait à la Roche sur Yon le 16 novembre 2018

Le Président de la commission d'enquête.

Jacques Dutour



Les membres de la commission d'enquête.

Marcel Ryo



Bernard Beaupère



Jean Jacques Ferré



Michel Monier



4 DEMANDE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET.

4.1 Problématique.

Dans un arrêt daté du 19 octobre 2012 (commune de Levallois Perret), le Conseil d'Etat expose clairement la méthode à suivre pour vérifier l'utilité publique d'un projet.

Cette méthode analyse successivement trois points :

- Le projet ou l'opération répond-il à une finalité d'intérêt général
- L'expropriant ne peut-il pas poursuivre son projet sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens qu'il possède déjà ou encore en s'appuyant sur d'autres outils juridiques ?
- Les atteintes à la propriété privée, le cout financier et, le cas échéant les inconvénients d'ordre social ou économique sont-ils excessifs au regard de l'intérêt que présente le projet ou l'opération ?

Ce bilan des coûts et des avantages a largement été développé à partir de l'arrêt dit "Ville nouvelle Lille Est" ; il constitue une jurisprudence constante du Conseil d'Etat qui l'a parfois précisé

Voir par exemple ses arrêts :

- du 11 mars 1996 sur les nuisances
- du 10 juillet 2006 sur les atteints graves à des sites exceptionnels
- du 14 avril 2013 relatif au principe de précaution
- ou encore du 11 juillet 2016 sur les éléments constitutifs de "l'appréciation sommaire des dépenses".

Cette méthode structure le raisonnement juridique et il est opportun de s'en inspirer pour élaborer les avis et conclusions de notre commission d'enquête.

Selon cette méthode et avant de procéder au bilan des couts et des avantages, il y a donc lieu de vérifier que le projet ou l'opération correspond bien à un intérêt public et que sa réalisation rend nécessaire et incontournable le recours à l'expropriation.

Ensuite, au titre du bilan des couts et avantages, nous examinerons successivement :

- la compatibilité avec des directives ou documents d'urbanisme
- les atteintes à la propriété privée
- l'acceptabilité du cout financier
- les intérêts et inconvénients d'ordre social et/ou économique (demandes, emplois, déplacements, animations et activités ...)
- les atteintes éventuelles à d'autres intérêts publics... principalement l'environnement,

4.2 Analyse.

4.2.1 L'intérêt général

Sur ce point et concernant le projet, nombreuses sont les observations qui contestent au terme d'une analyse juridique de type bilancielle, parfois juridiquement approfondie, les caractéristiques d'un intérêt public ou d'un intérêt public majeur.

Elles sont beaucoup moins nombreuses, celles qui dénie au projet les caractéristiques d'un intérêt général ; quelques-unes qui le font, avancent le plus souvent 2 types d'arguments : la fracturation de l'espace (ex : « le quartier des dunes sera encore plus isolé... ») ou le service rendu à une catégorie de population (ex : « ...les riches... », « ...les papys boomers... », « les plaisanciers... ») au détriment de populations plus modestes.

Pour quelques juristes, la plasticité est co-substantielle à la notion d'intérêt général et traduit son caractère évolutif qui s'est notamment révélé dans les domaines de la politique culturelle (ex Théâtre) et de l'interventionnisme économique.

Il s'avère a priori difficile de ne pas reconnaître une mission d'intérêt général à l'occasion de la construction et/ou de l'exploitation d'un port quand des décisions du Conseil d'Etat l'attribuent à une Maison des Jeunes et de la Culture (1988), à un théâtre (1944), à un festival de jazz (1995), à un plan d'eau ...

Deux dispositifs juridiques permettent peut-être de mieux cerner cette notion d'intérêt général, d'une part le Projet d'intérêt Général (PIG) institué par les articles L102-1 et L102-3 du code de l'urbanisme, et d'autre part la notion de service public ainsi que les critères qui caractérisent ce dernier.

- **Concernant le PIG**

Le premier article ci-dessus mentionné stipule que peut être qualifié « ... de projet d'intérêt général tout projet d'ouvrage, de travaux... répondant aux deux conditions suivantes :

1° Être destiné à la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'équipement ...

2° Et avoir fait l'objet... soit d'une décision d'une personne ayant la capacité d'exproprier... soit d'une inscription dans un des documents de planification... »

Par ailleurs, le même code précise (article L300-1) que les « ... opérations d'aménagement ont pour objet de mettre en œuvre un projet urbain ...une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs... ».

- **Concernant la définition du service public**

Suivant une jurisprudence constante l'un des 3 critères constitutifs d'un service public repose sur la poursuite de missions d'intérêt général. Ainsi la juridiction administrative (Cour administrative d'Appel de Marseille 16/5/2011) a admis que le gestionnaire d'un port était assujetti à des obligations de service public et que pour cette raison la gestion d'un port constituait un service public, à caractère industriel et commercial.

Du reste les principaux acteurs reconnaissent l'existence de ce service public :

- de nombreux juristes voir par exemple « Le service public portuaire français » par Mr Laurent BORDEREAUX, Docteur en droit et membre du Centre de Droit Maritime et Océanique (Nantes)
- l'Etat via son ministère de l'écologie, en 2017 (voir son site <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ports-plaisance-maritimes>)
- comme les usagers (voir le « guide pratique pour l'administration des ports de plaisance maritime » édité par l'Union Nationale des Associations de Navigateurs).

Bien souvent il apparait que cette notion d'intérêt général évolue en fonction de l'attente sociale (dans le domaine des loisirs par exemple) ou de circonstances de temps (période de crise par exemple) ou de lieu (bassin de vie à fort taux de chômage). De ce point de vue, la société de loisirs exprime des attentes qui ne laissent pas indifférentes les personnes publiques d'autant que ces loisirs sont facteur d'un développement économique qui, bien souvent, ne peut se délocaliser parce qu'attaché à un site naturel ou patrimonial.

A l'appui de son projet, le maître d'ouvrage développe ses motivations dans la notice intitulée « Eléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AE et de la demande de création du port » :

- ✓ Soutenir le développement d'une seconde polarité prévue au Schéma de Cohérence Territoriale du pays de St Gilles.
- ✓ Contribuer à la création d'emplois et à la vitrine de l'activité nautique de plaisance fortement présente sur le bassin de vie
- ✓ Renforcer l'attractivité touristique du territoire en vue notamment de réduire les effets de la saisonnalité résultant du développement assis sur la résidence secondaire
- ✓ Conforter une offre insuffisante d'anneaux sur le littoral vendéen
- ✓ Créer un nouveau lieu de vie (espace d'interprétations, lieu d'animations ...) et des espaces en permanence accessibles au public (baignade, parc, pistes cyclables ...)

Ces motivations affirmées fondent une opération d'aménagement, un PIG, un service public sur des missions d'intérêt général au regard des éléments précédemment examinés.

Pour la commission, le projet exposé répond à des missions d'intérêt général parce qu'il soutient le développement durable d'un territoire, la liberté de circulation en l'espèce maritime, parce qu'il offre des espaces et des services publics.

Il n'en demeure pas moins qu'au fur et à mesure de son analyse, la commission d'enquête s'attache à leur examen plus complet afin de vérifier leur pertinence compte tenu des critères auxquels doit satisfaire un projet susceptible d'être déclaré d'utilité publique.

4.2.2 La nécessité du recours à l'expropriation

L'expropriation est une procédure qui permet à une personne publique (Etat, collectivités territoriales...) de contraindre une personne physique ou morale à céder un bien lui appartenant dans un but d'utilité publique préalablement constaté.

Les juges considèrent que la condition d'utilité publique est remplie dès lors que :

- ✓ Le projet est réellement justifié ;
- ✓ Qu'il ne peut être évité ;
- ✓ Que l'atteinte à la propriété de la personne expropriée n'est pas disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi.

L'enveloppe foncière globale sur laquelle porte la déclaration d'utilité publique est d'environ 197,1 ha (cf. : page 54 de la pièce C). Elle est composée comme suit :

- ✓ Les bassins de plaisance et l'ensemble des abords (quais, parkings, voirie...), ainsi que les bassins de natation et d'initiation à la navigation (26,2 ha)
- ✓ La butte bocagère (14,2 ha)
- ✓ Les mesures compensatoires (156,7 ha) qui se répartissent entre le milieu dunaire (43,6 ha de MC1 à MC3) et les milieux aquatiques/humides et bocagers (113,1 ha de MC4 à MC7)

La commune de Brétignolles sur Mer possède :

- ✓ 35,2 ha environ des biens nécessaires à la réalisation des bassins, des aménagements associés et de la butte bocagère ;
- ✓ 32,7 ha des terrains destinés à la mise en œuvre des mesures compensatoires.

Les propriétés privées incluses dans le périmètre soumis à déclaration d'utilité publique représentent donc 129,2 ha. Sur cette surface, la communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie envisage l'expropriation de 65,6 ha répartis entre le port, ses abords et la butte paysagère (5,2 ha) et les mesures compensatoires (60,4 ha). Elle prévoit également un conventionnement pour les 18 ha dunaire de la MC2.

La commission d'enquête s'est étonnée, dans son procès-verbal de synthèse, de l'écart important constaté entre la surface totale dédiée aux mesures compensatoires et celle pour laquelle l'expropriation et le conventionnement sont envisagés, après déduction des biens communaux. En réponse, le maître d'ouvrage a précisé qu'il n'envisage aucune action sur 62,4 ha, qui de ce fait resteront privés.

N'ayant obtenu de réponse à sa question relative aux besoins de compensation, résultant de l'application des dispositions législatives et réglementaires (zones humides, espèces protégées...) que pour la zone humide détruite et dégradée (3,1 ha) la commission d'enquête a reconstitué ces besoins en appliquant les ratios préconisés par la DREAL de Franche Comté dans un diaporama en date du 5 juillet 2011. Il en résulte une surface de 40,6 ha à savoir :

- ✓ 8,5 ha pour les milieux dunaire (application du coefficient 10 en raison d'un impact résiduel fort et permanent suite à la destruction de 8438 m² de dune) ;
- ✓ 24 ha pour les milieux aquatiques/humides et bocagers (coefficient 2 pour impact résiduel faible à moyen sur 12 hectares concernés)
- ✓ 8,1 ha pour les zones humides (chiffre communiqué par le maître d'ouvrage).

Si l'on ne prend pas en compte la MC3 appartenant à la commune de Brétignolles sur Mer (11,5 ha) dont le potentiel d'amélioration écologique est considéré plus faible que celui des MC1 et MC2, en raison de son état plutôt favorable, les 40,6 ha peuvent être couverts comme suit :

- ✓ 21,1 ha de propriétés communales situées en MC4, MC6 et MC7 ;

- ✓ 19,5 ha de propriétés privées, dont 7,1 ha de dunes, au lieu des 60,4 ha pour lesquels l'expropriation est sollicitée.

La commission constate qu'il existe une différence très importante entre les besoins générés par les impacts résiduels du projet de port et la surface des terrains que le maître d'ouvrage souhaite exproprier. L'atteinte excessive à la propriété privée est manifestement caractérisée.

La commission d'enquête tient toutefois à préciser que son appréciation ci-dessus décrite ne concerne que l'expropriation et non les mesures compensatoires qu'elle considère par ailleurs de bonne qualité. Si le maître d'ouvrage à la volonté de toutes les mettre en œuvre il pourrait, en particulier pour la vallée de l'Ecours, utiliser la Déclaration d'Intérêt Général de travaux au titre de l'article L.211-7 du code de l'environnement.

4.2.3 Le bilan

4.2.3.1 La compatibilité avec les règles d'urbanisme

Les documents et règlement d'urbanisme (P.O.S, P.L.U, SCoT, R.N.U) ainsi que la loi littoral, dont principalement la coupure d'urbanisation, les espaces remarquables, sont des thèmes régulièrement cités dans les observations. Les opposants estiment le projet non conforme aux règles d'urbanisme applicables sur le site retenu, pendant que les partisans soulignent la compétence du bureau d'études pour soutenir le respect total desdites règles ou se réfèrent au SCoT du Pays de St Gilles.

Dans ses réponses au P.V de synthèse le maître d'ouvrage apporte des précisions sur ces sujets. Il rappelle en particulier que le SCoT du Pays de Saint Gilles, met en œuvre les dispositions particulières au littoral et de ce fait joue le rôle de SCoT écran vis-à-vis du territoire communal. Pour la coupure d'urbanisation il signale que celle inscrite au POS se situait au sud des Granges et non à la Normandelière. Quant à la qualification « d'espace remarquable » il renvoie à la lecture d'un arrêt du Conseil d'État du 29 juin 1998 n° 161256 qui écarte cette qualification dès lors que le site est altéré par l'activité humaine.

La commission d'enquête n'a pas de remarque particulière à formuler à l'encontre des réponses précitées, du maître d'ouvrage. Elle fait, malgré tout, observer l'existence d'un risque juridique lié :

- ✓ Au recours engagé contre le SCoT ;
- ✓ À l'application directe de la loi littoral, même en présence d'un PLU compatible avec le SCoT, pour l'appréciation de la légalité d'une autorisation de construire (CE n° 392186 du 31/03/17).

Les équipements portuaires et leurs dépendances ne sont pas concernés par cette jurisprudence dans la mesure où l'article L.146-4 du code de l'urbanisme autorise l'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage, sous réserve d'être justifiée et motivée, pour l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Par contre les autres constructions non indispensables au fonctionnement du port pourraient être contestées et interdites ce qui pourrait nuire à l'attractivité du site et irait à l'encontre des objectifs fixés.

Pour la commission d'enquête le projet de port de plaisance respecte les documents d'urbanisme actuellement opposables sur le territoire de Brétignolles sur Mer.

4.2.3.2 Les atteintes à la propriété privée

Au cours de l'enquête, l'utilité publique du projet a été fréquemment contestée. Les arguments développés dans les observations sont multiples et variés mais certains concernent plus spécifiquement « l'atteinte à la propriété privée » que constitue l'expropriation.

Des propriétaires regrettent qu'une contractualisation ne soit pas proposée. Celle-ci leur permettrait de conserver leurs biens tout en autorisant le maître d'ouvrage à exécuter ses obligations de compensation.

D'autre part il n'apparaît ni dans le dossier ni dans les réponses au procès-verbal de synthèse que le maître d'ouvrage ait recherché toutes les autres solutions possibles telles que les négociations amiables, la mise en œuvre de l'Obligation Réelle Environnementale prévue à l'article L.132-3 du code de l'environnement...

Sur les 134,7 ha dont la maîtrise foncière est programmée par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, l'expropriation est demandée pour 65,6 ha soit presque 49 % du total. Or cette part peut être significativement réduite si l'on exclue les surfaces non indispensables à la compensation des impacts résiduels générés par le projet.

Même si, pour une partie des surfaces impactées, le coefficient 2 est porté à 5, il apparaît nécessaire d'envisager une réduction significative du périmètre d'intervention, et ce d'autant que la mutualisation des surfaces est possible (zone humide, haie, fourré...).

4.2.3.3 L'acceptabilité du coût financier.

La commission l'a précédemment souligné : un grand nombre d'observations conteste ou la fiabilité des chiffres avancés ou la capacité du territoire et des acteurs à supporter la dépense.

A ce stade et après examen des réponses apportées par le maître d'ouvrage au Procès-Verbal de synthèse rédigé par la commission d'enquête, rien ne permet d'attester que l'estimation sommaire des dépenses exigée par le code de l'expropriation résulte d'une erreur manifeste d'appréciation d'autant que les chiffres avancés peuvent être corroborés par d'autres sources d'informations soit lues sur d'autres supports concernant des marchés publics et les coûts d'investissements, soit présentées par des exploitants de port maritime en ce qui concerne les produits et les coûts d'exploitation.

- **Concernant les coûts d'investissement,**

La commission d'enquête estime que le projet est défini au niveau d'un avant-projet détaillé même si des éléments programmatiques de nature secondaire souffrent (dans le cadre des dossiers soumis à l'enquête) singulièrement d'imprécisions tels les sanitaires, les protections et surveillance des espaces ...

Elle regrette que le coût des seuls bâtiments nécessaires à l'exploitation des services publics offerts n'ait pas fait l'objet d'une ligne particulière dans le cadre de l'estimation globale même si de ce point de vue :

- ✓ Leur coût probable ne représente qu'un % limité (5 ?) du prix des travaux
- ✓ Le raisonnement locatif neutralise les effets de l'imprévision

- **Concernant les équilibres prévisionnels d'exploitation,**

La commission a bien noté que les textes n'exigent pas d'informations ; sur ce registre le maître d'ouvrage a accepté fort opportunément une certaine transparence parce qu'en réalité

le cout effectivement à la charge du maitre d'ouvrage sera la conséquence directe des résultats de l'exploitation dès lors que le délégataire ne pourrait plus y faire face seul.

La commission persiste à considérer que certaines dépenses sont insuffisamment estimées (provision pour impayés, ancienneté des contrats de travail, coûts de maintenance, vandalisme...); cela n'excède probablement pas 50.000 €/an, ce qui reste acceptable sur l'ensemble des coûts d'exploitation évalués à plus de 2 500 000 €.

En revanche elle considère que les produits estimés résultent et d'un défaut de calcul des moyennes et d'un excès d'optimisme sur les (5) premières années, lequel ne peut être de mise en période de réduction des financements publics locaux.

S'appuyant sur la pratique des demandeurs d'anneaux ou d'emplacements, constatée par les exploitants de port maritime, s'appuyant également :

- d'une part sur le point d'équilibre financier évoqué par certains de ces mêmes exploitants (35.000 € HT d'investissement par emplacement)
- d'autre part sur les résultats financiers de l'exploitation de quelques ports que la commission a eu à connaître,

Il est sage et sans excès prudentiel, de penser devoir faire face à un déficit sur les premières années de l'exploitation, d'autant qu'une large part (+ de 80%) du coût complet de l'exploitation (redevances concessives comprises), est constituée de charges fixes.

Par ailleurs, lors de ses analyses ci-avant, la commission juge acceptable le coût du projet à la condition expresse que celui-ci reste contenu aux évaluations que présente le dossier soumis à enquête publique.

Elle se doit de souligner ici ce qu'elle a écrit ci-avant, et d'en tirer les conséquences. La commission d'enquête a précédemment souligné que :

- ✓ La période de consultation des entreprises sera peut-être moins favorable aux maitres d'ouvrages de travaux publics que celle rencontrée (situation de crise économique majeure) par la commune de Brétignolles lors de la consultation précédente
- ✓ La capacité d'autofinancement brut du maitre d'ouvrage, et des collectivités territoriales en général, se dégrade régulièrement ; la Communauté de Communes du Pays de St Gilles ne parait pas y échapper.
- ✓ La "capacité de désendettement" du maitre d'ouvrage s'allongera notablement (jusqu'aux "portes des seuils d'alerte") comme "l'ancienneté résiduelle" de sa dette, après contractualisation des emprunts utiles au financement du projet.

Aussi, pour ces raisons et pour que les conséquences financières du projet demeurent acceptables, le coût net des travaux ne devrait pas dépasser le coût net résultant du dossier soumis à enquête, soit 30 millions d'euros qui résultent :

- ✓ Du coût de travaux TTC (estimés à 39 millions)
- ✓ Moins la subvention prévue (3 millions)

- ✓ Moins la TVA récupérée ou compensée (que la commission évalue à 6 millions d'euros au regard d'incertitudes réglementaires et /ou fiscales).

Ces 30 millions ont une valeur décembre 2017 :

- ✓ Conformément aux précisions ci-dessus, le calcul résulte de l'addition de l'ensemble des coûts des travaux TTC (infra et superstructures, à services publics comparables : port, bassin d'initiation voile, baignade, liaisons...) desquels sont déduits les montants de subventions juridiquement certaines et de la TVA récupérée ou compensée.
- ✓ Suivant la date de prise en considération de cette réserve, les 30 millions d'euros peuvent être actualisés par référence à l'index TP01 (ou au choix du maître d'ouvrage à l'aide d'une formule plus complexe définie par lui et appliquant au prorata des différents postes de travaux les index TP03A, TP07B, TP09, EV1).

4.2.3.4 Les intérêts et inconvénients d'ordre social et économique

Sous ce titre, la commission examine successivement :

- ✓ Les différents usages des espaces du littoral, usages comparés avant et après aménagements
- ✓ Les retours ou retombées économiques en particulier dans le domaine de l'emploi
- ✓ Le développement touristique.

Les différents usages :

En comparant la situation des usages littoraux, avant et après la création du port, il ressort des réponses du maître d'ouvrage au PV de synthèse que pour la plupart des activités la situation sera comparable voire améliorée ; il en ira ainsi pour :

- ✓ Tous les modes de déplacements y compris maritime, à l'exception cependant de la liaison pédestre côtière :
 - Les liaisons douces (protégées au vu de l'engagement pris par le maître d'ouvrage) sont multipliées
 - Le pont levant assure une continuité quasi permanente
 - L'offre de stationnement est accrue
- ✓ L'initiation à la voile est plus proche du club nautique
- ✓ Concernant les lieux de baignade :
 - Le bassin dédié à cette dernière offre une sécurité d'apprentissage et de surveillance supérieure aux plages surveillées
 - Les plages surveillées et autorisées à la baignade disposent de surfaces très proches voire identiques
- ✓ Les espaces maritimes dévolus aux sports nautiques de glisse et de voiles légères sont préservés.

Concernant les liaisons piétonnes, l'une d'elle sera dégradée. Celle côtière qui permet de passer (certes avec prudence vus les « couloirs » traversés) de la plage du Marais

Girard à La plage de la Normandelière sera notoirement allongée, a fortiori lorsque le pont prolongeant la rue de la source sera levé.

Ainsi dans chacune de ces 2 hypothèses, le parcours pour passer d'une plage à l'autre sera augmenté de plus d'un km dans le 1er cas et de plus de 2 dans le second. Ces nouvelles distances seront dissuasives pour les "plagistes" passant du Marais Girard à la Normandelière et cela concernera plusieurs milliers de personnes en périodes estivales.

Pour cette raison et afin de faciliter les regroupements amicaux, familiaux ... sur les plages, la commission d'enquête demande que soient mis en place au moins durant la période des vacances estivales :

- ✓ Une navette maritime (ou passeur) gratuite (ou quasiment) et joignant au plus direct les 2 plages concernées
- ✓ Ainsi que les équipements nécessaires et disposant d'un accès PMR.

Les retombées économiques et sociales :

Deux types de bénéfices semblent pouvoir être mesurés aisément, d'une part le chiffre d'affaires généré par les plaisanciers en escale dans un port maritime et d'autre part les emplois qu'un tel équipement induit.

Dans les 2 cas, les résultats des recherches semblent converger et permettent d'établir des constantes qui tiennent compte de la diversité des sources et qui confortent les chiffres avancés par le maître d'ouvrage :

- un bateau en escale génère en moyenne un chiffre d'affaires de l'ordre de 140 à 160€/nuitée
- un port induit la création de 5 à 10 emplois directs et de 90 à 120 emplois indirects.

1- Concernant le chiffre d'affaires complémentaires :

Sur la base d'une occupation à 50% soit 2737 nuitées, le maître d'ouvrage l'estime à 410.000€ ; il est probable que ce chiffre s'améliore aisément au regard des réalités constatées sur les ports par exemple de Port La Vie et de Noeveillard et compte tenu également des « techniques de surréservation » qu'autorise le «Passport Escales» auquel le maître d'ouvrage préconise d'adhérer.

2- Concernant les emplois :

L'Observatoire Régional des Pays de Loire reconnaît qu'outre 2 secteurs géographiquement localisés, le chômage frappe davantage le littoral. Les chiffres ci-dessous le confirment.

Dans un premier temps la commission a jugé opportun d'établir une photographie comparative du chômage ; celle-ci est fournie par l'INSEE et date (un peu) de 2015. Le taux de chômage s'établirait ainsi sur chacun des territoires désignés :

Territoire	Pays de St Gilles	Bassin de Challans	Vendée
Taux de chômage %	14	13.5	11.7

Cette photographie qui est la plus récente date cependant de près de 3 ans. Pour se rapprocher de l'actualité, la commission a ensuite comparé les évolutions du nombre de demandeurs d'emplois pour chacun de ces territoires (source : observatoire régionale des Pays de Loire en décembre de chaque année)

Territoires	Pays de St Gilles			Bassin de Challans			Vendée		
	Années	2015	2017	Taux (1)	2015	2017	Taux (1)	2015	2017
Demandeurs cat A	2590	2524	-2.55	4745	4452	-6.1	31328	28953	-7.58
Demandeurs cat B	610	641		1212	1183		8043	8200	
Demandeurs cat C	1021	1217		2051	2529		16110	18380	
Totaux	5221	5478	+4.9	8008	8164	+1.95	55481	55533	+ 0.1

(1) Taux d'évolution sur la période 2015 à 2017 en %

Ces chiffres confirment que la situation de l'emploi, quel que soit l'indicateur considéré, est nettement plus dégradé sur le littoral qui de plus est défavorisé en cas de reprise économique. La commission d'enquête souligne qu'environ 100 emplois induits par la création d'un port de 900 anneaux d'une part constitueraient des emplois non-délocalisables et d'autre part représenteraient (dans le Pays de St Gilles) une amélioration proche de 5% pour des demandeurs de catégorie A.

Elle souligne enfin que le coût public à prendre en compte pour ces créations n'est pas constitué du coût d'investissement mais au maximum des déficits cumulés d'exploitation qui sont estimés au plus à 8 millions d'euros (soit 72 800€ par emploi créé) voir 10 fois moins dans des hypothèses plus optimistes.

- **Le développement touristique et de son offre :**

Si les pays et les communes qui longent les côtes contribuent largement à l'offre touristique de la destination France, ils et elles sont confrontés à de nombreux paradoxes, source d'autant (ou quasiment) de défis pour ces « stations balnéaires ».

Dans l'un de ses panoramas, Atout France (= établissement public) les énumère :

- ✓ Des hébergements vieillissants
- ✓ Des nouvelles pratiques (raccourcissement des séjours, « all inclusive », raccourcissement des distances, l'accès numérique aux offres ...)
- ✓ Des offres concurrentielles adaptées aux attentes qualitatives
- ✓ Le réchauffement climatique et ses effets
- ✓ La trop forte saisonnalité qui suréquipe le territoire, inutilement pour une large partie de l'année
- ✓ L'affluence massive qui dégrade la qualité de vie en haute saison et la baisse de fréquentation qui dégrade l'offre de services en basse saison.

Un géographe et directeur de pôle universitaire (Nicolas Bernard) qui a eu le mérite d'annoncer dès la fin des années 90 la fin du « port-parking » au profit de « ports intégrés », à l'occasion d'un article bien plus récent, pose en quelque sorte les conditions du développement touristique portuaire (Nautisme et Tourisme : une convergence au bénéfice des territoires). Il reposerait sur 3 approches complémentaires : le nautisme pratiqué, le nautisme regardé et le nautisme affiché.

Il ne s'agit pas pour la commission d'enquête de promouvoir tel ou tel axe de recherche, telle ou telle orientation mais de vérifier que les modalités envisagées par le maître d'ouvrage sont de nature à répondre ainsi à ses objectifs déclarés du développement qu'il met au service d'un intérêt général et qui peut être ainsi synthétisé :

- ✓ Structurer la polarité sud
- ✓ Organiser une offre plus qualitative à partir notamment d'atouts patrimoniaux et culturels
- ✓ Accueillir une population permanente plus conséquente, réduire la part des résidences secondaires et favoriser l'offre de services quotidiens (accueil enfance ...)

Au cas d'espèce, il semble que le projet concourt à la transition d'une logique de station vers une logique de destination qui ressort d'une formule usitée par le maître d'ouvrage :

« Il (le projet) soutient aussi l'ambition de passer du statut de station balnéaire familiale à celui d'une ville littorale dont la proximité avec la mer contribue toute l'année et de manière pérenne à l'attractivité et à la qualité du cadre de vie » ».

Il appert que l'offre portuaire envisagée constitue l'élément d'un TOUT :

- ✓ Élément d'un TOUT territorial au sein de la polarité sud renforcée par d'autres éléments : « Le port est un équipement urbain structurant pleinement intégré à l'espace urbain, relié au cœur de ville par des voies routières et ...de pistes ... »
- ✓ Élément d'un TOUT fonctionnel, avec la mise en réseau des acteurs concernés et des offres patrimoniales et/ou culturel : « Le projet propose notamment de développer et faciliter la mise en réseau de partenaires public/privé, et de développer la coopération ... »
- ✓ Élément d'un TOUT plus durable et partagé dans le cadre d'une optimisation de l'usage d'équipements publics notamment en « foisonnant » les usages (ex : multifonctionnalités du site, foisonnement du stationnement, liaisons douces utilitaires et promenades...) et en recourant avec le vecteur portuaire à une fréquentation accrue en dehors de la période estivale.

4.2.3.5 Les atteintes éventuelles à d'autres intérêts publics notamment l'environnement

Cette rubrique doit permettre à la commission d'enquête de vérifier notamment s'il y a lieu d'appliquer un principe de précaution.

Dans cette perspective elle sera surtout consacrée à un bilan environnemental et aux risques possibles dans différents domaines de la sécurité.

- **Du point de vue de l'environnement**

Sur ce point et suite aux réponses du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse établi par la commission d'enquête, cette dernière a plus largement développé ses analyses ci-avant ; il ressort que le projet s'il impacte durablement le paysage semble n'affecter que relativement l'environnement :

- ✓ La zone humide du Marais Girard est plus largement préservée
- ✓ Des espèces protégées et leur habitat sont moyennement voire (plus fréquemment) faiblement affectés par le projet
- ✓ Des mesures compensatoires sont mises en œuvre

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a accepté de suivre les modalités d'évaluation sur 30 années et d'y associer des représentants d'associations locales reconnue d'utilité publique.

- **Du point de vue de la sécurité**

1- La Sécurité nautique :

Les enrochements semblent préserver une réelle sécurité de navigation compte tenu de ceux existants sur certains ports, compte tenu de l'avis de la Grande commission nautique et de professionnels, compte tenu également de la signalisation désormais retenue ; la sécurité sera même améliorée au regard de celle existante, compte tenu de l'engagement pris par le Président de la Société Locale de Sauvetage en Mer de doter le port de Brétignolles d'un canot de sauvetage.

Par ailleurs, la surveillance du bassin de baignade assurée au plus près des baigneurs est de nature à sécuriser davantage les parents et grands-parents de jeunes enfants. Les normes appliquées à ce nouveau bassin améliorent notablement (comparativement à celui qui existait antérieurement) la qualité sanitaire.

2- La sécurité sanitaire :

La desserte en eau potable est préservée et ses réserves ne sont pas affectées.

3- La sécurité publique :

Les risques de submersion sont pris en compte avec la dernière proposition de rehausser d'un mètre les ouvrages de la passe d'entrée. De plus, le maître d'ouvrage s'est engagé à doter le projet d'équipements de vidéo surveillance

4- la sécurité routière :

Le projet envisage un nombre de places de stationnement jugé suffisant au regard de l'offre habituellement rencontrée en milieu portuaire. De plus le maître d'ouvrage s'est engagé à réétudier le contournement routier de cours de tennis, à réaliser des pistes cyclables protégées sur l'ensemble du périmètre du projet et à mettre en place une information concernant les moments et la durée de levage du pont prolongeant la rue de la source.

4.3 Conclusions avis.

- ✓ L'affichage et la publicité de l'enquête ont été réalisés conformément à la réglementation.

- ✓ Le public a pu consulter les versions papier et les versions dématérialisées du dossier sans problème. Il a pu déposer ses observations, aussi bien dans le registre papier que dans le registre dématérialisé et par courriel sur l'adresse dédiée ainsi que par courrier.
- ✓ Le public a été reçu aux permanences dans de bonnes conditions.
- ✓ Les observations du public ont toutes été analysées, classées et rangées.
- ✓ La commission a eu l'occasion d'analyser les risques financiers du projet. Volume 2 paragraphe 3.2.8., notamment pages 68 et 69
- ✓ La commission a bien pris note des engagements pris par le représentant du maître d'ouvrage en ce qui concerne :
 - Les pistes cyclables "intégralement" protégées
 - Les équipements de sécurité (vidéosurveillance, garde-corps, informations et signalisation routières, rehaussement des ouvrages de la passe d'entrée)
 - Le suivi environnemental sur 30 ans
 - La capitalisation de la société publique locale
 - La construction de la capitainerie et de sanitaires pour les surfaces désormais retenues

Concernant l'utilité publique du projet de création de port, la commission

- **Considère qu'il présente un intérêt général, est compatible avec les documents d'urbanisme et offre un bilan positif compte tenu des avantages identifiés (économie et tourisme, organisation du territoire, emplois, amélioration des usages...)**
- **Émet un avis favorable assorti des réserves suivantes :**
 - **Contenir dans une enveloppe de 30 millions d'euros le coût net HT des travaux (valeur 2017)**
 - **Réduire le périmètre d'expropriation des mesures compensatoires au besoin réglementaire.**
 - **Créer, au moins en période estivale, une navette portuaire (ainsi que les équipements qui lui sont nécessaires et qui assurent un accès PMR) destinée prioritairement aux piétons et joignant le plus directement possible les plages du Marais Girard et de la Normandelière**

Fait à la Roche sur Yon le 16 novembre 2018

Le Président de la commission d'enquête.

Jacques Dutour



Les membres de la commission d'enquête.

Marcel Ryo



Bernard Beaupère



Jean Jacques Ferré



Michel Monier



5 DEMANDE D'UN ARRETE DE CESSIBILITE.

5.1 Problématique.

La procédure d'expropriation est dérogatoire aux dispositions de l'article 545 du code civil qui prévoit que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ».

La phase administrative de cette procédure se compose d'une déclaration d'utilité publique(DUP) (cf : § 4) prononcée à l'issue d'une enquête publique et d'un arrêté de cessibilité établi par le Préfet après enquête parcellaire.

Cette enquête parcellaire peut être menée concomitamment à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, si le périmètre exact est déterminé avant la DUP et si l'expropriant est en mesure de dresser la liste des propriétaires et le plan parcellaire. Elle a pour but de déterminer précisément, les immeubles à exproprier et de connaître les propriétaires concernés ainsi que les locataires et tous ceux qui peuvent prétendre à une indemnité.

Selon l'article R.131-3 du code de l'expropriation le dossier d'enquête parcellaire se compose de :

1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;

2° La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

En sus des mesures de publicité, fixées par l'article R.131-5 du code précité, une notification individuelle (R.131-6) du dépôt du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, aux propriétaires figurant sur la liste établie conformément à l'article R.131-3, lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire, qui en fait afficher une, et, le cas échéant, aux locataires et aux preneurs à bail rural.

Dans son arrêt du 28/11/2014, Société GIAT Industries req. N° 361105 le Conseil d'État est venu préciser que, dans l'hypothèse où l'expropriation était motivée par la réalisation d'une opération d'aménagement, la notion « d'emprise des ouvrages projetés », devait s'entendre comme « le périmètre des acquisitions d'immeubles nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement ou d'urbanisme »

5.2 Analyse.

La demande d'arrêté de cessibilité porte sur une surface totale de 65 ha 63 a 11 ca, répartie sur 234 parcelles, appartenant à 206 propriétaires inscrits sur 98 comptes cadastraux. Beaucoup de parcelles sont très petites (moins de 100 m²). La destination donnée à ces terrains dans le dossier d'enquête est la suivante :

- ✓ Aménagement du port et de ses abords : 0 ha 59 a 72 ca
- ✓ Aménagement de la butte bocagère : 4 ha 60 a 74 ca
- ✓ Mesures compensatoires MC1, 4, 5 et 6 : 60 ha 42 a 65 ca dont 7 ha 08 a 57 ca pour la MC1 (dunes de la Sauzaie).

La publicité a été réalisée conformément à la réglementation pour les 5 dossiers, dont l'enquête parcellaire, incluse dans l'enquête unique. En outre le maître d'ouvrage a, conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral, n° 17-DRCTAJ/1-432 du 12 juillet 2018, portant ouverture et organisation de l'enquête, notifié à chaque propriétaire, par lettre recommandée avec accusé de réception, le dépôt du dossier avec en pièces jointes l'arrêté préfectoral précité, l'avis d'enquête et les horaires d'ouverture des lieux d'enquête. En annexe à son mémoire en réponse au PV de synthèse, le maître d'ouvrage a joint 5 tableaux listant lesdites notifications, les dates de réception ou de retour, les dates d'affichage en mairie de Brétignolles-sur-Mer et les démarches effectuées en vue de retrouver les propriétaires dont l'adresse était erronée ou inconnue. De ces tableaux il ressort que :

- ✓ L'adresse de 33 propriétaires n'a pu être retrouvée. Cela concerne 27 comptes cadastraux, 42 parcelles totalisant 0 ha 35 a 32 ca. ;
- ✓ Les recherches se poursuivent pour 15 propriétaires indivis, inscrits sur 11 comptes cadastraux pour 42 parcelles totalisant 20 ha 86 a 98 ca. Au moins un titulaire de ces comptes a bien reçu la notification ;
- ✓ Une lettre était encore en attente de retrait à la poste à la date de clôture de l'enquête. La destinataire est propriétaire indivis de 2 parcelles totalisant 4 189 m², avec 7 autres personnes, qui ont reçu la notification ;
- ✓ Tous les autres propriétaires ont reçu la notification soit avant l'ouverture de l'enquête (la grande majorité) soit avant la clôture dans le cas d'une seconde voire même d'une 3ème notification réalisée après recherche de la nouvelle adresse du destinataire.

Les courriers non distribués, quel qu'en soit la cause, et renvoyés au siège de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de vie ont été affichés en mairie de Brétignolles-sur-Mer. Cet affichage a été contrôlé et certifié comme suit :

- ✓ Le 31 juillet 2018 par la Société Civile Professionnelle Lionel Paty et Guillaume Marionneau, huissiers de justice à Saint Gilles Croix de Vie ;
- ✓ Le 12 novembre 2018 par le 1er adjoint au Maire de Brétignolles sur Mer.

La commission estime que le maître d'ouvrage a accompli toutes les formalités et mené toutes les investigations nécessaires pour faire parvenir les notifications aux propriétaires dans les meilleurs délais.

Le thème de la maîtrise foncière est évoqué dans 22 observations, toutes opposées au projet. A l'exception de 4 d'entre-elles, les 18 autres évoquent au moins un autre sujet comme l'utilité publique, la préservation du site... Parmi les 4, il y en a 2 qui contestent l'organisation de l'enquête parcellaire avant que le projet soit déclaré d'utilité publique ainsi que l'envoi de la lettre à des personnes décédées, une dénonce l'obsolescence de l'estimation de France Domaine et une n'évoque que le dossier d'acquisition de la ferme de la Normandelière. Ce dernier point est d'ailleurs mentionné à plusieurs reprises dans les observations alors qu'il n'est pas concerné par l'enquête parcellaire.

La qualification d'espace dégradé, figurant dans le dossier, est réfutée par des propriétaires qui affirment entretenir leur bien avec attention et dans le respect de l'environnement (fauche annuelle après la période de reproduction, nettoyage des mares...). Ils soulignent l'atteinte importante au droit de propriété que constituent l'expropriation. Certains estiment qu'un conventionnement leur permettrait de conserver leur propriété tout en assurant au

maître d'ouvrage la possibilité d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixé au niveau environnemental.

La commission signale qu'une enquête parcellaire peut être organisée en même temps que celle relative à la demande de déclaration d'utilité publique. Les lettres sont notifiées à toutes les personnes figurant sur les comptes cadastraux ; il arrive que des personnes décédées y soient encore inscrites pour cause de non règlement de la succession. Quant à l'avis de France Domaine il n'était joint au dossier qu'à titre informatif. Le maître d'ouvrage avait sollicité le renouvellement de cet avis le 31/05/18 mais n'a pas reçu de réponse dans le délai réglementaire d'un mois.

La commission d'enquête reconnaît la nécessité pour le maître d'ouvrage d'être propriétaire de tous les terrains nécessaires à l'aménagement du port, de ses abords et de la butte bocagère. A défaut d'accord amiable seule l'expropriation lui permettra d'atteindre cet objectif. Cela porte sur 5 ha 20 a 56 ca (5972 m² + 46 074 m²). Par contre d'autres possibilités s'offrent à lui en ce qui concerne les espaces dédiés aux mesures compensatoires. Or il n'apparaît ni dans le dossier ni dans les réponses au procès-verbal de synthèse que le maître d'ouvrage les ait recherchées (négociations amiables, mise en œuvre de l'Obligation Réelle Environnementale prévue à l'article L.132-3 du code de l'environnement...). Elles permettraient sans doute de répondre, au moins en partie, aux préoccupations exprimées par les propriétaires.

Un autre point préoccupe la commission d'enquête. Il s'agit de la définition surfacique et géographique des espaces utiles au maître d'ouvrage pour remplir ses obligations générées par les impacts résiduels du projet de port. Dans sa réponse au P.V de synthèse, le maître d'ouvrage n'a cité que les impacts concernant les 3,1 ha de zone humide détruite et dégradée. La commission a donc reconstitué les besoins en appliquant les ratios préconisés par la DREAL de Franche Comté dans un diaporama en date du 5 juillet 2011. Il en résulte une surface de 40,6 ha à savoir :

- ✓ 8,5 ha pour les milieux dunaires (application du coefficient 10 en raison d'un impact résiduel fort et permanent résultant de la destruction de 8438 m² de dune) ;
- ✓ 24 ha pour les milieux aquatiques/humides et bocagers (coefficient 2 pour impact résiduel faible à moyen sur 12 hectares)
- ✓ 8,1 ha pour les zones humides (chiffre communiqué par le maître d'ouvrage).

Si l'on ne prend pas en compte la MC3 propriété de la commune de Brétignolles sur Mer (11,5 ha) dont le potentiel d'amélioration écologique est considéré plus faible que celui des MC1 et MC2 en raison de son état plutôt favorable, les 40,6 ha peuvent être couverts comme suit :

- 21,1 ha de propriétés communales situées en MC4, MC6 et MC7 ;
- 19,5 ha de propriétés privées, dont 7,1 ha de dunes, au lieu des 60,4 ha pour lesquels l'expropriation est sollicitée

Même si, pour une partie des surfaces impactées, le coefficient 2 est porté à 5, il apparaît nécessaire d'envisager une réduction significative du périmètre d'intervention, et ce d'autant que la mutualisation des surfaces est possible (zone humide, haie, fourré...).

La commission tient à souligner ici :

- ✓ La différence qui existe entre le lieu de compensation des 3,1ha, retenu par le maître d'ouvrage dans sa réponse au P.V de synthèse et ceux figurant dans l'avis de Commission Locale de l'Eau (CLE). Le premier mentionne 8,1 ha, dont 6,7 favorables, dans la partie haute de la MC5 alors que la seconde retient 2,5 ha (seuls diagnostiqués comme zone humide) dans cette MC5 et 6,7 ha dans la MC4. A noter qu'en raison d'un coefficient 2, fixé par le SAGE Auzance Vertonne et cours d'eau côtiers, (cf.: rappel des obligations page 7 de la délibération du bureau de la CLE), l'obligation de compensation sera remplie par l'utilisation des 6,7 ha de la MC4 ;
- ✓ Que la commune de Brétignolles sur Mer va disposer de son Plan Local d'Urbanisme pour s'opposer à l'urbanisation des terrains situés en bordure immédiate du bourg et du futur port.

5.3 Conclusions avis.

- ✓ L'affichage, la publicité de l'enquête et les notifications des lettres aux propriétaires ont été réalisés conformément à la réglementation.
- ✓ Le public a pu consulter les versions papier et les versions dématérialisées du dossier sans problème. Il a pu déposer ses observations, aussi bien dans le registre papier que dans le registre dématérialisé et par courriel sur l'adresse dédiée ainsi que par courrier.
- ✓ Le public a été reçu aux permanences dans de bonnes conditions.
- ✓ Les observations du public ont toutes été analysées, classées et rangées.

La commission d'enquête :

- ✓ Considère que l'expropriation n'est pas la seule solution dont dispose le maître d'ouvrage pour remplir ses obligations en matière de compensation des impacts résiduels générés par le projet de port,
- ✓ Estime que la mise en œuvre des mesures compensatoires n'est pas la solution adéquate pour s'opposer à l'urbanisation des terrains inclus dans la MC6 et situés en bordure immédiate du bourg et du futur port ;
- ✓ Évalue entre 20 et 25 ha (surface à définir et à justifier) les besoins réels d'acquisition ou de contractualisation pour satisfaire aux obligations précitées auxquels s'ajoutent les 5 ha 20 a 56 ca nécessaires pour le port, ses abords et la butte paysagère ;
- ✓ Précise que l'avis ci-après, ne concerne que l'enquête parcellaire et non le programme de compensation. Si le maître d'ouvrage souhaite réaliser intégralement ce dernier, il ne peut le justifier par le seul projet de port. Il dispose par contre d'autres moyens notamment dans la vallée de l'Ecours ; il s'agit, entre-autres, de la Déclaration d'Intérêt Général de travaux au titre de l'article L.211-7 du Code de l'Environnement.

En conséquence, la commission émet un avis défavorable à la délivrance de l'arrêté de cessibilité, sollicité dans le cadre du dossier de réalisation d'un port de plaisance à Brétignolles sur Mer.

Fait à la Roche sur Yon le 16 novembre 2018

Le Président de la commission d'enquête.

Jacques Dutour



Les membres de la commission d'enquête.

Marcel Ryo



Bernard Beaupère



Jean Jacques Ferré



Michel Monier



6 DEMANDE DE TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME.

Le Domaine Public Maritime (DPM) au droit du territoire communal de Brétignolles-sur-Mer est constitué pour l'essentiel du rivage de la mer et du sol et du sous-sol de la mer, jusqu'à la limite des eaux territoriales. C'est un espace sensible et convoité qui a subi de tout temps les atteintes des multiples activités humaines. Sa conservation implique de concilier pour les générations futures ses différentes vocations d'usage et d'occupation.

Aussi afin de gérer au mieux la conservation de ce DPM, l'Etat au travers de son administration compétente en ce domaine, est amené à arbitrer les différentes demandes.

En effet, dans tous les cas, les implantations (ouvrages, installations, constructions, ...) sur le domaine public maritime doivent être autorisés préalablement

6.1 Problématique.

L'opération projetée de créer un port de plaisance sur le territoire de la commune de Brétignolles-sur-Mer est soumise à diverses autorisations fondées notamment sur un processus d'évaluation environnementale, d'enquête publique et d'instruction administrative, en application de la législation en vigueur.

Dans le dossier soumis à la présente enquête publique, la pièce « G » concerne le dossier de demande de transfert de gestion du Domaine Public Maritime. En effet, la création d'un chenal, des brise-lames semi-émergés et d'une station de pompage d'eau de mer sur le DPM nécessite une autorisation de la part de l'Etat.

Le Maître d'Ouvrage avait le choix entre plusieurs modalités de gestion (superpositions d'affectation, transfert de gestion...) dans le cas présent c'est une demande de transfert de gestion du DPM qui sera adressée à l'autorité administrative. L'instruction comprend une enquête publique nécessaire pour la demande d'autorisation unique et la déclaration d'utilité publique.

L'objet de la présente enquête publique consiste à savoir si la gestion de la zone du DPM, nécessaire à la réalisation du projet de port de plaisance, peut être transférée au profit de la collectivité « communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie », compte tenu de la nature des travaux à effectuer, des impératifs de protection ou de préservation des sites et paysages du littoral, des ressources biologiques et de l'état géologique du site.

Pour répondre à cette question la commission d'enquête va s'appuyer sur les éléments des dossiers suivants : Demande de transfert de gestion DPM, Etude d'impact, Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse, avis du CNPN et mémoire en réponse.

Nous étudierons les observations du public, analysées dans le rapport dans les items suivants : environnement, chenal, sécurité, le déplacement du sable, risque submersion, zone de protection.

6.2 Analyse.

6.2.1 Contexte juridique.

Conformément aux articles L.2122-1 et suivants du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP), la création d'un chenal, des brise-lames semi-émergés et d'une

station de pompage d'eau de mer sur la DPM nécessite une autorisation de la part de l'Etat, qui doit être utilisée conformément à son affectation et à son utilité publique.

En application de l'article L.2123.3 et suivant du CGPPP les personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 du même code peuvent opérer, entre elles, un transfert de gestion des immeubles dépendant de leur domaine public pour permettre à la personne publique bénéficiaire de gérer ces immeubles en fonction de leur affectation.

Le transfert de gestion consiste donc à confier à une personne publique, généralement une collectivité locale, la gestion de parcelles du DPM mais en les affectant d'une nouvelle destination

6.2.2 Ouvrages sur le DPM :

Un avant-port, sur le domaine public maritime, est nécessaire pour sécuriser l'accès à la partie terrestre du port. Pour cela, il faut creuser un chenal garantissant un accès permanent quel que soit le marnage, un balisage afin d'assurer la sécurité en approche et des ouvrages de protection. Sont prévus :

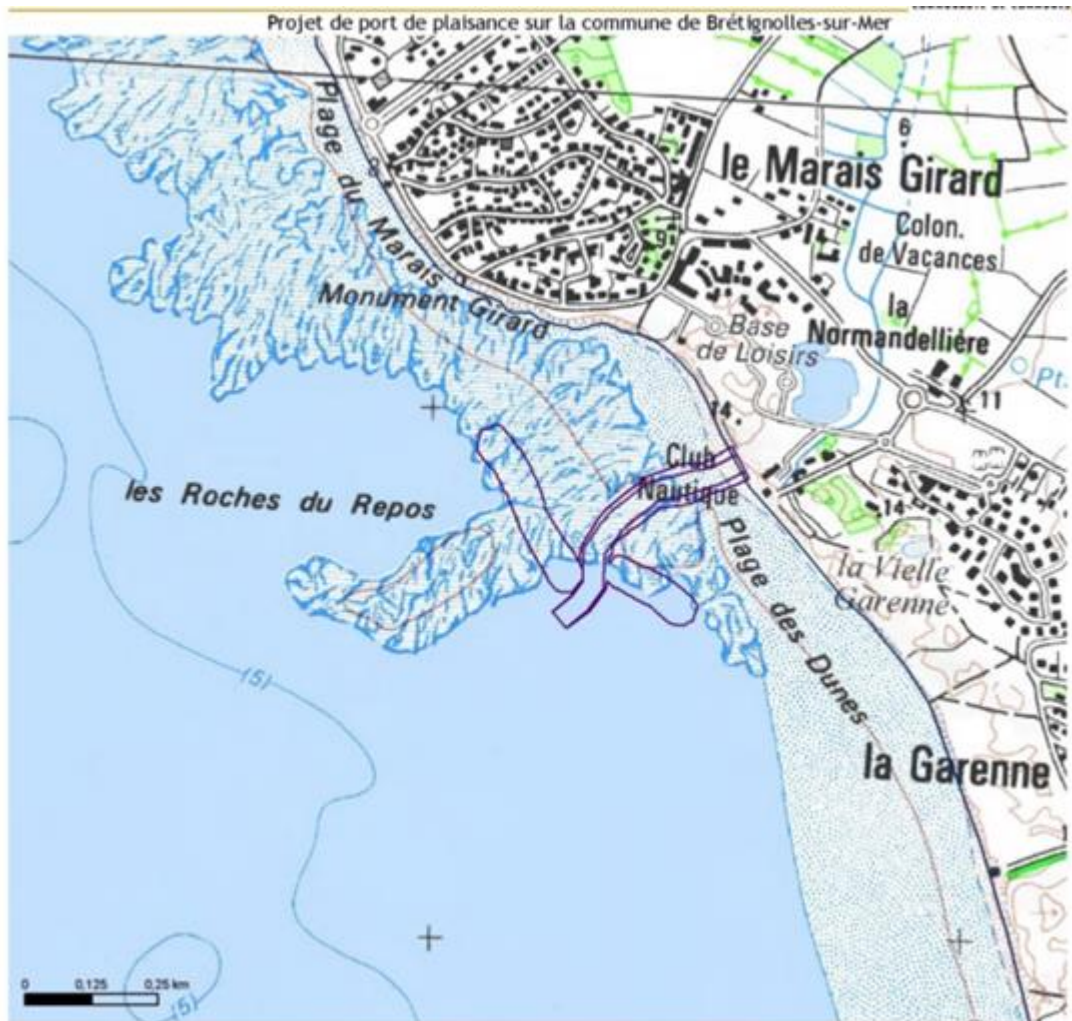
- ✓ La réalisation de 2 brise-lames semi-émergés afin de protéger et sécuriser l'approche du port et limiter l'agitation au sein des bassins portuaires, tout en permettant le transit sédimentaire. Globalement implantés en parallèle au trait de côte, avec une largeur de l'ordre de 65 m et une longueur cumulée de 545 m ils sont répartis de part et d'autre du chenal naturel actuel entre les roches de la Mouine et celles du Repos. C'est une superficie de l'ordre de 2,2 ha dont 1,2 ha sur le platier rocheux pour l'ouvrage Nord et de 1,1 ha dont environ 0,9 ha sur des fonds sableux et 0,2 ha contre un affleurement rocheux.

La superficie totale de l'emprise sujette au transfert de gestion du DPM est de 6,15 ha. Les services de l'Etat ont indiqué la nécessité de prévoir une enveloppe plus large autour des ouvrages et du chenal afin que le transfert de gestion reste conforme si des ajustements de quelques mètres devaient avoir lieu pendant la phase de travaux.

- ✓ D'un chenal, dans lequel sera implantée la station de pompage nécessaire pour l'alimentation en eau de mer du bassin de baignade et du bassin nautique. Il assurera le transit des bateaux entre les bassins du port et les ouvrages de protection.

Le chenal d'une largeur de 35 à 40 mètres et calé à – 1,50m CM correspond à une emprise totale de 2,85 ha, mesurée en haut de talus (y compris la station de pompage). La station de pompage sera reliée à la côte par une conduite placée au sein des enrochements.

L'emprise totale sujette au transfert de gestion du DPM, correspondante au périmètre élargi, représente une surface de 9,77 ha.



Aires d'étude
 — Trait de côte
 □ Ouvrages en mer

A noter que le balisage réglementaire, qui s'il ne crée pas spécifiquement une emprise sur le DPM, ne sera réalisé que si l'autorisation de création du port est donnée mais il n'est pas dénué d'impact, notamment sur l'avifaune.

Pendant la phase travaux, la piste d'accès au chantier du chenal et des brise-lames sera réalisée sur l'emprise du futur chenal. Elle ne crée donc pas de surface supplémentaire à intégrer à la demande de transfert.

6.2.3 Impacts sur l'environnement :

La mise en place du chenal et des ouvrages extérieurs est susceptible d'occasionner des dommages à l'environnement. Le dossier présente les enjeux concernant le compartiment physique, le milieu naturel, le milieu humain, les risques majeurs et le patrimoine culturel et paysager. Seule la partie maritime fait l'objet du dossier Pièce G « Demande de transfert de gestion du Domaine Public Maritime ».

Quelques observations favorables ont été formulées, indiquant que la création du port allait engraisser les plages et permettre l'entretien et la mise en valeur des dunes. A l'opposé, **une petite dizaine d'observations défavorables** soulignent que le futur port de plaisance va dégrader le DPM avec des conséquences négatives sur l'environnement. Pour beaucoup cette opinion est fondée principalement sur un sentiment de crainte, crainte de voir disparaître les plages de leur enfance, crainte devant l'incertitude de leur devenir après construction des éléments structurant du port et du chenal...

6.2.1.1 Enjeux concernant le compartiment physique :

Patrimoine géologique : l'estran de Brétignolles-sur-Mer fait partie des 48 sites de l'Inventaire National du Patrimoine Géologique. Aucun arrêté de protection des sites d'intérêt géologiques en Vendée n'a encore été soumis à l'avis du CSRPN, de la CDNPS et des communes au moment du dépôt du dossier. Les deux secteurs d'intérêt de la série paléozoïque se situent en dehors de l'aire d'étude immédiate. Celles des Roches du Repos et la zone de faille présentent **un intérêt très faible par rapport au reste de l'estran**.

Compartiment physique aquatique : la zone d'étude apparaît dans un bon état du point de vue microbiologique et des nutriments confère les différents paramètres physico-chimiques qui se situent **dans une gamme de « valeurs normales »**.

Compartiment physique littoral : l'étude de l'action de la marée, des houles et du vent sur les courants a mis en évidence un axe privilégié des courants de marée Nord-Ouest/Sud-Est. Quelle que soit l'orientation des houles du large, les courants littoraux s'orientent parallèlement au trait de côte et se dirigent vers le Sud pendant la pleine mer.

*La commission d'enquête prend note des résultats des diverses expertises disponibles qui lui semblent cohérents et qui concluent à **une stabilité à long terme du trait de côte** pour le secteur de La Normandelière.*

6.2.1.2 Enjeux concernant le milieu naturel :

Habitats benthiques de substrat meubles : les trois habitats intertidaux étudiés sont caractérisés par des richesses spécifiques et des densités très faibles. Deux espèces déterminantes ZNIEFF y ont été inventoriées. **L'enjeu de conservation de cet habitat intertidal est qualifié de FAIBLE.**

Dans le domaine subtidal les différents peuplements sont caractérisés par des richesses spécifiques et des densités contrastées, les espèces déterminantes ZNIEFF y sont communément rencontrées. **Les stations subtidales sont en bon ou très bon état écologique.**

Habitats benthiques de substrat rocheux : les habitats intertidaux, à partir de l'échantillonnage sur deux stations, sont qualifiés de riches. Ces éléments concourent à retenir **un niveau d'enjeu FORT**. Pour les habitats subtidaux **le niveau d'enjeu est qualifié de MOYEN** sur la zone.

Les hermelles : même si l'espèce *Sabellaria alveolata* ne possède pas de statut de protection particulier, l'habitat « récif d'hermelles » représenté sur site par placages plus ou moins développés, constitue un habitat d'intérêt. **Un enjeu d'intérêt FORT est retenu.**

L'avifaune marine : l'habitat privilégié pour l'avifaune, en période de migration et d'hivernage, est principalement l'estran au niveau du plateau rocheux dénommé Les Roches du Repos. Globalement, **l'aire d'étude présente un intérêt MODERE (voire FAIBLE)**, cet intérêt est centré sur l'estran.

Les mammifères marins et les tortues marines : les enjeux pour les espèces de mammifères marins et tortues marines vont de MODERE à FAIBLE.

La commission d'enquête note que l'enjeu de conservation des deux assemblages benthiques subtidaux inventoriés est qualifié de moyen. Elle apprécie l'expérience de déplacements des massifs d'hermelles sous le contrôle de scientifiques.

6.2.1.3 Enjeux concernant le milieu humain :

Le site de La Normandelière est très fréquenté, notamment en période estivale. Sur le site actuel, on trouve une école de voile qui rassemble quelques 2 000 personnes l'été, des associations de plaisanciers et de pêcheurs qui comptent environ 200 adhérents et de nombreuses manifestations (compétition de surf...) sont régulièrement organisées sur l'aire d'étude.

La commission d'enquête constate que les incidences sur les activités humaines seront très limitées, les impacts sur les déplacements et les activités balnéaires sont réduits, voire même seront positifs par l'amélioration du site.

6.2.1.4 Enjeux concernant les risques majeurs :

La partie marine de l'aire d'étude immédiate est concernée par, d'une part le risque littoral de choc mécanique localisé à l'extrême Nord de la dune du Marais Girard et le risque littoral d'érosion (uniquement à l'horizon 2100) et d'autre part par le risque météorologique.

La commission d'enquête a pris note du rehaussement de la protection des enrochements et du suivi régulier des dunes dans le secteur.

6.2.1.5 Enjeux concernant le patrimoine culturel et paysager :

L'emprise des ouvrages semi-émergés et du chenal a fait l'objet d'un diagnostic d'archéologie préventive en 2014 et 2015.

En façade littorale l'analyse paysagère de l'aire d'étude au droit de l'école de voile, distingue des vues rectilignes dans la partie Sud et des vues rapidement fermées vers le Nord par le décroché de la côte.

La commission d'enquête constate que les deux récifs brise-lames semi-émergés, les ouvrages de protection complémentaires à l'entrée du port et le chenal lui-même n'impacteront que très faiblement le paysage. D'une manière générale, le littoral est aménagé pour accueillir un tourisme balnéaire.

6.2.1.6 Démantèlement :

Le transfert de gestion du DPM sera délivré pour une durée maximale inscrite dans la convention de transfert. A l'expiration du délai, le titulaire de la convention doit remettre le site en état.

La commission d'enquête prend acte de cet engagement. Le MO a chiffré le coût éventuel du démantèlement à un coût équivalent à celui de la mise en place initiale. Il fait observer que les modalités techniques auront sûrement évolué d'ici là.

6.3 Conclusions avis.

- ✓ L'affichage et la publicité de l'enquête ont été réalisés conformément à la réglementation.

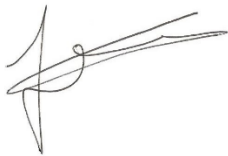
- ✓ Le public a pu consulter les versions papier et les versions dématérialisées du dossier sans problème. Il a pu déposer ses observations, aussi bien dans le registre papier que dans le registre dématérialisé et par courriel sur l'adresse dédiée ainsi que par courrier.
- ✓ Le public a été reçu aux permanences dans de bonnes conditions.
- ✓ Les observations du public ont toutes été analysées, classées et rangées.
- ✓ L'utilisation du domaine public maritime et les installations qu'il est projeté d'y aménager sont indispensables au fonctionnement et à l'exploitation du port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer.
- ✓ Les incidences sur l'environnement maritime ont été évitées ou réduites et les impacts résiduels intégralement compensés.
- ✓ L'avis de la grande commission nautique est favorable.
- ✓ L'avis du Préfet Maritime de l'Atlantique est favorable.

La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE au transfert de gestion du domaine public maritime à la collectivité représentée par la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Fait à la Roche sur Yon le 16 novembre 2018

Le Président de la commission d'enquête.

Jacques Dutour



Les membres de la commission d'enquête.

Marcel Ryo



Bernard Beaupère



Jean Jacques Ferré



Michel Monier



7 DEMANDE DE CREATION DU PORT

7.1 Problématique

La commission d'enquête part de la réglementation concernant l'autorisation de création d'un port pour structurer son analyse.

La demande d'autorisation de création d'un port, si elle n'a pas de dossier spécifique, est néanmoins définie par le Code des Transports, notamment dans son article R.5314-1, qui indique que la création correspond à « *L'institution d'un périmètre délimité* ».

L'article R.5311-1 du même Code précise qu'«*Il est procédé à la délimitation des ports maritimes du côté de la mer et du côté des terres* ». Ce périmètre est localisé en page 8 de la Pièce A du dossier d'enquête.

L'article R.5314-3 indique en outre que le dossier d'instruction comporte l'étude d'impact prévue par les articles R.122-1 et suivants du Code de l'environnement ; cette étude figure en Pièce C.

La délimitation correspondant à cette demande d'autorisation de création de port se situe entre **les deux limites** telles qu'elles ont été abordées immédiatement plus haut : pour la partie terrestre, il s'agit du domaine soumis à Déclaration d'Utilité Publique (Chapitre 4 ci-dessus) ; pour la partie maritime, la limite correspond à l'utilisation autorisée de l'espace public maritime (Chapitre 6 ci-dessus).

A l'intérieur de ces limites, la commission d'enquête s'est fondée plus particulièrement sur les éléments suivants du dossier : l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse, l'avis de la commission nautique locale, l'avis de la grande commission nautique, l'avis du préfet maritime de l'Atlantique.

Les observations du public ont été étudiées et analysées dans le rapport d'enquête notamment pour les items suivants : la dangerosité du chenal, l'ensablement du chenal et le dragage, les risques de pollution, le risque submersion, la circulation automobile, la circulation des piétons et des cyclistes, les dispositifs de sécurisation des piétons. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont été mises en regard de ces observations.

Au vu de ces différents éléments, la commission d'enquête a été conduite à retenir comme objet principal de son analyse pour ce qui concerne cette demande d'autorisation la préoccupation générale largement formulée de **la sécurité** : sécurité nautique pour l'accès au port, éventuelles contraintes liées à l'ensablement, protection de la population par rapport aux risques de submersion, sécurisation des voies de circulation et des abords du port.

Nous ordonnerons nos avis et conclusions autour de trois questions :

- En limite maritime, l'accessibilité à l'avant-port est-elle permanente ?
- Dans l'avant-port et dans le port la navigabilité est-elle constante ?
- En limite terrestre, la protection du public est-elle assurée ?

7.2 Analyse

7.2.1 L'accessibilité à l'avant-port :

La conception des ouvrages de protection extérieurs du port a donné lieu à des avis très partagés. Elle oppose ceux qui font confiance aux études et ceux qui redoutent une certaine **dangerosité** de l'accès au chenal. Dans la première catégorie, nous relevons des

professionnels de la mer comme le navigateur Jean-Luc Van den Heede ou le président de la station SNSM de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (qui indique que le futur port accueillera un Zodiac de première urgence entre les Sables-d'Olonne et Saint-Gilles-Croix-de-Vie).

Dans la seconde, des personnes fréquentant les lieux évoquent des courants importants qui entourent les roches au large des futurs récifs ou une navigation difficile dans le chenal en cas de forte houle.

Le dossier ne présente pas d'exemple de brise-lames protégeant l'entrée d'un port, ce qui renforce le jugement d'un avant-port expérimental.

L'hypothèse d'une rapide modification ultérieure des ouvrages est formulée, avec nécessité de création d'une digue reliant le littoral aux brise-lames.

La grande commission nautique de 2018 émet un avis favorable en raison d'une nouvelle implantation des brise-lames ; pourtant cette implantation paraît identique au projet soumis à l'enquête en 2011.

Enfin **ces doutes** sont entretenus par l'avis du Préfet maritime de l'Atlantique qui ne s'oppose pas au projet mais évoque un avant-port expérimental, un milieu maritime complexe, de simples simulations en canal à houle.

A partir de la réponse du maître d'ouvrage, il est possible d'apporter les précisions suivantes :

-Des exemples de brise-lames semi émergés pour protéger l'entrée d'un port :

Le projet se distingue des ports de plaisance en majorité développés dans les années 1960 à 1990 par le maintien du transit sédimentaire grâce **des ouvrages détachés de la côte** et à faible altimétrie.

Il ne s'agit pas pour autant d'un port expérimental. Il existe des ports protégés par de tels ouvrages : Saint-Martin-de-Ré, Bizerte, Trémez-Loquêmeau, ainsi que des ouvrages en mer semi-immérgés : Elmer (Royaume-Uni), Lido di Dante (Italie).

Toutes les analyses permettant de s'assurer de l'efficacité des ouvrages en matière de réduction de l'agitation ont été réalisées courant 2009 : le principe fondamental de la conception de tels ouvrages non reliés à la côte ne sera donc pas remis en cause.

-L'éventuelle nécessité ultérieure d'une digue reliant la côte aux récifs :

La conception du port de Brétignolles-sur-Mer fait appel à des techniques de génie maritime couramment utilisées. Le profil des ouvrages, la taille des enrochements ont été définis selon des études scientifiques à partir d'essais en canal à houle (résumés pages 167 à 171).

Le maître d'ouvrage affirme que le port répondra aux exigences usuelles de sécurité et de confort nautique et qu'il ne sera pas plus dangereux que les autres ports de plaisance.

Il réfute les observations formulées au cours de l'enquête qui émettent des doutes sur l'accessibilité au port par mer formée.

En aucun cas, la nécessité d'une digue reliée à la côte n'apparaîtra (page 172).

-Une modification des brise-lames entre le projet de 2011 et celui-ci :

Les ouvrages en mer du projet actuel sont **rigoureusement identiques** à ceux du projet soumis à l'enquête 2011. Ils ont été **optimisés** à la suite d'études de modélisation demandées par la Grande commission nautique en 2009.

-Une étude complémentaire préalable :

Le maître d'ouvrage a interrogé les services du Préfet maritime et fournit (page69) leur réponse en date du 30 octobre 2018. Il y est indiqué que « *les inquiétudes exprimées par le Préfet maritime concernant les conditions d'agitation dans le chenal d'accès au port de Brétignolles n'appellent pas d'études complémentaires à ce stade du projet* ».

Si les conditions d'entrée et de sortie présentaient des difficultés particulières lors de l'exploitation, l'exploitant devra « **assurer une bonne information des plaisanciers** » pour éviter tout risque d'accident.

La conception des ouvrages sera affinée dans le cadre du déroulement normal des études de maîtrise d'œuvre (stades Projet-PRO, puis Etudes et plans d'exécution EXE) avec le concours des entreprises lauréates des appels d'offres. A ces stades le Préfet maritime incite le maître d'ouvrage à « **faire preuve d'une grande vigilance dans l'évaluation des solutions techniques qui seront effectivement mises en œuvre** ».

7.2.2 La navigabilité dans l'avant-port et dans le port :

Un point d'accord de l'ensemble des avis donnés au cours de cette enquête, tant des observations de particuliers que de chercheurs universitaires est que les récifs artificiels semi-immergés vont réduire la vitesse du courant de transit littoral, ce ralentissement entraînant **le dépôt de sédiments**. Le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête confirme cette hypothèse puisqu'il prévoit deux à trois dragages annuels.

La question du volume de dépôts possible, s'il est estimé dans le dossier à 30 000m³ par an pour le chenal et à 15 000m³ pour le port, demeure à confirmer. Par ailleurs leur répartition tout au long des 10 hectares de bassins pourrait ne pas être uniforme : la configuration en siphon des deux bassins a pu faire naître l'hypothèse de dépôts plus importants en certains endroits du port, notamment dans le premier bassin, avec pour conséquence **une perte de tirant d'eau** estimé parfois à un tiers, à marée basse.

Cet ensablement conduira à **des dragages**, dont le dossier prévoit qu'ils seront assurés par la drague du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie : son transport, ses durées d'utilisation, ses modalités de travail, son lieu de stationnement, le rejet des produits de dragage seront à préciser.

L'avis du Préfet maritime de l'Atlantique, compte tenu que l'approche **du transport sédimentaire est faite « à dire d'expert »**, prescrit le traitement de cette question avec la plus grande vigilance à l'occasion des phases de développement ultérieur.

A partir de la réponse du maître d'ouvrage, il est possible d'apporter les précisions suivantes:

-La « transparence » des ouvrages en matière de transit sédimentaire :

La conception retenue pour les ouvrages extérieurs ne modifie pas significativement les courants longeant la côte (courants « longshore »), responsables du déplacement des sédiments le long du littoral. Ceux-ci maintiennent leur capacité de transport du sable et ainsi **il n'est pas attendu de dépôt significatif de sable dans la passe d'entrée ou le chenal d'accès du port** (page 158).

Ces éléments ont été démontrés par les études hydrosédimentaires du projet dans le cadre de la mission complémentaire MC2. Selon ces études, le risque de formation de tombolo est écarté.

Les ouvrages seront donc totalement transparents en matière de transit sédimentaire (page 161).

-L'importance et la répartition de l'ensablement :

Deux notions seraient à ne pas confondre : la capacité de transport (aptitude de la houle et des courants à transporter le sable) et la quantité de sable réellement transportée.

Au vu des éléments bibliographiques disponibles, la capacité de transport serait élevée devant les Roches du Repos (50 000 à 100 000m³) mais le volume de sable réellement transporté est estimé entre 20 000 et 30 000m³ ; devant la Normandelière, ce volume serait limité.

Le dossier retient la dernière valeur : haute, mais très pessimiste pour deux raisons : la forme très évasée du chenal est conçue pour ne pas ralentir les courants, de sorte que la totalité des volumes transportés ne se déposera pas dans le chenal ; le transport est plus important lorsque la mer est la plus formée, et dans ces conditions le dépôt de sable dans le chenal sera peu propice.

-Les modalités des dragages :

Le maître d'ouvrage indique que l'intervention de la drague de Saint-Gilles-Croix-de-Vie n'est sans doute pas la meilleure solution ; **il s'oriente vers l'achat d'une drague spécifique au port de Brétignolles-sur-Mer**, moins coûteuse et disponible en permanence (page 93).

Les dragages seront planifiés en dehors de la période estivale. Les interventions d'urgence ont généralement lieu dans des conditions hivernales de tempêtes. La drague sera stockée dans la zone technique. Les dragages feront l'objet d'autorisations au titre de la loi sur l'eau.

La plus grande part des sédiments sera interceptée dans le chenal et sera constituée principalement par du sable « propre », non pollué, réinséré dans le transit littoral (page 116).

Les dragages feront l'objet de mesures de suivi et donneront lieu à la constitution d'un comité de suivi associant représentants des plaisanciers et d'associations de protection de l'environnement.

-L'étude complémentaire prescrite par le Préfet maritime :

Comme indiqué pour la sécurité de l'accès au port, l'avis du Préfet maritime n'appelle pas de nouvelle étude.

7.2.3 La protection du public aux abords du port :

Deux préoccupations dans ce domaine ont été largement exprimées : elles concernent **la protection contre le risque de submersion** et **la sécurisation de la circulation** autour du port.

La catastrophe de la tempête Xynthia en 2010 est présente dans les mémoires, elle a causé des dégâts considérables à La Gachère, en limite de la commune de Brétignolles-sur-Mer. **Le risque de submersion** est associé au projet de percement des dunes et de pénétration de la mer à l'intérieur des terres. L'avis de l'Autorité environnementale, s'il note que les ouvrages des quais sont prévus à une cote de 7,50 Cote Marine, recommande toutefois de mieux prendre en compte les conséquences d'un événement centennal de type Xynthia vis-à-vis de l'érosion des dunes et des berges.

Les questions concernant **la circulation** portent sur la circulation automobile ainsi que sur la circulation des cyclistes et des piétons.

La crainte des embouteillages en période estivale est exprimée à la lecture du dossier, qui mentionne une interruption de circulation de 20 à 30 minutes selon le convoi de bateaux à faire transiter pendant l'ouverture du **pont mobile** à heure fixe une fois par jour.

Si le projet comporte des pistes cyclables et des sentiers piétonniers facilitant la promenade, des propositions sont faites pour mieux assurer la continuité du passage et remédier à l'allongement des parcours : **piste** -et non bande- cyclable sur le pont mobile et plus largement dans l'ensemble du périmètre du projet, solution complémentaire d'**une navette** reliant les deux rives pour ceux qui fréquentent les deux plages.

La sécurité des piétons est évoquée à propos de la route allant à la plage de la Normandelière, qui sépare **la Résidence du Grand Large de ses terrains de tennis**.

La plateforme des bâtiments surplombant les bassins de 6 à 10 mètres selon la marée, la proximité du bassin de baignade fréquenté par de nombreux enfants rendent nécessaire la mise en place d'**un garde-corps**.

Le dossier ne mentionne pas si **l'accès aux personnes à mobilité réduite** sera garanti sur l'ensemble du site.

A partir de la réponse du maître d'ouvrage et de l'étude de la topographie du site, il est possible d'apporter les précisions suivantes:

- **L'impact d'une tempête de type Xynthia sur le secteur de la Normandelière :**

Les ouvrages sont tous conçus avec des matériaux inertes et stables supportant des submersions significatives. Les ouvrages extérieurs, conçus comme des brise-lames faiblement émergés, ont été conçus pour pouvoir être franchis et submergés.

Une cote de protection de +7,50m CM, comme prévue initialement, permet une revanche de sécurité de 0,61m par rapport à un événement de type Xynthia ; celui-ci étant caractérisé par une cote de 6,89m CM dans le port de Brétignolles.

Le projet est conforme au **PPRL du Pays de Monts**.

Il prend en compte **l'aléa de référence** que constitue la tempête Xynthia ainsi que les **prévisions d'élévation du niveau de la mer à l'horizon 2100** (+ 0,60m).

A la suite de la recommandation de l'Autorité environnementale et selon le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'AE (page 37), **il a été décidé de rehausser la protection en enrochements au niveau de la passe d'entrée à 8,50 cote marine**, dans le but de relever la sécurité dans cette zone pour une protection supplémentaire de la dune.

Selon le maître d'ouvrage, l'emploi du terme « brèche » a une connotation péjorative, il vise à semer la confusion sur les conséquences réelles du port et à présenter la dune comme un rempart contre le risque de submersion marine, ce qui n'est pas le cas

Les études de conception du projet ont accordé un soin particulier au traitement de cette ouverture, qui ne constitue pas une menace pour la sécurité. D'une part, **la topographie des terrains situés derrière la dune permet d'exclure tout risque de submersion**, d'autre part, les récifs auront une influence favorable sur la stabilité du milieu dunaire immédiat, du fait de la réduction de la houle. Des mesures régulières de suivi, sous la forme de relevés annuels de profils, sont prévues pour vérifier la stabilité de la dune. Le point de jonction entre la passe d'entrée et la dune fera l'objet d'une attention toute particulière pour ce qui concerne l'érosion sous l'effet du vent et des vagues.

- **La circulation automobile :**

Avec un tirant d'air minimal de 5 mètres sous le tablier du **pont levant**, la très grande majorité des bateaux à moteur passeront sans nécessité de lever le pont. La manœuvre ne sera nécessaire que pour permettre l'accès des voiliers en zone technique à raison d'une seule manipulation quotidienne. Les bateaux en attente de franchissement du pont pourront s'amarrer soit au ponton d'escale si des places sont disponibles, soit au ponton d'avitaillement à l'entrée du bassin.

La manœuvre ne doit pas être perçue par la population comme une source de nuisance mais comme **une attraction touristique** comme c'est le cas par exemple à Sète ou à Martigues.

Des feux réglementaires seront présents pour stopper la circulation.

Un dispositif d'information sous la forme de panneaux lumineux permettra aux usagers de connaître précisément la durée d'interruption du trafic et de choisir au besoin un autre itinéraire. Ce dispositif sera installé en 3 endroits : au carrefour de la rue de la Source et de la rue du Marais-Girard au nord, au niveau du giratoire à créer à l'entrée de la base de loisirs de la Normandelière au sud, rue de la Normandelière pour les usagers en provenance de la RD 38.

L'itinéraire de contournement emprunterait la rue de la Normandelière, la RD 38, puis la rue du Marais Girard.

- **La nécessité d'un passeur entre les deux rives :**

Le maître d'ouvrage n'écarte plus désormais cette possibilité et envisage de procéder à l'étude de plusieurs contraintes pour la création de ce service de bateau : les impératifs de sécurité du trafic nautique, l'aménagement des berges, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Compte tenu des passages fréquents et de l'intérêt touristique, **la commission demande qu'une navette électrique avec ses équipements minimums soit mise en place, au moins pendant la saison estivale.**

- **Les pistes cyclables :**

Toutes les pistes cyclables seront réalisées en site propre sur l'ensemble du périmètre du projet (page 35). Le maître d'ouvrage a pris acte des attentes du public en la matière et a réexaminé précisément cette question.

La partie nord de la piste actuelle qui longe le littoral n'est pas conçue en site propre dans le projet initial : le maître d'ouvrage estime qu'il s'agit là d'un inconvénient mis à jour au cours de l'enquête.

Le franchissement du pont intègre dans le projet deux bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée : au moment de la phase projet, il pourra être envisagé d'améliorer cette conception par le rajout d'un séparateur sur chacune des voies ou par la création d'une piste sécurisée d'un côté du pont.

De plus d'ici 2020, des études de conception d'**une piste cyclable reliant les communes de Brétignolles-sur-Mer et de Brem-sur-Mer** par une piste plus directe qu'aujourd'hui seront menées par la Communauté de Communes, conformément aux objectifs du SCoT.

- **La sécurité des piétons :**

La sécurité des habitants de la résidence du Grand Large : Le maître d'ouvrage prend acte de la demande des représentants de la copropriété. La possibilité de **dévoisement de la route** située entre les terrains de tennis et la Résidence du Grand Large pour l'implanter entre le bassin de baignade et les terrains de tennis va être **mise à l'étude** (tracé alternatif en violet sur le plan de la page 32) dans la phase projet pour mesurer ses avantages et ses inconvénients ; cette modification rapprocherait en effet la route du plan d'eau, générant une dégradation des conditions de baignade.

Quel que soit son tracé définitif, cette voie d'accès sera traitée comme **une « zone de rencontre »** au titre du code de la route, les aménagements réalisés viseront à maintenir la vitesse des véhicules en dessous de 20km/h et à garantir la sécurité des piétons.

La sécurité des enfants entre la plage et le bassin de baignade : la commission demande également qu'un espace dédié aux piétons et sécurisé soit prévu entre la plage et le bassin de baignade afin de permettre aux enfants de déambuler en toute sécurité.

- **La mise en place d'un garde-corps :**

Le maître d'ouvrage convient que la mise en place d'un garde-corps autour de la plate-forme semble s'imposer : la Communauté de Communes **prendra en compte cette suggestion**.

- **L'accès aux personnes à mobilité réduite :**

Le maître d'ouvrage veillera au strict respect des règles d'accessibilité des personnes à mobilité réduite définies par la loi du 11 février 2005 **sur l'ensemble du périmètre du port**.

Une réflexion particulière sera menée en phase projet pour faciliter la mise en place d'un **cheminement PMR** (pente inférieure à 4%, zone de replat, pas de ressaut) **sur la butte paysagère** qui présente des pentes marquées.

7.3 Conclusions et avis

- ✓ L’affichage et la publicité de l’enquête ont été réalisés conformément à la réglementation.
- ✓ Le public a pu consulter les versions papier et les versions dématérialisées du dossier sans problème. Il a pu déposer ses observations, aussi bien dans le registre papier que dans le registre dématérialisé et par courriel sur l’adresse dédiée ainsi que par courrier.
- ✓ Le public a été reçu aux permanences dans de bonnes conditions.
- ✓ Les observations du public ont toutes été analysées, classées et rangées.
- ✓ **L’accessibilité à l’avant-port :**

Les brise-lames, ouvrages détachés de la côte, sont identiques à ceux figurant dans le projet de 2011 : ils ont été optimisés lors d’études de modélisation effectués en 2009.

Ils ont été conçus de manière scientifique pour réduire l’agitation, à partir d’essais en canal à houle. Cette étude a été complétée en 2017 pour tenir compte de l’aléa « Xynthia + 60cm »

Le maître d’ouvrage affirme qu’ils répondent aux exigences usuelles de sécurité et qu’il n’y aura pas de nécessité ultérieure de les compléter par une digue.

Les services du Préfet maritime ne préconisent pas d’études complémentaires à ce stade du projet mais incitent à la fois le maître d’ouvrage à être vigilant dans l’évaluation des solutions techniques lors des phases ultérieures et par la suite l’exploitant à assurer une bonne information des plaisanciers en cas de difficultés particulières.

A ces conditions la permanence de l’accès à l’avant-port semble ne pas être remise en cause.

- ✓ **La navigabilité dans l’avant-port et dans le port :**

La quantité de sable qui se déposera dans le chenal et dans les bassins du port demeure difficile à quantifier.

Toutefois l’engagement nouveau du maître d’ouvrage de faire **l’acquisition d’une drague** à demeure dans le port de Brétignolles-sur-Mer est de nature à répondre rapidement à une situation d’ensablement exceptionnelle et par là-même **lève l’hypothèque d’un obstacle à la navigation.**

- ✓ **La protection du public autour du port :**

La protection en enrochements à 7,50m CM prend en compte l’aléa de référence que constitue la tempête Xynthia (Cote de 6,89m CM) ainsi que les prévisions d’élévation du niveau de la mer à l’horizon 2100 (+0,60m). Dans le but de relever la sécurité par rapport au projet initial, le maître d’ouvrage **rehausse la protection en enrochements au niveau de la passe d’entrée à 8,50m CM.**

L’interruption du **trafic automobile** pendant l’ouverture du pont mobile fera l’objet d’un dispositif d’information et d’un plan de circulation.

Une navette électrique avec passeur entre les deux rives devra être mise en place.

Le maître d’ouvrage s’engage à réaliser **toutes les pistes cyclables en site propre** sur l’ensemble du site.

La sécurité des piétons sera garantie au moins par la réduction de la vitesse des véhicules en dessous de 20km/h en « zones de rencontre ».

L'accès aux personnes à mobilité réduite sera strictement respecté sur l'ensemble du périmètre du port, y compris sur la butte paysagère.

Un garde-corps sera mis en place autour de la plate-forme.

L'ensemble de ces dispositions, dont certaines répondent aux suggestions formulées au cours de l'enquête, semble être de nature à mieux assurer la sécurité du public.

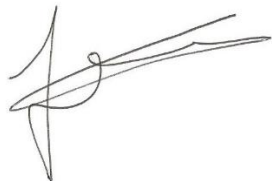
La commission émet un AVIS FAVORABLE à la demande de création de port, avec la réserve suivante :

- **Prévoir, au minimum pendant la saison estivale, un service de navette électrique avec passeur entre les deux rives du port.**

Fait à la Roche sur Yon le 16 novembre 2018

Le Président de la commission d'enquête.

Jacques Dutour

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Les membres de la commission d'enquête.

Marcel Ryo

A handwritten signature in black ink, featuring a stylized 'M' and 'R' followed by a horizontal line.

Bernard Beaupère

A handwritten signature in black ink, starting with a large 'B' and ending with a long horizontal stroke.

Jean Jacques Ferre

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, elongated loop with a horizontal line through it.

Michel Monier

A handwritten signature in black ink, featuring a stylized 'M' and 'M' followed by a long horizontal stroke.