

DEPARTEMENT DE LA VENDEE

COMMUNE de BRETIGNOLLES SUR MER



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



RAPPORT

Volume 2 – Analyse des observations.

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	L'enquête.....	4
2.1	Déroulement de l'enquête.....	4
2.2	Bilan quantitatif.....	4
2.3	La méthode de travail de la commission.....	5
2.4	Les dossiers et observations remis et/ou déposés par les associations.....	5
2.4.1	Dossier remis par la Vigie.....	5
2.4.2	Dossier remis par « Demain Bretignolles ».....	18
2.4.3	Dossier remis par « Brétignolles veut son port ».....	25
2.4.4	Dossier remis par CPNS.....	26
2.4.5	Dossier remis par VNE et Coorlit85.....	27
2.4.6	Dossier remis par FNE.....	28
2.4.7	Dossier remis par Avenir Environnement Vendée.....	30
3	Analyse des observations.....	32
3.1	Qualité des observations.....	32
3.2	Analyse des observations par thème.....	32
3.2.1	La qualité du dossier.....	32
3.2.2	La concertation préalable.....	36
3.2.3	La demande d'anneaux.....	37
3.2.4	Autres solutions.....	43
3.2.5	La circulation.....	47
3.2.6	La préservation du site.....	50
3.2.7	Le développement économique.....	55
3.2.8	L'attractivité du territoire.....	60
3.2.9	Le financement et l'influence sur la fiscalité.....	62
3.2.10	La Protection de l'environnement.....	75
3.2.11	La zone humide.....	79
3.2.12	Les mesures compensatoires.....	81
3.2.13	Le foncier.....	85
3.2.14	Les zones réglementées (ZNIEFF et Natura 2000...).....	88
3.2.15	La réserve de chasse.....	90
3.2.16	L'étude géotechnique.....	91
3.2.17	L'hydrogéologie.....	91
3.2.18	La carrière de Bréthomé.....	95
3.2.19	Les documents d'urbanisme.....	98

3.2.20	L'intérêt Public Majeur.....	104
3.2.21	Le risque submersion.	107
3.2.22	Le déplacement du sable.....	109
3.2.23	La sécurité.	112
3.2.24	L'utilité publique	115
3.2.25	Les aspects sociologiques.....	118
3.2.26	Le transfert de compétences.	121
3.2.27	L'organisation du chantier et les nuisances dues aux travaux.....	122
3.2.28	Bassin de baignade.....	124
3.2.29	Le cabotage.	125
3.2.30	Le patrimoine	126

2 L'ENQUETE.

2.1 Déroulement de l'enquête.

Aucun incident n'est venu émailler le déroulement de 84 heures de permanence. Que ce soient les opposants ou les partisans au projet, tous ont étudié le dossier, interrogé les commissaires enquêteurs, rédigé leurs observations, sans jamais élever la voix ou perturber la permanence.

Dès le premier jour à Bretignolles sur Mer, la commission d'enquête a compris que la participation du public serait importante. Il a été décidé que presque toutes les permanences se feraient avec les 5 commissaires enquêteurs. Cela a permis de bien gérer l'affluence. Jamais il n'y a eu de blocage ou d'attente importante. Au total 718 personnes ont été reçues.

Sur le registre dématérialisé, nous avons observé une plus grande tension. Quand des observations viennent en réponse à une autre, en analysant les arguments exprimés, c'est tout à fait normal. Mais quand des attaques contre les personnes sont lancées, on sort du cadre de l'enquête publique. Certaines ont franchi la limite de l'injure ou de la diffamation et nous avons dû les modérer. Finalement 40 observations ont été modérées soit moins de 1%.

2.2 Bilan quantitatif.

Lors des 23 permanences, nous avons accueilli 718 personnes.

Sur le site du registre dématérialisé nous avons eu 37.385 visites et 11.842 téléchargements.

Nous avons reçu 5.878 observations Cela représente 10800 pages. Elles sont réparties ainsi :

Registre de la communauté de communes	23
Registres de la mairie de Bretignolles sur Mer	743
Par courrier	410
Par courriel	146
Sur le registre dématérialisé	4.556

	Favorables	Défavorables	Sans avis	Total
Total	2.799	2.621	458	5.878
Dont anonymes	661	1.137		2.033

Nous tenons à rappeler ici, qu'une enquête publique n'est pas un référendum. C'est la qualité des arguments développés qui permettra à la commission de rédiger ses conclusions motivées.

Près de 35% des observations sont anonymes. Des noms d'emprunts ont également été utilisé (Jean Doute, Sam Agace, Gerard du Marais, ...)

Il est par conséquent difficile de localiser géographiquement toutes ces personnes.

Une analyse à partir des codes postaux déclarés par les contributeurs sur le registre dématérialisé permet d'appréhender cette répartition.

Pour 2.060 observations, on dispose du code postal. Parmi elles 1.332 ont un code postal de la Vendée, et 868 le code 85470 qui correspond aux communes de Bretignolles sur Mer et Brem sur Mer.

En extrapolant sur les 5.878 observations, on trouve en trouve 2.473 venant de Brem sur Mer ou de Bretignolles sur Mer, et 1.323 qui viennent d'autres communes de Vendée.

Nous sommes loin d'une enquête publique où seuls les habitants de Brétignolles sur Mer se seraient mobilisés. L'information est bien passée.

Parmi les contributions venant des autres départements ceux de la région des pays de la Loire sont les mieux représentés. Le pourcentage important de résidences secondaires explique la diversité des origines des contributeurs.

A noter quelques observations venant de l'étranger, Royaume Uni, Canada, Allemagne.

4 courriels sont parvenus avant le début de l'enquête. Ils n'ont pas été traités.

3 courriers sont parvenus hors délai. Ils n'ont pas été traités.

2.3 La méthode de travail de la commission.

Toutes les observations ont été lues par au moins deux commissaires enquêteurs. Elles ont été réparties entre tous les membres de la commission d'enquête. Dans un premier temps, elles ont été classées et rangées.

Classées en fonction des thèmes abordés. Pour cela 29 mots clés ont été définis. Bien sûr, une observation pouvait être classée dans plusieurs rubriques.

Elles ont été également rangées en fonction de la qualité de l'argumentation. Du niveau 1 (message, vide, hors sujet) au niveau 10 (très grande qualité d'argumentation).

Les observations anonymes ont été traitées comme les autres.

L'origine géographique des personnes n'est pas entrée en compte dans ce classement et ce rangement.

Seule, la qualité des arguments développés a retenu notre attention.

Dans un second temps, la commission d'enquête a travaillé point par point toutes les problématiques abordées par le public. Bien évidemment, ce sont les observations préalablement rangées en priorité élevées qui ont majoritairement servi pour construire notre questionnement. Mais pas exclusivement. Des observations de niveau faible ont aussi été utilisées. Cela nous a permis de rédiger les questions que nous posons au maître d'ouvrage dans le Procès-Verbal de Synthèse.

2.4 Les dossiers et observations remis et/ou déposés par les associations.

Nous avons retenu dans cette partie les dossiers des associations qui sont venues rencontrer la commission d'enquête. Lors de ces entretiens les représentants d'association ont pu présenter et commenter leurs documents et avis.

Bien évidemment, lors de l'analyse, toutes les observations sont prises en compte, qu'elles viennent d'associations ou de personnes physiques. Seuls les arguments développés ont permis à la commission d'enquête de construire les conclusions et avis.

2.4.1 Dossier remis par la Vigie.

Dossier remis le 24 août 2018 par La Vigie

Chapitre 1 Demande d'autorisation environnementale :

FICHE 1 : (Pages 2 à 17) Bande des 100 m, Coupure d'urbanisation, Continuité de l'urbanisation.

Bande des 100 m :

Celle-ci doit être reportée sur les documents d'urbanisme, elle s'applique **en dehors** des espaces urbanisés.

- A vérifier comment elle est identifiée dans le (futur) PLU
- L'espace est-il considéré comme urbanisé ou non urbanisé ?

Sont autorisés les équipements liés et nécessaires à l'activité portuaire nécessitant la proximité de l'eau

Coupure d'urbanisation :

Le PAC du Scot du Pays de Saint Gilles, parole de l'Etat traduite dans le DDAL, n'a pas identifié de coupure d'urbanisation sur le site de La Normandelière. Deux coupures d'urbanisation ont été identifiées sur le territoire de la commune de Brétignolles, l'une au Nord « Jaunay- La Sauzaie » et au Sud « Les Granges ».

Même si un recours contentieux a été déposé contre le SCoT par La Vigie, le Préfet au titre du « Contrôle de légalité » n'a pas jugé utile de déférer le dossier au TA.

Continuité de l'urbanisation :

Voir article L.121-8 (ex L 146-4-1)

Fiche 2 : Dispositions particulières au Littoral. (Pages 19 à 32)

Cette fiche fait référence à l'article L.146-6 du code de l'environnement, abrogé et remplacé par les articles L121-23 à 26 qui font obligation de « préserver les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. »

Fiche 3 et 4 : Milieux humides (pages 33 à 49) et zone humide (pages 50 à 54)

Le port de plaisance impacterait un milieu humide et une réserve d'eau située sur le Bassin versant du ruisseau de La Normandelière, lui-même faisant partie du Bassin versant Auzance Vertonne.

Référence à la disposition 8-B2 du SDAGE Loire-Bretagne :

- Il n'existe pas de solution alternative donc il faut **compenser**,
- Il faut compenser à hauteur de 200%

Le MO propose de compenser les zones humides dégradées sur un autre sous-bassin versant : dans la vallée de l'Ecours. La compensation est la création de nouvelles zones humides par la restauration de zones humides existantes.

Le MO n'aurait pas fait les acquisitions foncières nécessaires aux mesures compensatoires. LV demande une compensation sur 30 ha.

La carrière de Bréthomé : confirmation que cette **carrière n'intéresse pas Vendée Eau** en tant que réserve.

Fiche 5 : Eaux souterraines (Pages 55 à 66)

Le dossier fait abstraction de la nappe phréatique affleurante qui sous-tend la zone humide. Le creusement des bassins (- 2m sous le 0 CM soit – 12 m niveau du sol) menacerait la nappe d'effondrement avec pour conséquence l'assèchement de la zone humide.

En 2010, le BE BRL a indiqué que « *en dessous de la zone humide ... se trouvent de l'argile et du schiste altérés imperméables, qui interdisent tout échange d'eau douce et salée dans le projet de bassin portuaire...* »

Lors de l'audition à l'époque de l'hydrogéologue M. BRESSON, celui-ci indiquait « *...que le sous-sol schisteux du Marais Girard n'est pas totalement imperméable surtout s'il est fissuré...et qu'il peut y avoir des circulations d'eau douces dans ces roches schisteuses qui viendraient s'écouler dans le bassin à flot et vice-versa...* »

Question à poser au BE.

Fiche 6 : Dragage (Pages 67 à 74)

Le projet prévoit une mutualisation des moyens de dragage avec le port de St Gilles.

La Vigie demande un traitement à terre des boues de dragage des bassins portuaires.

L'avis AE recommande « *d'analyser plus précisément les impacts liés au rejet des sédiments extraits dans les installations portuaires* »

Fiche 7 : Autorité Environnementale (Pages 77 à 90)

LV fait une lecture comparée des avis de l'AE en 2011 et en 2018.

- Elle met en question la connaissance des lieux du CGEDD
- Elle conteste le fait que l'AE indique que « le projet est compatible avec les documents d'urbanismes en présence »

L'association reprend une partie des recommandations de l'AE et met en exergue les différents contentieux en cours (SCoT et Achat de la Ferme)

Fiche 8 : Artificialisation des sols (Pages 91 à 93)

LV fait référence à une déclaration du ministre de la Transition Ecologique et Solidaire en date de juillet 2018 qui proposera un meilleur contrôle de l'aménagement du territoire « ...plus un m2 supplémentaire de terre ne pourra être bétonné...à moins que cela ne soit compensé par la création d'espaces naturels.

La création de la ceinture verte répond, par anticipation, à cette future réglementation.

Chapitre 2 Demande de déclaration d'utilité publique :

Fiche 1 : Alternatives (Pages 1 à 12)

LV : avant de proposer la création d'un nouveau projet de port les responsables du projet devraient étudier toutes les alternatives possibles sur le territoire et sur les territoires d'à côté.

Dans le dossier il est affirmé

- *Une impossibilité de recourir à un autre projet qu'un port de plaisance*
- *Une impossibilité de recourir à un autre type de port*

Mais sans études sérieuses.

Fiche 2 : Intérêt Public Majeur (pages 13 à 23)

LV : projet qui impacte Natura 2000, avant d'approuver le projet, le Préfet doit examiner :

- Existe-t-il des alternatives permettant d'éviter le projet ?
- S'il n'en existe pas, le projet est-il d'Intérêt Public Majeur ?

Dossier :

- *La réalisation a vocation à créer des emplois pérennes,*
- *La réalisation répond aux politiques européennes et nationales de « croissance bleue »*
- *L'exploitation est une activité de service public.*

Cf page 28 du dossier LV « champs d'application du régime d'évaluation des incidences »

Fiche 3 : Besoin en anneaux (Pages 34 à 62)

Une des justifications de la création est le manque dans les ports.

Dossier : en 2015 en Vendée 1616 demandes en attente

Fiche 4 : Exemplarité du port (Pages 63 à 94)

Dans le cadre de cette fiche, La Vigie rappelle essentiellement :

- **La candidature déposée en 2015 par la Ville de Brétignolles sur mer dans le cadre du concours national lancé par le gouvernement et dénommé « port de Plaisance exemplaire »**

- Le règlement du concours (page 77 à 84)

- Le dossier (qu'elle présente) déposée à cette occasion dont elle présente une synthèse

- La décision qui n'a pas retenu la candidature brétignollaise.

Cette candidature a été déposée sur la base du projet qui a fait l'objet d'une enquête publique en 2011 et ne concerne pas l'actuel projet objet de l'enquête même si on peut légitimement penser que le maître d'ouvrage poursuit les mêmes objectifs d'exemplarité

Fiche 5 : division de la population : tension, discord

Dans le cadre de cette fiche, La Vigie présente différents documents dont une lettre aux brétignollais signée du maire et datée de 2009 ainsi qu'une copie d'un jugement correctionnel ayant pour objet un litige en diffamation opposant le Maire de Brétignolles sur mer à l'un des membres de la Vigie.

Au vu des différents documents très souvent antérieurs au projet objet de l'enquête, on devine une réelle tension, a priori entre acteurs, sans que nous puissions en déterminer surement ni les causes ni l'origine.

Fiche 6 : modèle actuel des ports de plaisance (pages 120 à 137)

La Vigie souligne que le projet, objet de l'enquête (comme celui de 2011), repose sur un modèle classique et désormais ancien du développement de la plaisance basé sur la propriété et la location d'anneaux (couvrant les frais d'exploitation).

Elle précise également que selon ses sources les débouchés des entreprises nautiques ne sont plus en France mais à l'étranger, « c'est dans les pays émergents qu'ils assurent leur croissance ».

A l'appui elle cite ou fait référence à des articles de presse (Paris-Normandie, Le Télégramme, Ouest France...)

Une large part de ces tendances nous ont été confirmées soit par nos recherches (fédération des entreprises nautiques) soit par des personnes que nous avons rencontrées (PDG, Directeur de ports). Selon ces interlocuteurs et au terme de nos lectures, c'est une tendance qui s'impose lentement et qui s'ajoute à d'autres attentes (multiplication des services, résidence sur l'eau ...) exigeantes sur la qualité d'accueil, des services rendus

Fiche 7 : modèle de société (pages 138 à 141)

Sous ce titre, La Vigie rappelle un slogan fréquemment entendu pendant l'enquête publique et qui constitue (constituait ?) le support du développement touristique brétignollais « vivez la mer à la campagne ».

Selon La Vigie « le port ... avec ses conséquences démontrées sur les plages ... et les milieux marins affecterait le tourisme estival de masse et transformerait progressivement la commune ... en marina ».

La Vigie n'aborde cependant pas les éventuels conséquences (constructions...) ou effets néfastes d'un tourisme de masse (par exemple sur un environnement naturel réputé fragile comme les zones humides).

Fiche 8 : avis des préfets de Vendée et de Région (pages 142 à 165)

Elle souligne chronologiquement les « avis critiques » émis à différents stades des procédures successives par les autorités préfectorales en 2009 et 2010 (page 141), jusqu'en 2015.

Elle fournit à l'appui les copies intégrales de lettres préfectorales datées notamment des 14/03/09, 13/07/10, 04/02/12 ...

Ces courriers concernent un projet esquissé antérieurement et qui n'est pas celui soumis à la présente enquête publique.

Ce dernier s'en diffère notamment par la taille, les mesures compensatoires, la continuité routière, la surface opérationnelle ...

La vigie ne reprend pas et n'analyse pas les avis émanant des mêmes autorités préfectorales et figurées au dossier d'enquête publique :

- *l'avis du Préfet départemental en date du 23/7/18 relatif aux géo sites*
- *L'avis du préfet maritime en date du 15/7/18 qui souligne la difficulté probablement insuffisamment traitée, du chenal d'accès et des massifs de protection ... sans s'opposer (à ce stade) à la poursuite du projet.*

Fiche 9 : engagements initiaux 2003 (pages 166 à 172)

La Vigie rappelle des engagements du maître d'ouvrage du projet de 2011 qui semble être repris par le nouveau maître d'ouvrage qui porte le projet objet de la présente enquête publique :

- Pas de programme immobilier d'accompagnement (quelle-s- garantie-s ?);

- Conservation des activités nautiques actuelles (mais sur une surface trop amputée et trop fragilisée pour la Vigie);
- Pas de pollution (La Vigie souligne les risques réels au vu du dragage de Port La Vie);
- Un financement sans recours à la fiscalité (fiabilité des estimations et des projections financières ?)

Fiche 10 : concertation préalable (pages 173 à 182)

La Vigie rappelle fort justement que le projet dispose d'une maîtrise d'ouvrage communautaire (à l'échelle du pays) mais que la concertation lui semble avoir été ignorée par les non-brétignollais.

A l'appui de sa démonstration elle mentionne qualité des auteurs des présentations (élus brétignollais) lors des réunions publiques, la faible participation aux réunions organisées hors Brétignolles ...

Force est de reconnaître que c'est un peu notre sentiment à mi-parcours de l'actuelle enquête publique au regard de la fréquentation de nos permanences.

Toujours à l'appui elle fournit des extraits de presse sans les analyser dans leur totalité :

cf. Article Ouest France du 16/04/17 qui relate une réunion publique à St Gilles (salle Marie-Beaucaire) laquelle semble avoir réuni peu de monde (50 personnes maxi) mais laquelle semble ne pas avoir satisfait (du fait des questionnements de la salle -des opposants ?) ceux qui voulaient mieux connaître les projets et ses modalités.

Chapitre n° 3 – Demande d'un arrêté de cessibilité

Emprise du projet

Cette observation porte exclusivement sur l'achat, en 2012, par la commune de Brétignolles sur Mer de la ferme de la Normandelière. Cet achat a fait l'objet de recours devant le Tribunal Administratif qui a annulé la délibération du conseil municipal qui s'y rapporte. Depuis le Tribunal a classé le dossier compte tenu de la saisine du juge judiciaire. Ce dernier est chargé de régler les modalités de la résolution du contrat de vente, s'il juge cette solution appropriée. La commission d'enquête demandera à la commune de lui fournir les éléments d'information relatifs à l'état d'avancement de cette procédure.

En cas de résolution du contrat le porteur du projet de port pourra soit engager des négociations pour acheter à l'amiable les biens qui lui sont nécessaires, soit demander un second arrêté de cessibilité au Préfet qui pourra alors organiser une nouvelle enquête parcellaire.

Chapitre 4 Demande d'utilisation du domaine public maritime

Fiche 1 : Trait de côte (Pages 2 à 30)

- La stabilisation du trait de côte : en période de changement climatique et de montée des océans, la stratégie actuelle est de stabiliser le trait de côte. La Vigie rappelle à ce sujet le Rapport Cousin de 2012 « Propositions pour lutter contre l'érosion côtière », qui a été suivi de la « Stratégie nationale pour la gestion intégrée du trait de côte » (2012-2015).

- Des exemples de recul du trait de côte : sont donnés à partir d'une revue de presse de ces dernières années. Ils concernent le littoral de Gironde (Soulac-sur-Mer) ou de Vendée (L'Epine à Noirmoutier, Saint-Hilaire-de-Riez).

L'évolution récente (mars 2018) de la côte brétignollaise est présentée, en particulier l'érosion des plages du Marais Girard.

- L'avis sédimentologique du Professeur Paul Fattal (CNRS) sur le projet : commandé par La Vigie, conclut à « Une dynamique sédimentaire remaniée et perturbée et au total pas très bien estimée. Le chenal d'accès au port ainsi que le port lui-même nécessiteront dragages réguliers et donc des dépenses financières. Enfin, les conditions de navigation lors de l'entrée du chenal...demeurent incertaines en matière d'accessibilité/sécurité ».
- La critique du dossier (Pièce C, page 93) : La Vigie réfute les termes du dossier sur l'évolution du trait de côte pour le secteur de la Normandelière (« stabilité à long terme »). Elle considère que le projet avec ses récifs artificiels et son chenal formerait des bancs de sable et bloquerait le transit sédimentaire nord/sud, ce qui mettrait en danger d'érosion accélérée des plages du sud, les plages des Dunes. Cette érosion aggravée nécessiterait des travaux d'urgence quelques dizaines d'années plus tard.

L'Association La Vigie part d'un constat général largement partagé d'une évolution du trait de côte pour le transposer au secteur concerné par le projet.

Sa démonstration s'appuie parfois sur des exemples spectaculaires liés à des constructions d'immeubles dans les années 70 par bétonnage et arasement de la dune, ce qui n'est pas le cas ici ; d'autre part l'avis scientifique sur lequel elle s'appuie analyse des projets de 2007-2008 (Projet BCEOM de digues s'avancant en mer).

La commission d'enquête prend en compte la préoccupation majeure exprimée ici et s'attache donc à faire préciser les effets d'un éventuel ensablement, non seulement pour le chenal lui-même, mais aussi au-delà sur les plages avoisinantes.

Fiche 2 : Paysage marin (Pages 31 à 37)

- L'impact des récifs artificiels sur le paysage marin : La Vigie estime que l'atteinte paysagère sera très marquée par la présence de deux imposants récifs artificiels d'une longueur cumulée de 540m et d'une largeur de 65m. Leur architecture massive casserait le désordre naturel et harmonieux des Roches du Repos et masquerait à la vue des promeneurs Grand'Roche et Chipô. Elle reprend le terme de « pollution visuelle » figurant dans le rapport d'enquête de 2011.
- La polémique sur les vues présentées : l'Association reproche aux promoteurs du projet de présenter des vues d'artiste des récifs et des paysages embellis à marée haute. Elle conteste l'affirmation, photos-montages à l'appui, que les vues présentées dans le dossier soient celles d'une hauteur de mer à mi-marée pour un coefficient de marée moyenne.

Elle considère par exemple que le type de vue présenté page 403, pièce C du dossier, pour montrer l'impact visuel des récifs est nettement insuffisant pour mesurer l'impact visuel des récifs.

La commission d'enquête sollicite du maître d'ouvrage et du bureau d'étude des vues des récifs à marée basse.

Fiche 3 : DPM-Avis critiques de la commission d'enquête de 2011 (Pages 38 à 55)

- Les conclusions de l'enquête publique de 2011 : concernant la demande d'utilisation du domaine public maritime et la demande d'autorisation de création de port sont reproduites in extenso pages 42 à 86.
- La Vigie estime pouvoir les reprendre intégralement à son compte : elle pointe notamment les brise-lames (leur impact visuel et leur efficacité qui ne pourrait être démontrée qu'une fois le port en exploitation), la modification du transit sédimentaire et l'impact sur l'érosion des plages, l'ensablement et les incertitudes sur les opérations de dragage, la navigabilité et la sécurité dans l'avant-port.

La commission d'enquête s'attache à mesurer les différences entre le projet de 2011 et le projet actuel ; elle formule ses conclusions sur chacun des 4 points plus particulièrement évoqués dans cette fiche.

Fiche 4 : Hermelles (Pages 56 à 75)

- Les bancs d'hermelles indicateur de bonne qualité de la biodiversité du milieu marin : l'Association souligne l'intérêt de ces petits vers tubicoles dont l'habitat de grains de sable agglomérés est considéré comme un récif fonctionnel, bien qu'aucune réglementation française ne les protège en tant que tel. Elle fournit des documents, en particulier de l'IFREMER, pour leur recensement sur la façade atlantique.
- Les hermelles de la Normandelière : La vigie donne des photos de la colonie d'hermelles sur le site d'implantation du chenal, qui se serait développée fortement depuis 2011. L'aménagement portuaire détruirait une grande partie de cette colonie.
- Les hermelles dans le dossier de port 2018 : La Vigie conteste la cartographie des promoteurs du projet (Pièce C, page 191) qui différencie des placages plus développés au sud du chenal, et des placages superficiels ailleurs, pour selon elle minimiser l'impact général.

La commission d'enquête relève que le dossier retient un niveau d'enjeu « fort » pour les habitats rocheux intertidaux, notamment par la présence de récifs d'hermelles. Elle note que parmi les mesures compensatoires figure l'expérimentation de déplacements d'hermelles.

Fiche 5 : ZPS de l'île d'Yeu (Pages 76 à 80)

- L'empiètement sur la ZPS : La Vigie estime que le projet empiète sur la ZPS car il croise à plusieurs reprises la ligne du zéro C.M. ; selon ses calculs, l'empiètement est de 1,15 ha pour les brise-lames et de 0,5ha pour le chenal, soit au total 1,65ha.

Elle s'inscrit en faux contre les affirmations de la page 279 de la Pièce C qui indiquent que les digues de protection semblent positionnées à l'extérieur du périmètre, « à l'échelle de numérisation disponible » et que l'extrémité du chenal est en contact avec ce périmètre.

- La pollution de la ZPS : l'Association estime que le dragage et le désenvasement du port entraîneront le rejet en mer, donc en ZPS, de matières toxiques et de contaminants bactériens, dangereux pour les oiseaux.
- Les espèces d'oiseaux présentes sur le site : elle fournit une liste d'espèces d'oiseaux sous statut de protection français et/ou européen et également en liste rouge française des espèces menacées.

Cette observation est reprise par la CGEDD qui écrit que la zone Natura 2000 FR 5212015, secteur marin de l'île d'Yeu au continent est impactée par le projet. L'incidence ou non sur le projet est donc à préciser.

[Il est à noter que la superficie de la ZPS est de 245 410ha. Si on reprend le calcul donné par l'Association, l'empiètement serait alors de 0,06%.]

Fiche 6 : Grande Commission Nautique (Pages 81 à 86)

La Vigie compare trois documents :

- La recommandation de la Grande Commission Nautique de mars 2009 : « Le positionnement, la dimension et la hauteur des récifs semi-immergés brise-lames devront être optimisés par modélisation pour minimiser l'agitation dans l'avant-projet ».
- L'avis du Préfet maritime de l'Atlantique de mai 2018 : « La problématique du chenal d'accès et des ouvrages de protection (brise-lames) a peu évolué et reste délicate à appréhender du fait de la complexité du site ».
- L'avis de la Grande Commission Nautique de juin 2018 : « Les recommandations de la CGN de 2009 ne sont plus adaptées car la nouvelle implantation des brise-lames marquant l'entrée du chenal a changé ».

L'Association conclut que l'implantation des ouvrages est inchangée par rapport à 2011, que la définition acquise par de simples modélisations en canal à houle est très insuffisante et que la Grande Commission Nautique est « discréditée » par les conclusions du Préfet maritime de l'Atlantique.

Chapitre 5 : Demande d'autorisation de création de port.

Fiche 1 Conception et dimensionnement. (Page 2 à 31)

La sécurité dans l'avant-port est remise en question. La solution innovante des récifs semi-immergés nécessite une expérimentation plus importante qu'une étude en bassin de houle. D'autant que la société BRL ingénierie n'a pas une expérience suffisante dans ce domaine. « Ce n'est qu'une fois le port réalisé qu'on connaîtra le résultat ».

Dans l'hypothèse d'une protection insuffisante fournie par les récifs semi-immergés, une adaptation serait nécessaire. Le prolongement des digues jusqu'à la terre aurait un impact catastrophique sur le transit des sédiments. Cela ferait disparaître la plage de la Normandelière. Le port de Morin à l'Épine est cité en exemple.

La Vigie prend appui sur de nombreux exemples pour affirmer que les erreurs de conception dans le domaine portuaire sont fréquentes. (Port Médoc, port de Morin, Les Minimes, ...)

Fiche 2 Navigabilité (page 32 à 37)

La Vigie s'appuie tout particulièrement sur l'avis de la grande commission nautique de 2011 qui « émet les plus vives réserves sur la sécurité nautique et les conditions de navigabilité »

Elle affirme que dès force 4, le chenal sera dangereux si la houle arrive perpendiculairement à l'entrée.

Elle s'étonne que la GCN de 2018 écrive « les recommandations de la GCN de 2009 ne sont plus adaptées car la nouvelle implantation des brises lames marquant l'entrée du chenal a changé », alors que rien n'a changé.

Fiche 3 Retour d'expérience. (Page 38 à 63)

L'étude sur des projets déjà réalisés montre des risques dus aux aléas de chantier :

- Risques financiers lors de la construction avec des dépassements de budget.
- Risques financiers lors de l'exploitation. (Remplissage du port, dragage...)
- Risques environnementaux.

Le principe de précaution devrait prévaloir.

Les exemples choisis montrent à l'évidence que dans les travaux portuaires, ces risques existent.

Fiche 4 Similitude. (Page 64 à 76)

Dans cette fiche, la Vigie cherche à démontrer la grande similitude entre le projet de 2011 et celui de 2018, de façon à pouvoir reprendre les avis formulés lors de la première enquête.

Fiche 5 Maîtrise des coûts. (Page 77 à 83)

S'appuyant sur les fiches précédentes, la Vigie affirme que :

- Tous les grands projets d'aménagement portuaires ont eu des surcoûts.
- Le coût du projet paraît faible.
- L'innovation que représentent les récifs semi immergés conçus par une entreprise peu expérimentée seront un facteur important de dépassement.
- Des corrections devront être apportées. Cela entraînera coûts et délais supplémentaires.

Fiche 6 SCoT (page 84 à 126)

La Vigie reconnaît « Le dossier de Port Bretignolles est compatible avec le SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie déclaré exécutoire, en mars 2017, par la communauté de communes. ».

La Vigie a déposé un recours auprès du tribunal Administratif. Dans cette fiche elle cherche à démontrer que son dossier est solide et qu'elle obtiendra l'annulation du SCoT. Par voie de conséquence cela entraînerait l'impossibilité d'autoriser la création de ce port.

Cette fiche est particulièrement documentée (42 pages). Toute l'argumentation du recours y est décrite.

Bien évidemment, la Vigie ne demande pas à la commission d'enquête de statuer à la place du Tribunal Administratif. Elle demande juste que l'éventuelle autorisation de création de port ne soit accordée qu'après la décision du Tribunal Administratif.

Fiche 7 PLU – RNU (page 127 à 156)

La Vigie reconnaît : « Le dossier de Port Bretignolles est actuellement compatible avec un projet de PLU de la commune, en cours d'élaboration, n'ayant pas été mis en enquête publique, n'ayant donc pas été approuvé par le préfet de Vendée et n'étant donc pas exécutoire. »

Comme pour la fiche précédente, la Vigie estime qu'« Avant de se prononcer sur la demande d'autorisation de la création d'un port de plaisance, il serait raisonnable d'attendre que le PLU soit approuvé par les services de l'État et que tous les recours administratifs soient jugés. »

Fiche 8 SAGE Auzance Vertonne (page 157 à160)

Le document de la Vigie décrit comment le projet de port s'articule avec les prescriptions du SAGE. Il reprend l'historique de l'élaboration de ce document, les remarques de la commission d'enquête. Il souligne la nécessité de mettre en œuvre des compensations pour compenser les atteintes à la zone humide.

Dans cette fiche, la Vigie écrit : « Au titre de la Loi sur L'Eau, la compensation est la création de nouvelles zones humides pas la restauration de zones humides existantes comme le proposent les promoteurs du projet. »

La commission d'enquête note que dans le document « les compensations en zone humide » (édité entre autres par l'agence de l'eau Loire-Bretagne), la réhabilitation de zone humide est présentée comme possible, voire encouragée (Page 32)

Fiche 9 PPRL (page 161 à 163)

La Vigie estime que la compatibilité du projet avec le PPRL est insuffisamment étudiée.

A noter : A la suite de la recommandation de l'autorité environnementale, les ouvrages au niveau de la passe d'entrée seront rehaussés pour atteindre 8,50m CM soit niveau « Xynthia » + 1,60m.

Fiche 10 Tempête (page 163 à 170)

La Vigie rappelle, que la côte vendéenne est depuis toujours attaquée par des tempêtes. Elles ont un impact important sur le trait de côte. Elle affirme qu'il y aura d'autres raz de marée, que le port de Brétignolles serait un point faible. Cela engendrerait de gros dégâts.

Chapitre n° 7 – Analyse du mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale

1 – Préambule

La Vigie souligne l'absence d'études supplémentaires entre la réception de l'avis de l'A.E et la réponse du porteur du projet et s'étonne que certaines réponses n'aient pas été intégrées dès l'origine dans le dossier.

Demander au porteur du projet les modalités d'élaboration de ses réponses

Recommandation n° 1 : Bilan de la concertation préalable

Analyse faite à la fiche 10 du chapitre 2

Recommandation n° 2 : Ceinture verte

Pour La Vigie, la référence actuelle en urbanisme est le R.N.U, puisque le P.O.S est caduc depuis le 27/03/17 et que le P.L.U arrêté par le conseil municipal le 25 juillet 2018 ne sera pas exécutoire avant plusieurs mois (avis PPA, enquête publique et approbation). En outre ce P.L.U, s'il est rendu exécutoire, fera l'objet de recours administratifs car il ne respecte pas la Loi Littoral.

L'approbation préalable du P.L.U aurait été préférable puisque ce document a vocation à exprimer le projet global d'aménagement et de développement de la commune. C'était vraisemblablement le choix initial de la municipalité mais le 1^{er} projet arrêté en 2016 a reçu un avis défavorable du Préfet notamment pour les raisons suivantes : (voir la lettre)

Il est fort probable que la délivrance des autorisations préalables à la réalisation du projet de port sera suspendue dans l'attente de l'approbation du P.L.U.

Recommandation n° 3 : Données de mise à jour

La Vigie estime que le projet 2018 est similaire à celui de 2011 car de nombreux résultats d'études réalisées en 2010 n'ont fait l'objet d'aucune mise à jour alors que le milieu marin est vivant et que le trait de côte a bougé.

Dans sa réponse le porteur du projet date ses sources qui, dans la majorité des cas, sont postérieures à 2011. Il répond donc sur ce point à l'observation de l'A.E relative à la documentation systématique des données citées. En revanche il ne justifie pas la non mise à jour d'une partie d'entre elles. Ce dernier point devra faire l'objet d'une question de la commission d'enquête.

Recommandation n° 4 : Qualité des eaux de la Normandelière

Pas de commentaire, sauf en ce qui concerne la fermeture du lac de baignade qui était très apprécié par les familles.

Cette fermeture du plan d'eau de baignade est très fréquemment citée dans les observations, tant par les opposants que par les partisans. Les 1^{er} réclament sa réouverture alors que les seconds se félicitent de son remplacement.

Recommandation n° 7 : Evènement de référence Xynthia et érosion

La Vigie affirme que les conséquences d'un évènement de type Xynthia n'ont pas été prises en compte dans la conception de l'avant-port (récifs artificiels et chenal). Elle renvoie à sa fiche d'observation n° 10 qui a pour thème tempête sur Brétignolles avec 4 photos sur les effets de la tempête de février 2016 sur la plage du Marais Girard et de la Normandelière. Les autres photos ne sont pas positionnées géographiquement (tempêtes 2017 et 2018) ou concernent le Havre de la Gachère (Xynthia).

Dans sa réponse à l'A.E le porteur du projet s'engage à rehausser les enrochements de la passe d'entrée de + 7,50CM à + 8,50CM sur 60ml pour augmenter la sécurisation de la dune.

Recommandation n° 9 : Activité nautique

La Vigie conteste les demandes d'anneaux en attente dans les ports vendéens qui seraient en contradiction avec les données actuelles relevées par le monde de la plaisance. Le changement de pratique des plaisanciers permet la libération de places. Tous les projets en cours sont des projets de refonte de ports.

Cette observation fait doublon avec celles développées au chapitre 2 sur les fiches 3 et 6 .

Recommandation n°11 : Patrimoine géologique

Selon La Vigie, si l'État avait pris l'arrêté préfectoral de protection des sites d'intérêts géologiques en Vendée le projet de port à la Normandelière serait irréalisable.

Dans sa réponse à l'avis de l'A.E le Préfet de Vendée (pièce K3 du dossier d'enquête) précise que les recommandations formulées par les services instructeurs de l'État pour préserver la valeur patrimoniale géologique et archéologique du site ont été prises en compte par le porteur du projet dans la séquence ERC (page 349 de l'étude d'impact).

Recommandation 12 : Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Pas d'étude sérieuse d'un projet d'extension du port de Saint Gilles Croix Vie (refonte de l'estuaire de la vie et port à sec) qui devrait permettre d'éviter la création d'un port à la Normandelière

Cette observation fait doublon avec celle du chapitre 2, fiche 1

Etude insuffisantes pour valider le bon fonctionnement des récifs artificiels et assurée la sécurité de la navigation. Risque de modification ultérieure des ouvrages.

Le Préfet maritime, dans sa lettre du 15/05/18, (pièce G4 du dossier d'enquête) souligne la problématique du chenal d'accès et des ouvrages de protection qui a peu évolué et reste délicate à appréhender. Il estime important que cette question puisse être traitée avec la plus grande vigilance à l'occasion des phases de développement ultérieur.

La commission d'enquête veillera à reprendre les termes de cette lettre dans son avis.

Recommandation n° 13 : Recouvrement d'espèces par matériaux de curage

La Vigie affirme que les sédiments cumulés dans les bassins portuaires seraient plus pollués que ceux de port La Vie et que leur rejet en mer, au moment de leur dragage, conduirait à la fermeture des plages, à l'interdiction de la pêche à pied,

La commission d'enquête demandera un traitement des produits de dragage des bassins avant leur rejet en mer. Le coût de ces traitements devra être pris en compte dans l'estimation des frais d'exploitation.

Recommandation n° 14 : Riverains, pêche à pied et qualité des coquillages

En phase chantier les riverains vont subir des nuisances sonores et des dégradations (déroctage à l'explosif, circulation des engins). Ils en subiront également en phase exploitation du fait des activités nautiques (scooters des mers) de la présence des bateaux dans le port (mâts) des crissements des mouettes et de la pollution (peinture antifouling, fiente de mouettes).

Pendant le chantier le maître d'ouvrage devra apporter une attention toute particulière à l'organisation de la circulation (séparation des flux chantier et habitat) et à la mise en place du système de contrôle des vibrations et des tassements sur la base d'un référé préventif.

Concernant les mouettes on peut admettre qu'elles sont déjà présentes dans l'environnement et que le port devrait avoir peu de conséquence à ce niveau. Les scooters des mers n'ont pas besoin du port et peuvent déjà évoluer dans le secteur. La zone de carénage est éloignée des habitations ; les produits qui y seront utilisés devront répondre aux normes en vigueur et faire l'objet de traitement après usage. Le bruit des cordages sur les mâts devrait être atténué par la différence de niveau entre le plan d'eau et les habitations.

La Vigie considère que la zone de pêche à pied restant libre sera ensablée et disparaîtra.

La commission d'enquête demandera des précisions sur ce point ainsi que sur la qualité des coquillages (risque de pollution par l'exploitation du port et le rejet des produits de dragage).

Recommandation n° 15 : Impacts sur les sites Natura 2000

Les récifs artificiels et le chenal empiètent de manière significative sur la ZPS de l'île d'Yeu.

Cette observation fait doublon avec celle décrite dans la fiche 5 du chapitre 4.

Autres recommandations

Elles ne sont pas mentionnées (la 6) ou ne font pas l'objet de commentaire particulier (5, 8, 10 et 16 à 19)

2.4.2 Dossier remis par « Demain Bretonnais »

Chapitre 1 Le contexte. (Pages 1 à 6)

Rappel de l'historique du projet.

Chapitre 2 Les ouvrages (Pages 7 à 28)

2.1 Les brise-lames semi émergés

- Pour l'association le projet doit être considéré comme affectant potentiellement la ZPS secteur marin de l'Île d'Yeu.
- Ces édifices modifieront la courantologie en bouleversant les chenaux transversaux. Il est à craindre que la vitesse du courant Nord-Sud soit accélérée par l'obstacle que vont créer les brise-lames et de ce fait avoir un impact sur le transit sédimentaire.
- Le potentiel biogène de ces brise-lames n'est absolument pas avéré.
- Ces ouvrages interdiront la pêche à pied qui se pratique par grande marée sur la « Grand roche », qui ne sera plus accessible, supprimant ainsi une pratique ancestrale.
- A marée basse, la visibilité naturelle que l'on attend du littoral sera saccagée.
- -Le chantier nécessitera une météo favorable, ce qui suppose des périodes d'immobilité, donc des dépenses supplémentaires importantes.

2.2 Le chenal

- **Atteinte d'usage** : ce chenal coupera la plage du Marais Girard et de la Normandelière en deux entités distinctes et en réduira la surface. La plage du Marais Girard est fréquentée par les familles de jeunes enfants et par les seniors car les vagues y sont plus calmes, les plus grands recherchant les vagues de la Normandelière, ce qui obligera les familles à choisir l'une ou l'autre plage ou à se scinder en deux.
- **Atteinte visuelle** : le paysage sera gâché par les enrochements perpendiculaires à la plage, avec pour horizon une muraille de roches artificielles.

L'association a écrit au Préfet le 2 février dernier pour que des vues en 3D des plages à marée basse soit ajoutées au dossier soumis à l'enquête ; elle suggère que la commission d'enquête fasse la même demande. Elle considère en effet que le public ne peut pas se rendre compte réellement de l'impact visuel du chenal sur les plages.

- **Dragage** : le volume annuel du dragage est très imprécis dans le dossier, passant du simple au sextuple (de 5 000 à 30 000m³). C'est pour l'association un point primordial à prendre en compte. Elle donne l'exemple du coût du dragage du Port de Morgat : 350 000€ HT pour 29 000m³.
- **Pollution** : des analyses se feront avant refoulement ; si elles montrent une pollution, quelle solution est envisagée ? Le dommage pour la faune

environnante des charges explosives lors du creusement du chenal (Rendement de 800 m³ par jour pendant 4 mois) sera maximal.

- **Laisse de mer** : une surface non négligeable de la plage (plus de 70m de large) sera amputée par le chenal au détriment de la laisse de mer, qui est le symbole de la résilience naturelle du littoral face aux assauts de la mer et un maillon important de la richesse de l'écosystème plage-dune.
- **Risque submersion** : lors de la tempête Xynthia, une vague énorme s'est engouffrée dans le port de Saint-Gilles, provoquant une montée de 5m des pontons flottant en haut de leur mât d'amarrage. Le chenal du projet qui permet à la mer d'entrer dans les terres pourrait reproduire le même effet (effet Venturi).
- **Atteinte à un site archéologique** :

L'association a demandé le 6 juin 2018 dans quel délai, à la suite de la recommandation de la CGEDD, l'arrêté de protection des sites d'intérêts géologiques en Vendée sera pris (L'estran de Brétignolles-sur-Mer étant répertorié parmi les 5 géo sites de Vendée). « Demain Brétignolles » juge, à partir de la réponse du Préfet du 26 juillet 2018 informant de la mise en œuvre par l'Etat d'études complémentaires, que ces procédures avancent avec lenteur et ne se satisfait pas de la prise en compte de la valeur patrimoniale du site par le porteur de projet.

La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage et au bureau d'études BRL :

*.de préciser l'impact du projet sur **la zone FR5212015 Natura 2000, Secteur marin de l'Île d'Yeu au Continent.***

*.de fournir des informations complémentaires sur **l'ensablement futur du chenal,***

*.de donner **des vues du port à marée basse** [Sur ce point, dans sa réponse à Madame la Présidente du 23 février 2018, le Préfet écrit qu'« Il ne [lui] est pas possible d'imposer au porteur de projet de mettre au dossier des éléments qui ne seraient pas expressément exigés par les textes en vigueur »].*

2.3 Les bassins portuaires et de loisirs

L'association dénonce : les nuisances « colossales » du chantier (70 camions par jour pendant 14 mois), la dégradation et la destruction de 3,1 ha de la zone humide, l'absence de prévisions de dragage du port, la perte de légitimité d'abri en cas de suppression de l'aménagement escale, l'éloignement de la mer du nouveau bassin de baignade (la fermeture de l'ancien pour des raisons sanitaires serait une allégation mensongère).

2.4 Le pont mobile

L'association demande comment les bateaux rentreront dans le port puisque le pont ne fonctionnera qu'une seule fois par jour et à heure fixe.

Elle craint que la gêne soit importante pour les véhicules avec beaucoup de contraintes et un conflit de circulation assuré.

La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage pourquoi un pont levant plutôt qu'un pont fixe pour les voiliers accédant à l'aire de carénage.

Chapitre 3 - le besoin d'anneaux

Sous cette rubrique l'association expose les facteurs explicatifs de la diminution constante des demandes d'anneaux : -moyenne d'âge avancée des actuels propriétaires et non renouvellement générationnel + des plus jeunes qui se porte vers des sports de glisse à sensations + « l'éclosion de la location partagée » + les doubles inscriptions sur les listes d'attente et à l'appui de citer des propos qu'aurait tenu le directeur du port de st Gilles...

Un regret émis toujours dans ce chapitre « l'infiltration d'une entreprise privée... » pour laquelle « le chantage à l'emploi ne peut être pris en compte ».

Chapitre 4 : nouvelle notion d'abri et nouveaux permis bateaux

L'association rappelle la définition d'abri côtier : « endroit de la côte ou tout engin embarcation... peut se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance... » pour en déduire que compte tenu des moyens contemporains de communication et des modalités d'obtention d'un permis bateau côtier, la cale de la Sauzaie constitue un abri côtier.

Concernant la commission d'enquête il lui a été confirmé (DDTM) que ni la cale de la Sauzaie ni l'autorisation préfectorale pour la Normandelière ne sont constitutifs d'un abri côtier au sens du code

Chapitre 5 - les alternatives

A ce titre l'association relate les propos que le quotidien ouest France (édition du 4/10/2017) impute au directeur de la Sem Vie et que ce dernier a depuis précisée par une observation qu'il a déposée sur le registre dématérialisé.

L'association propose des hypothèses s'ajoutant semble-t-il à l'aménagement d'une cale pour sécuriser les mises à l'eau sur le site de la Normandelière:

- extension face au ponton 8
- amélioration du mouillage de l'adon après affouillement
- affouillement d'un mètre entre les ponts
- réorganisation des attributions des anneaux (« parquer les moins de 8 mètres sur des ports à sec » et s'adapter à la demande montante des plus de 12 mètres)

Elle regrette in fine que ces études sur le port de Saint gilles n'aient pas été conduites d'autant que ce dernier bénéficiant d'un port de pêche dispose d'une notoriété que n'atteindra jamais, selon elle, l'éventuel port de Brétignolles (faute d'histoire et de pêche).

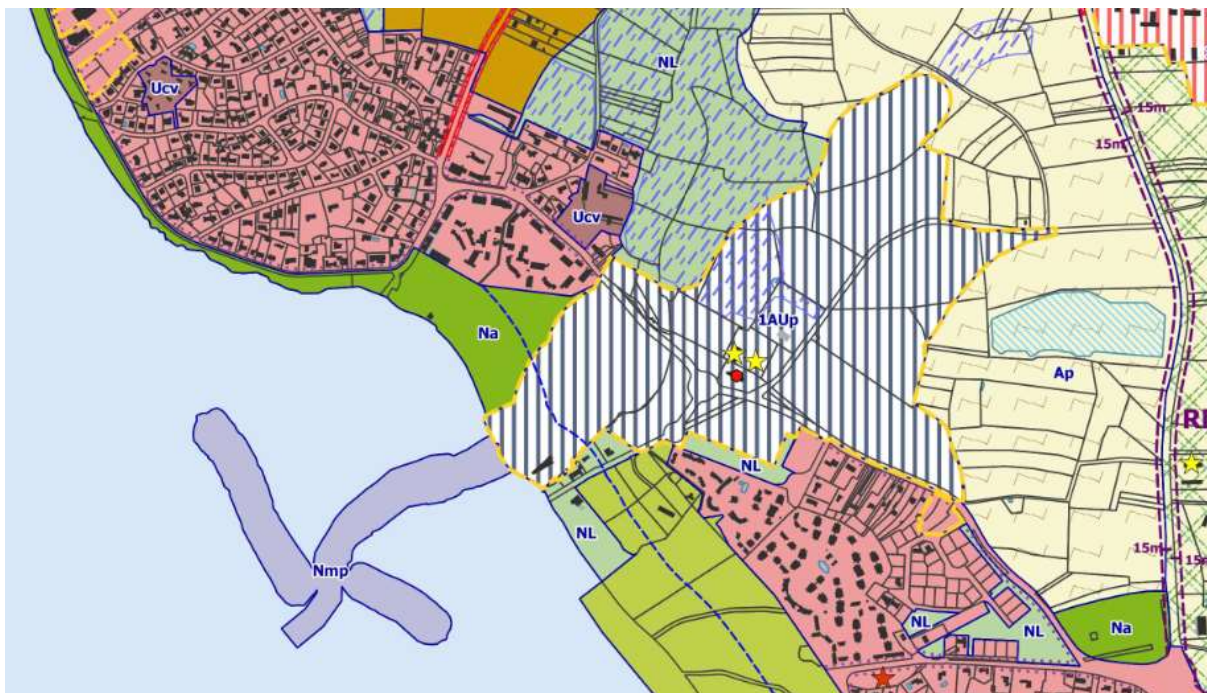
La commission d'enquête a eu par ailleurs connaissance d'une observation déposée par un ancien président d'une association locale de pêche en mer qui conteste sur le site de la Normandelière d'une part la faisabilité d'une cale et d'autre part la sécurisation qu'elle serait susceptible d'apporter

Chapitre 6 Urbanisme sous régime RNU (pages 38 à 39)

Pour l'association, la commune ne s'étant toujours pas dotée d'un Plan Local d'Urbanisme, elle est sous le régime du Règlement National d'Urbanisme (RNU) sous-entendu un régime plus permissif.

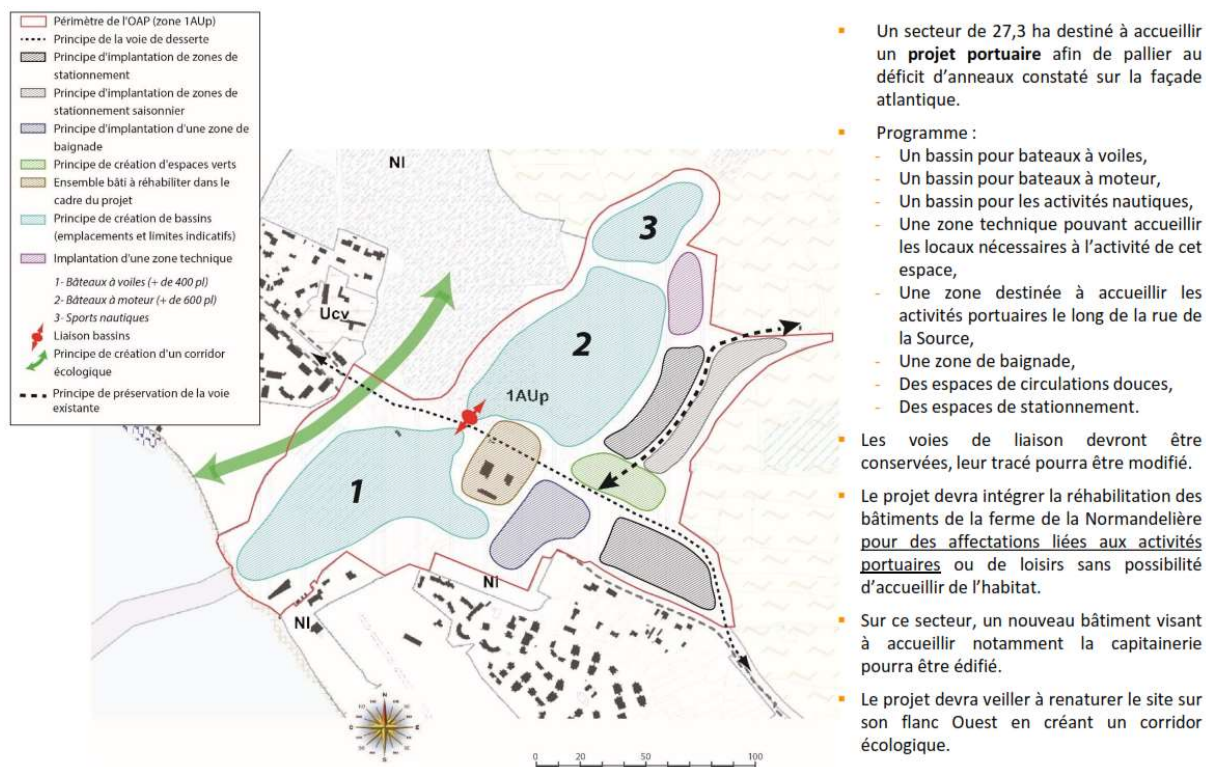
Toutefois les possibilités de construire sous ce régime sont examinées au regard de la constructibilité limitée et les dispositions législatives supérieures s'appliquent, notamment les dispositions de la loi littoral.

Extrait du zonage du PLU en cours d'élaboration :



Le dossier de PLU en cours de finalisation prévoit que le secteur de La Normandelière sera fermé à l'urbanisation à l'exception des espaces nécessaires à l'aménagement des ouvrages portuaires :

- Une zone 1AUp, secteur d'extension pour les activités portuaires, maritimes et de loisirs,
- Une zone Nmp, secteur naturel comportant des aménagements pour les activités liées à la mer et portuaires,
- Une zone NL, secteur naturel en milieu urbain à préserver au titre d'espaces non urbanisés assurant la continuité des écosystèmes et accueillant des activités légères de loisirs,
- Une zone Na, secteur naturel affecté à la protection stricte des sites, des milieux naturels et des paysages,
- Des zones Ap et Ab, secteurs agricoles.



L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) expose la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager un quartier ou un secteur. Etablies dans le respect des orientations générales définies au PADD du PLU, elles sont opposables aux autorisations d'occupation du sol ou aux opérations d'aménagement dans une relation de compatibilité.

La commission d'enquête publique prend note qu'actuellement c'est sous le régime du RNU que sont instruites les autorisations d'occupation du sol, mais le PLU est en cours d'élaboration, le projet a été arrêté par délibération du conseil municipal le 25 juillet 2018, il est en cours de consultation auprès des Personnes Publiques Associées (PPA), et selon le planning il devrait être mis en enquête publique d'ici la fin de l'année et rendu opposable courant 2019.

Chapitre 7 – aspects financier et économique

7.1- le budget du projet

Elle conteste le mode de calcul des coûts reposant sur l'évaluation antérieure, actualisée. Elle ajoute que les volumes de déblais sont mal appréciés comme les aléas climatiques ; autant d'éléments qui selon les responsables de l'association renchériront le cout du projet

De même s'appuyant sur un éventuel remplissage progressif (au moins les premiers temps) elle conteste l'équilibre d'exploitation affiché dès les premières années d'autant qu'à son avis l'insécurité d'accès pourrait rapidement plomber sa renommée et donc son attractivité.

7.2 – les emplois

Elle regrette que l'annonce d'emplois n'ait pas fait l'objet d'une démonstration ; selon ses responsables la réalisation du projet de port à Brétignolles détruira des emplois parce qu'elle réduira et polluera des plages, la pollution ne serait-ce que le temps des travaux qui « feront

fuir les touristes pendant un minimum de 2 à 3 ans. Elle souligne par ailleurs que l'entreprise Bénéteau « peine à recruter sur place ».

La commission a eu l'occasion de vérifier les chiffres d'emplois avancés par le maître d'ouvrage auprès d'autres directions d'exploitation de port de plaisance ; ceux-ci sont proches des conclusions issues de différentes enquêtes ou de différents ouvrages. Il n'en demeure pas moins juste qu'ils sont difficiles à identifier et à localiser par avance.

Chapitre 8 Les impacts.

8.1 La carrière de Bréthomé :

L'association conteste l'affirmation que « la carrière n'est alimentée que par de l'eau de pluie » en arguant des dires de l'hydrogéologue M. BRESSON auditionné en 2011.

Elle signale que cette ressource en eau pourrait s'intégrer à « la recette vendéenne ». Son comblement par une partie des déblais et le stockage du complément sous forme d'une butte paysagère irait à l'encontre d'une des dispositions du SCoT, à savoir « garantir la continuité visuelle et l'ouverture panoramique dans le secteur de La Normandelière ».

La commission d'enquête demande au Bureau d'études BRL de préciser la provenance de l'eau, de son côté Vendée Eau gestionnaire de la ressource en eau a précisé quelle ne prenait en considération pour une éventuelle interconnexion avec son réseau que les carrières d'un volume supérieur à 1 millions de m³.

Il est demandé au BE de préciser comment sont respectées les continuités visuelles telles qu'écrites dans le DOO du SCoT.

8.2 Les vestiges archéologiques en mer :

L'association indique que des restes de l'épave du navire le « Catarina Maria » ont été trouvés à proximité de l'emplacement prévu du chenal et que l'implantation des brises lames pourrait avoir un impact sur la présence de vestiges éventuels.

Le Ministère de la Culture n'a pas jugé nécessaire de poursuivre les investigations sur le site, par courrier en date du 8 septembre 2015, le Directeur du DRASSM informait la commune de la libération des emprises maritimes du projet de toute contrainte archéologique. La commune de Brétignolles-sur-Mer et la Communauté de Communes comptent mettre à profit la phase de réalisation des travaux de construction des récifs pour poursuivre les explorations et vérifier l'hypothèse de la présence de l'épave au large de l'estran.

8.3 Le transit sédimentaire et érosion du trait de côte :

L'association oppose les « dires » de M. Jean BOUGIS sur le transit sédimentaire et l'érosion marine aux propos d'un expert du BRGM sans apporter d'éléments nouveaux.

La commission prend note des termes mêmes de l'association... « Quant aux deux plages, si depuis 3-4 ans elles ont subi une perte importante de sable...elles se sont réensablées bien que le port n'existe pas. Cette année, nous constatons un engraissement important des plages. »

8.4 L'atteinte à l'environnement :

L'association indique que ce projet d'envergure porte atteinte obligatoirement à l'environnement aussi bien terrestre que maritime, par la dégradation et la destruction de zones d'intérêt écologique, riches en biodiversité.

La commission prend acte que l'analyse de la compatibilité du projet avec le maintien de la conservation des habitats et espèces ayant justifiés la désignation des sites Natura 2000 ne met en évidence aucune incidence résiduelle significative.

Chapitre 9 Les mesures compensatoires (pages 57 et 58)

Des mesures sont prévues notamment sur des dunes et dans des milieux humides afin de compenser la destruction et/ou la dégradation d'espèces végétales et d'habitats d'espèces animales protégées.

L'association Demain Brétignolles doute de la volonté du maître d'ouvrage de préserver et d'entretenir les espaces prévus à cet effet dans la mesure où la commune de Brétignolles a, jusqu'à ce jour, laissé sans entretien ceux dont elle est déjà propriétaire. Elle craint pour la survie de la faune terrestre dont le transfert (partiel) est prévu ; elle considère qu'il s'agit là de mesures d'accompagnement difficiles à mettre en œuvre et dépourvues de garantie de réussite. Elle juge les périodes d'étude et d'observation préalables, beaucoup trop courtes, en particulier pour les odonates, les oiseaux nicheurs et les mammifères terrestres.

En ce qui concerne la partie maritime elle note l'absence de mesures compensatoires en faisant observer que, pour les travaux, les périodes favorables à l'avifaune sont opposées à celles favorables au benthos.

Dans son avis rendu le 30 mai 2018 l'Autorité Environnementale (l'A.E) du CGEDD mentionne que le dossier est de bonne qualité, que la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) est bien conduite et que les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi sont nombreuses, détaillées et pertinentes.

Malgré tout l'A.E a formulé diverses remarques dont certaines concernent plus spécifiquement les mesures ERC et leur suivi. Le porteur du projet y a répondu avant l'ouverture de l'enquête (pièce I du dossier d'enquête).

La commission d'enquête n'a pas d'observation particulière à formuler sur ces réponses relatives aux mesures ERC (voir pages 69 à 72 de la pièce I), qui complètent et précisent les éléments contenus dans le dossier. Toutefois elle réinterrogera le porteur du projet sur la durée du suivi qui, pour certains éléments au moins, devrait coïncider avec la durée d'exploitation du port. En outre elle demandera que des associations ayant compétence en matière environnementale puissent être membres du comité de suivi.

Chapitre 10 La maîtrise foncière (pages 59 à 61)

L'association rappelle les modalités d'achat en 2012, par la commune de Brétignolles, de la Ferme de la Normandelière ainsi que les différentes actions engagées devant les tribunaux contre cette acquisition. Elle s'interroge sur les résultats définitifs de ces actions et sur le devenir de ces biens (rachat ou non par le porteur du projet et à quel prix).

Le dossier d'enquête parcellaire contient l'avis du service des domaines sur la valeur vénale des immeubles, bâtis ou non, nécessaires à la réalisation de l'opération. Le porteur du projet pourra soit négocier les différents achats à un prix égal ou différent de celui figurant sur ledit avis soit solliciter l'intervention du juge de l'expropriation.

Dans la pièce A, à la page 174, les biens appartenant à la commune de Brétignolles sont valorisés pour un total de 2.2018.147,40 € dont 885.414,95 € pour les bâtiments, 934.134,36€ pour les terrains identifiés « ferme » et 398.548,11€ pour les landes et terres.

La commission d'enquête demandera à la commune de lui fournir les éléments d'information relatifs à l'état d'avancement de la procédure engagée devant le juge judiciaire.

En cas de résolution du contrat le porteur du projet de port pourra soit engager des négociations pour acheter à l'amiable les biens qui lui sont nécessaires, soit demander un second arrêté de cessibilité au Préfet qui pourra alors organiser une nouvelle enquête parcellaire.

Chapitre 10 l'Intérêt Public Majeur.

La faisabilité du projet est conditionnée à la reconnaissance de l'Utilité Publique Majeure pour la procédure de dérogation à la destruction d'espèces protégées. Il n'existe pas de définition précise de cette notion. Demain Brétignolles estime que cette cet IPM n'est pas démontré car :

- Les impacts sur les espèces protégées seraient importants.
- Un port n'est pas un service public car il ne concerne pas l'ensemble de la population.
- Il existe une alternative.

Demain Brétignolles reprend l'organigramme fourni aux préfets par le ministère de l'environnement. Le tracé qui est retenu aboutit à la réponse : « L'activité ne doit pas être réalisée ».

La commission précise qu'un port est un service public. Elle demandera au bureau d'étude des compléments sur la lecture de cet organigramme.

Chapitre 12 Analyse des avis des PPA (pages 66 et 67)

Dans ce chapitre l'association résume les différents avis émis en les commentant parfois.

La commission d'enquête renvoie à ses analyses développées aux chapitres 3.3.10 (avis CGEDD) et 3.3.11 (avis PPA).

Chapitre 13 Conclusion (pages 67 et 68).

Pour l'association ce projet n'est pas « substantiellement différent » du précédent (trou de 12m de profondeur sur 1km de long, percée de la dune protectrice, entrée de la mer dans les terres, utilisation de terres agricoles, chenal séparant les plages, brise-lames). Elle juge les inconvénients prévisibles bien supérieurs aux avantages. Elle en déduit une absence d'utilité publique et d'intérêt public majeur.

Elle considère ce projet néfaste avec des impacts forts sur l'environnement. Elle demande la sanctuarisation du site de la Normandelière comme site remarquable et protégé.

2.4.3 Dossier remis par « Brétignolles veut son port »

Il articule son avis autour des 5 points développés lors de l'entretien du premier septembre :

1- Développement économique.

La réalisation du port contribue par sa proximité à la dynamique de développement du centre-ville et participe ainsi au maintien des commerces à l'année. La construction des halles a

redynamisé l'activité du centre bourg mais la partie n'est pas gagnée pour nos commerçants. Nous pensons que la réalisation de ce projet les aidera à pérenniser leur activité et leur permettra de se développer.

Le port contribuera au développement de l'industrie nautique fortement représentée en Vendée avec notamment les usines du numéro un mondial de la plaisance, le Groupe Bénéteau.

2- Tourisme.

Ce programme repose sur une idée simple : le port rayonne sur tout un territoire littoral et rural. Le port est donc la vitrine de tout un territoire et de son identité. Il vise à créer un réseau exemplaire de villes portuaires, maritimes et côtières par la création de destinations touristiques uniques et compétitives.

3- Sécurité et cabotage.

La mise à l'eau et la remontée des bateaux sur la plage de la Normandelière est une opération parfois périlleuse. Nous déplorons malheureusement quelques accidents de marins, pourtant aguerris, surpris par la vague qui s'échoue sur l'estran ...La cale de mise à l'eau prévue dans le bassin du port est assurément un moyen de prévenir ce type d'incident.

Aujourd'hui, un plaisancier à moteur ne peut prendre la mer depuis le port de Saint Gilles Croix de Vie à destination d'un autre port que s'il est titulaire du permis hauturier car tous les ports limitrophes sont situés à plus de 6 milles nautiques...La réalisation du port de Brétignolles constituera un trait d'union entre Port Olonna (Sables d'Olonne) et Port la Vie (Saint Gilles Croix de Vie).

4- Environnement.

La zone dunaire qui entoure le port sera augmentée et stabilisée par une bande arborée en liaison avec la ceinture verte. Il n'y a pas de programme immobilier assorti au projet du port de plaisance. Bien au contraire, 40ha en immédiate périphérie du port seront sanctuarisés

5- Stopper l'urbanisation.

Les 400ha de ceinture verte, les 40ha d'espaces sanctuarisés autour du port sont autant d'espaces non constructibles qui ne seront jamais urbanisés.

2.4.4 Dossier remis par CPNS.

Observation du Comité pour la Protection de la Nature et des Sites (CPNS), Canton de Saint-Hilaire-de-Riez -Observation 4799

L'Association est défavorable au projet de port pour 5 raisons. Selon elle, le projet est :

1. -Un projet risqué :

L'Association énumère 3 risques :

. L'éventration d'un massif dunaire, à un moment où le réchauffement climatique apportera des tempêtes de plus en plus marquées.

. La neutralisation de réserves d'eau douce : il existe un système géologique faillé conséquent au droit du futur port et la nappe phréatique y est active ; il paraît également nécessaire de conserver la disponibilité de l'ancienne carrière de Bréthomé.

. La dangerosité de l'accès par voie maritime : l'accès au port sera dangereux car les bateaux seront déportés vers la côte et les massifs rocheux, aussi bien par le vent que par la houle.

2. Un projet sur un site naturel remarquable :

- . La zone du projet jouxte **une zone humide**, une partie sera même entaillée par le creusement des bassins du port.
- . Le massif dunaire qui sera éventré est **une ZNIEFF** de type II.
- . En mer, le projet s'étend sur la **zone Natura 2000**, secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent avec une Zone de Protection Spéciale directive oiseaux.

3. -Un projet qui ne respecte pas la Loi littoral :

- . **Destruction d'un espace remarquable du littoral** : seuls les aménagements légers y sont autorisés. Le port sur 40ha ne peut pas être qualifié d'aménagement léger.
- . **Extension non limitée de l'urbanisation en espace proche du rivage** : compte tenu des caractéristiques d'implantation, d'importance et de destination des constructions envisagées.
- . **Disparition d'une coupure d'urbanisation** : l'implantation du port aboutirait à une urbanisation continue entre le bourg de Brétignolles-sur-Mer et celui de Brem-sur-Mer, alors même qu'une coupure d'urbanisation y existe actuellement et qu'elle est nécessaire.

4. -Un projet qui ne semble pas d'utilité publique :

- . **Volet social** : l'espace naturel accessible aujourd'hui serait un espace bétonné demain.
- . **Volet économique** : l'estimation du coût est en de ça du coût réel du projet. Il faudra soit faire appel à une société de dragage extérieure, soit investir dans un nouveau matériel, ce qui n'est pas prévu dans le budget dragage annoncé. Les pratiques du nautisme évoluent (document joint : article du Courrier vendéen du 13/09/2018 sur l'inauguration du Bénéteau boat Club). Les listes d'attente sont-elles fiables pour évaluer les besoins ?
- . **Volet environnemental** : la délivrance d'une dérogation permettant de porter atteinte à des espèces protégées est soumise à l'absence de solution alternative satisfaisante. La possibilité d'extension du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie a-t-elle été suffisamment étudiée ?

5. -Un projet élaboré hors cadre réglementaire :

L'Association trouve illogique que cette enquête publique soit menée en l'absence d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé.

2.4.5 Dossier remis par VNE et Coorlit85.

La commission d'enquête a rencontré le 9 août 2018, collectivement et à leur demande, plusieurs associations affiliées ou adhérentes, pour la plupart d'entre elles, soit à France Nature Environnement dont la contribution est traitée ci-après (§ 2.4.6) ou à la Coordination Environnementale du Littoral Vendéen (CoorLit85).

Lors de cette rencontre, participaient notamment les représentants :

- du comité pour la protection de la nature et des sites du pays de St Gilles (CNPS) dont la contribution est traitée ci-avant (§2.4.4),
- de Vendée Nature environnement et de France Nature Environnement.

Ces associations, membres de ces réseaux, ont déposés leurs contributions en particulier sous les numéros 4799, 4943, 5379, 5755 ...

Ces associations ont pour dénominateur commun de porter un avis défavorable sur le projet de création d'un port sur la commune de Brétignolles sur Mer, souvent en s'appuyant sur des arguments et des raisonnements proches.

Lors de la rencontre ils ont souligné l'évolution de la demande et des pratiques en matière de navigation de plaisance qui les font douter et de l'opportunité d'un tel projet et de sa viabilité économique.

Se référant à la qualité du site de la Normandelière, ils ont exprimé leur crainte d'une perturbation profonde des espèces protégées présentes (dont certaines leur semble insuffisamment étudiées ; ex : la crocidure des jardins, le pélobate cultripède ...) et du littoral, notamment à l'exemple de la création du « port Bourgenay » qui a, affirment-ils, désensablé les plages environnantes. L'une des contributions écrites qualifie cette perspective de « désastre écologique et humain ... entre 2 pôles urbains assez denses (st Gilles et Les Sables) »

Enfin toujours à l'occasion de cette rencontre, ils ont regretté d'une part que la Loi Littoral et les « coupures d'urbanisation » ne soient pas mieux prises en compte et d'autre part que l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Brétignolles n'ait pas précédé l'enquête publique afférente au projet de port, d'autant que ce dernier ne saurait, selon ces représentants, être mis au service d'une décélération des constructions comme cela est présenté au dossier.

Les contributions écrites (courriel ou courrier) reprennent ces arguments qu'elles complètent aussi sur quelques points :

- L'impact d'une vidange de la carrière de Bréthomé
- le caractère trop expérimental du déplacement des cératophylles
- les perturbations durables liées au déroctage,
- sur le plan social, la création du port et des emplois n'est pas rapprochée d'éventuelles atteintes à la qualité de vie des brétignollais et à l'attrait touristique (ses plages) du territoire.

2.4.6 Dossier remis par FNE.

Après avoir rencontré la commission d'enquête le 9 août, la fédération « FNE Pays de la Loire » a déposé une observation sur le Registre Dématérialisé sous le n° 5248. En introduction de celle-ci elle précise « *Notre fédération n'est amenée à commenter directement les projets d'aménagement que lorsqu'elle considère qu'un intérêt régional s'y attache, notamment pour ceux qui génèrent des incidences négatives d'ampleur sur l'environnement. Le projet de création d'un port de plaisance à Brétignolles-sur-Mer entre malheureusement dans cette catégorie.* »

Elle considère que les critiques fondamentales adressées au projet en 2011 sont toujours d'actualité et qu'en dépit des ajustements opérés la justification socio-économique dudit

projet peine toujours à convaincre, tandis que ses incidences sur l'environnement demeurent trop fortes pour être acceptées.

Elle estime que le porteur du projet aurait dû attendre l'adoption du PLU de la commune de Brétignolles sur Mer afin de déterminer comment son projet de port de plaisance peut venir s'intégrer dans le projet de territoire de cette commune.

Elle émet des doutes sur l'utilité publique ce projet ainsi que sur son intérêt public majeur. Sur ces 2 sujets elle développe son argumentaire autour des points suivants :

- ✓ La rentabilité économique et le risque d'une charge pour les contribuables en l'absence du développement d'activités annexes ;
- ✓ Les doubles inscriptions qui faussent les estimations en besoin d'anneaux sur le littoral vendéen et plus largement Atlantique ;
- ✓ Le risque de nuisances pour le cadre de vie des brétignollais et de désaffectation des espaces actuellement fréquentés ;
- ✓ L'absence de problème majeur de chômage dans le secteur géographique concerné ;
- ✓ Un projet répondant à des préoccupations de simple loisir, qui peuvent paraître annexes au vu de l'impact généré ;

En ce qui concerne les incidences sur l'environnement FNE Pays de la Loire déclare que le projet ne respecte pas les dispositions de la loi littoral qui sont directement applicables aux autorisations de projets particuliers sans que les documents d'urbanisme tels que le SCOT ou le PLU y fassent écran (ex.:CE 31/03/17, Savoie Lac Investissements n° 392186). Pour FNE le projet contrevient à 3 dispositions de cette Loi Littoral car :

- ✓ Il détruit un espace remarquable à l'intérieur duquel seuls les aménagements légers sont autorisés. *« La qualification d'« espace remarquable » de telle ou telle zone n'est pas subordonnée à son identification au sein d'un document d'urbanisme. Elle peut être opérée au cas par cas par le juge de l'excès de pouvoir (CE, 13 novembre 2002, commune de Ramatuelle, n°219034) à partir d'un faisceau d'indices. Ces indices peuvent portés sur l'intérêt écologique et/ou paysager de la zone »*
- ✓ Il conduit à une extension non limitée de l'urbanisation dans un espace proche du rivage.
- ✓ *« Le port et l'ensemble de ses installations annexes conduisent à un aménagement massif puisque leur surface totale sera de plus de 40 ha. Il en résulte ainsi que l'extension de l'urbanisation générée par le projet ne présente pas un caractère limité mais, au contraire, constitue une opération qui modifie de façon considérable les caractéristiques actuelles de cet espace proche du rivage ».*
- ✓ Il fait disparaître une coupure d'urbanisation. *« En effet, il apparaît nettement que l'implantation du port aboutirait à une urbanisation continue entre le bourg de Brétignolles-sur-Mer et celui de Brem-sur-Mer, alors même qu'une coupure d'urbanisation y existe actuellement. Cette coupure avait d'ailleurs été qualifiée comme telle par le plan d'occupation des sols de la commune approuvé en 1998,*

en dépit des inutiles et déloyales dénégations du porteur de projet sur ce sujet (étude d'impact, page 460). »

2.4.7 Dossier remis par Avenir Environnement Vendée.

Dossier remis le 21 septembre 2018, lors de la rencontre sollicitée par le Président de l'association Avenir Environnement Vendée (AEV 85) avec les membres de la Commission d'enquête publique.

Cette association a pour objectif, entre autres, de défendre les projets qu'elle considère comme vertueux vis-à-vis du développement durable et de l'intérêt pour la Vendée et ses citoyens. Son avis repose sur les points suivants :

Le secteur de la plaisance :

Un succès populaire : la plaisance n'est pas réservée à une élite, elle connaît un engouement populaire national qui ne se dément pas d'année en année.

Une filière d'excellence : l'activité de construction navale est largement exportatrice et la Vendée en est le leader avec près de 4000 emplois sur son territoire.

Des évènements nautiques majeurs : les compétitions mythiques très suivies attirent les scolaires et les jeunes vers un loisir sain et accessible.

Une demande importante en places portuaires : 1.616 demandes en liste d'attente en 2013 contre 1.749 recensées en juin 2018.

Portée d'un aménagement portuaire :

Dans leur grande majorité les ports, notamment de plaisance, ont une image positive. Ce sont des lieux de vie, de promenade pour les riverains comme pour l'arrière-pays. Cet attrait est générateur d'activité commerciale et d'animation durables pour la commune.

Un port de plaisance apporte un complément majeur à l'offre touristique d'une commune ou d'un secteur littoral en renforçant son attractivité.

Avis sur la forme et le fond :

Sur la forme : l'association a apprécié la qualité d'ensemble des dossiers. D'une manière générale les documents produits sont d'une expression écrite et illustrée efficace qui facilite grandement la compréhension du projet par le public.

Sur le fond : l'association fait le constat que chacun doit s'accorder à reconnaître la complémentarité de l'équipe de maîtrise d'œuvre et ses qualités remarquables d'expertise dans toutes les composantes techniques et environnementales du projet. Il s'y ajoute, coté maîtrise d'ouvrage, une grande expérience de la gestion d'un port de plaisance à Saint-Gilles-Croix-de-Vie qui a profité au programme de l'opération et qui pourra profiter d'une mutualisation en phase d'exploitation.

Le projet :

Le projet a évolué pour répondre aux arguments qui ont motivé l'avis défavorable de la commission d'enquête en 2011 : les études ont été actualisées et complétées, de vastes enveloppes compensatoires tant dans le milieu dunaire que dans le milieu aquatique ont été créées, la réalisation anticipée du diagnostic archéologique qui a conclu à l'absence de vestiges tout en prescrivant une fouille à l'occasion des travaux dans le bassin, une compétence transférée à la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie qui donne au

projet, outre des moyens financiers sans impact sur la fiscalité locale, une légitimité à l'échelle de tout le Pays de Saint Gilles.

L'association a apprécié le parti d'aménagement et la justification du dimensionnement du port.

Bénéfices pour la Vendée, la communauté de communes et Brétignolles :

Pour la Vendée : un nouveau port de plaisance viendra renforcer l'image marine du département déjà très reconnue avec les constructions navales Bénéteau-Jeanneau et le Vendée Globe.

Pour la communauté de communes et Brétignolles : le port sera profitable à tout le secteur en offrant un lieu de promenade et de découverte, il viendra s'ajouter à un autre grand équipement à succès du Pays, le golf des Fontanelles. Les enveloppes compensatoires profiteront aux zones fragiles littorales de toute la commune, et sur le plan socio-économique il ne faut pas oublier la création d'emplois.

Suggestions :

Sécurité du chenal : il sera utile de prévoir sur l'estran un balisage pour matérialiser clairement une zone de baignade interdite au moins en saison estivale du fait des courants côtiers.

Mise en valeur de la zone humide : la zone humide du Marais Girard devrait être pérennisée en espace naturel par l'aménagement d'un cheminement en bois sur pilotis qui aurait l'avantage de respecter la faune et la flore et de canaliser les visiteurs sur un itinéraire promenade/découverte choisi et limité.

L'association AVE 85 émet un avis favorable sans réserve au projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer porté par la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS.

3.1 Qualité des observations.

Un nombre conséquent de personnes (plus de 1000) se sont contentées de dire soit « oui au port », soit « non au port ». Ils ont confondu enquête publique et référendum.

Plus de 2000 personnes ont ajouté un ou plusieurs arguments, mais sans développer. Par exemple « Oui au port pour l'emploi et l'attractivité du secteur » ou « Je suis contre le projet du port de plaisance à Brétignolles sur Mer, pour la préservation du littoral et pour des raisons financières ».

L'argumentation est un peu faible, et n'aide pas beaucoup la commission à construire son avis. Heureusement, il y a aussi un nombre considérable d'observations dans lesquelles les auteurs développent leur point de vue et fournissent des arguments solides pour étayer leur analyse. De nombreux dossiers de plusieurs dizaines de pages nous ont été remis. Certaines observations ont demandé un travail de recherche et de rédaction très important.

Quelques auteurs, parfois s'exprimant au nom d'associations, fournissent une copie de leur observation lors de l'enquête de 2011., sans aucune modification. Si les deux projets présentent des similitudes, ils ne sont pas identiques. Les remarques sur le dossier sont alors décalées et peu utilisables par la commission d'enquête.

3.2 Analyse des observations par thème.

3.2.1 La qualité du dossier.

Sur l'ensemble du dossier peu d'observations s'avèrent réellement critiques sur le dossier soumis à enquête publique ; lorsqu'elles existent celles-ci portent prioritairement sur :

- ✓ Des études techniques jugées insuffisantes par les auteurs des quelques observations le plus souvent émanant d'associations ou d'experts déclarés, en particulier dans les domaines hydrogéologiques et environnemental.
- ✓ Les capacités du maître d'œuvre à conduire un projet de cette complexité résultant de la création ex nihilo d'un port de plaisance
- ✓ L'insuffisance, voire au terme de certaines observation l'absence de vues en 3 dimensions (« vues 3D »).

3.2.1.1 Une appréciation globale

Si quelques observations rappellent quelques modalités d'informations sur le projet (voir par exemple observation 2622), d'autres regrettent l'insuffisance de réunions d'informations (voir observations n°557, 744, 2606...) ou l'absence de réunion publique d'informations dans chacune des communes de la Communauté du Pays de Saint Gilles Croix de vie, maître d'ouvrage du projet (comme l'observation 2613). Quelques-unes (voir observations n°2471, 2594...), certaines même dès le début de l'enquête ont suggéré à la commission d'enquête d'organiser une réunion de cette nature.

Passées 3 semaines d'enquête, la commission ayant constaté :

- ✓ La bonne information du public quant à l'existence de l'enquête et du projet
- ✓ Le nombre et l'origine géographique des observations identifiables

- ✓ La forte fréquentation du public lors de ses permanences (plus de 400 personnes rencontrées et près de 2000 observations enregistrées à fin aout 2018)

Elle a renoncé unanimement à prendre pareille initiative. Une majorité de résidents Brétignollais se sont exprimés, mais les autres vendéens aussi, prouvant qu'ils étaient informés.

Le dossier soumis au public souffre parfois de quelques imperfections formelles (voir par exemple les cotes difficiles à lire pour quelques coupes figurées au dossier A, ou encore l'orientation de plans repris au dossier d'étude d'impact...).

Il est apparu accessible, de manipulation aisée et complet au regard des textes et codes qui fixent sa composition :

- ✓ De l'Environnement (articles L123-1 et suivants),
- ✓ De l'Expropriation (article L11061 et suivants),
- ✓ Des Transports (article L5314-8 et suivants),
- ✓ Et de la Propriété des Personnes Publiques (article L2124-1 et suivants).

A la demande de la commission d'enquête et avant l'ouverture de celle-ci il a été complété d'une note de présentation (sur 10 pages) dénommée « note de synthèse du projet et guide de lecture » afin de faciliter l'accès et la compréhension du public aux différents documents constituant le dossier du projet.

3.2.1.2 Les appréciations sur le Maitre d'œuvre

Un petit nombre d'observations (voir par exemple les observations n° 407,1691, 2503, 3919, 5307 ...) contestent les qualifications du maitre d'œuvre pour conduire un projet de création de port ; il est vrai que son site d'informations ne fait pas référence à un projet de cette nature mais il a été retenu après un processus conforme au code des marchés publics et les marchés concernés n'ont pas fait l'objet de recours, émanant de contribuables concernés ou de services de l'Etat.

Par ailleurs sur son site le maitre d'œuvre, le cabinet BRLi, se prévaut de projets présentant des complexités comparables : baie du mont St Michel, Baie d'Ajaccio, Port du Busc, de Paimpol et à l'international le port d'Essouira...

Il n'appartient pas la commission d'enquêter pour apprécier la réalité des qualifications et références d'un maitre d'œuvre ou de tout autre intervenant ; tout au plus regrette-t-elle que la ville de Brétignolles (depuis le retrait des services de l'Etat intervenu en 2010) puis la Communauté de Communes ne se soient pas associée une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) qui lui aurait permis peut-être de mieux expertiser les études : leur suffisance, leur contenu, leurs conclusions...

3.2.1.3 L'absence de certaines études techniques

D'autres auteurs d'observations, quelques fois les mêmes que ceux concernés par le § qui précède, regrettent l'absence de référence aux études hydrauliques, hydrogéologiques ou géotechniques (voir par exemple observations n° 214, 2457, 2940, 3439, 4499 ...).

L'une d'elles regrette qu'il ne soit pas possible de « caractériser l'ensemble des fractures au droit d'un site ». Pour celles-là, « *la fissuration des roches est tel que la pollution marine de l'environnement aquifère en eau douce* » est un risque évident d'autant que d'autres soulignent « *l'absence de mesure in situ* » de la perméabilité. »

Ayant répercuté ce questionnement intervenu dans le dernier 1/4 de l'enquête publique au maître d'ouvrage, celui-ci a communiqué à la commission d'enquête des études qui, si elles avaient été jointes au dossier d'enquête, auraient peut-être apportées des informations de nature à compléter la connaissance du public, le plus souvent expert (au moins déclaré), ayant fait part de ce type d'observations. Il s'agit des missions dénommées MC1 :

- ✓ - mission MC1 par ARCADIS- Etudes Hydrogéologiques – Rapport bibliographique
- ✓ - Mission MC1 – Evaluation de l'impact – Hydrogéologique du Projet.

Enfin une autre observation (n° 5053) conteste le fait que le maître d'œuvre ait fondé quelques-uns de ces calculs sur un point ANEMOC compte tenu des mentions et protections figurées sur cette source.

3.2.1.4 Les « vues 3D »

Sur ce sujet des "vues 3D", des observations ont fait part de leur mécontentement (voir par exemple observations n° 241, 446,3983...) d'autres de leur satisfaction (voir observation n° 3969). L'une de ces observations exprime ainsi l'insatisfaction de son auteur : « nous critiquons l'absence de vues 3D aux différents stades des marées et coefficients ».

Fréquemment lors des permanences le public soulignait l'absence ou de visuel réaliste ou de « vues 3D » qui pourtant existent et sont présentées aux pages 396 à 406 de l'étude d'impact; chaque fois la commission d'enquête y a fait référence pour présenter le futur envisagé par le maître d'ouvrage ; comme le souligne une observation « dans les dossiers (ces) vues sont à hauteur d'homme »; paradoxalement cela peut en rendre la transposition difficile et expliquer qu'elles n'ont pas été justement appréhendées.

Questions de la commission d'enquête:

- ✓ Pourquoi n'avoir pas joint dès la constitution du dossier, (ou lié informatiquement), des résultats d'études
 - Ou antérieures (ex Etudes BRGM évoquées par la Chambre Régionale des comptes) au dossier de la présente enquête
 - Ou complémentaires et postérieures au projet, objet de l'enquête publique en 2011 (ex: mission MC1 conduites par Arcadis)

- ✓ Le Préfet de Vendée a mis fin en 2010 à la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) que les services de l'Etat assuraient à cette époque auprès de la commune de Brétignolles sur Mer.
 Pourquoi pour la poursuite de ce projet et l'élaboration de celui objet de l'enquête, ni la commune ni la communauté de communes ne se sont associées une AMO ?
 Est-il envisagé de le faire dans la perspective de poursuivre le projet notamment avant de définir l'avant-projet détaillé et les dossiers de consultation des entreprises ?

- ✓ Quelle suite le maître d'ouvrage a-t-il l'intention de réserver à l'observation n°5053 qui souligne que Les résultats contenus dans la base de données

ANEMOC sont issus de simulations numériques et qu'ils ne doivent en aucun cas être utilisés directement pour le dimensionnement d'ouvrages :

« ... Ils sont donc fournis à titre indicatif. Il est fortement recommandé de les compléter par des campagnes de mesures in situ. »

Réponses du maître d'ouvrage :

Sur ces différents points le maître d'ouvrage a apporté les réponses suivantes :

Concernant les études le maître d'ouvrage souligne que celles *“préalables ... sont mentionnées dans la bibliographie ou dans le corps du dossier”* et estime *“La production intégrale des études préalables aurait nuit à la compréhension du dossier par le grand public, et notamment que la réglementation ne permettait pas de renvoyer le lecteur vers des documents extérieurs au dossier d'enquête ...”*.

Concernant l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO), considérant les qualités effectives et les références de la maîtrise d'œuvre, le maître d'ouvrage :

- rappelle que c'est la DDE de la Vendée qui a assisté la commune de Brétignolles sur Mer durant toute la phase de conception des composantes essentielles du projet, qu'elle *“ a vérifié la complétude des études d'avant-projet, la cohérence des conclusions de ...nombreuses expertises et préconisé l'attribution du premier marché de maîtrise d'œuvre (2008-2010) au groupement piloté par BRL... retenu aussi par la Communauté de Communes quand elle a choisi de relancer l'opération en 2015”*,

- souligne d'une part que *“les principes constructifs du projet n'ont pas évolué sensiblement et”* que *“les ajustements réalisés ont été proposés à l'issue d'une nouvelle campagne d'études complémentaires”*, d'autre part que *“le maître d'ouvrage bénéficiera de l'appui technique de plusieurs partenaires déjà identifiés”*.

Concernant la base ANEMOC, il s'agit *“d'une base de données fiable, couramment utilisée par les concepteurs d'ouvrages en mer.*

Les récifs immergés n'ont pas été conçus en tenant exclusivement compte de ces données. D'autres études ont été réalisées pour dimensionner correctement les composantes du projet. Postérieurement à la délivrance des autorisations administratives, les études d'exécution permettront de finaliser la conception des ouvrages portuaires”.

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien enregistré les précisions juridiques et techniques que le maître d'ouvrage apporte et qui sont de nature à fiabiliser son dossier soumis à enquête et les éléments constitutifs de son projet de création de port.

Elle comprend bien la confiance que l'équipe de maîtrise d'œuvre inspire légitimement au maître d'ouvrage, compte tenu de ses compétences et de ses références avérées. Il n'en demeure pas moins ainsi que ce dernier le reconnaît implicitement que l'assistance fournie en son temps à la commune de Brétignolles sur Mer maître d'ouvrage initial, par les services de l'Etat dès l'élaboration du programme puis des premières esquisses du projet a permis de consolider le projet et son pilotage. Implicitement le maître d'ouvrage en mesure bien l'intérêt lorsqu'il reconnaît que *“La DDE de la Vendée a assisté la commune de Brétignolles sur Mer durant toute la phase de conception des composantes essentielles du projet ...”* et que *“Les*

principes constructifs du projet n'ont pas évolué sensiblement et les ajustements réalisés ont été proposés à l'issue d'une nouvelle campagne d'études complémentaires".

Toutefois la commission souligne que le maître d'ouvrage ne dispose pas en son sein de compétences reconnues dans le domaine de la construction de port maritime ; la Sem Vie qui exploite le port existant ne semble pas en mesure de lui apporter cette expertise.

Pour sa part la commission d'enquête considère que les enjeux financiers, techniques, calendaires... revêtent sur plusieurs registres (économique, financier, commercial, calendaire, technique...) un caractère exceptionnel pour la Communauté de Communes du Pays de St Gilles et recommande au maître d'ouvrage s'il souhaite poursuivre le projet de s'entourer d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, soit internalisée, soit dans le cadre d'un contrat de services qui présente des "garanties" certaines que n'offre pas le partenariat évoqué par le maître d'ouvrage.

Elle suit en cela les recommandations de l'Association de Maires de France qui déclare " que faire appel à un AMO, c'est optimiser un projet tant au niveau financier qu'au niveau technique et permettre l'investissement dans les meilleures conditions (Guide publié en 2015 sous le titre "l'Assistance à Maitrise d'Ouvrage - AMO- Comment réussir vos projets d'infrastructure").

3.2.2 La concertation préalable.

Très peu d'observations fait référence à la concertation préalable, à l'exception de l'association La Vigie (obs. 1377), qui mentionne en particulier : « *Il faut noter que le bilan de la concertation préalable 2017, réalisé par les promoteurs du projet, est un simple relevé des opérations réalisées pas un bilan complet comme le recommande l'Autorité Environnementale : statistique de la fréquentation, échanges avec le public.* »

Quelques intervenants, notamment l'auteur de la n° 2625, regrettent que les réunions de concertation n'aient été organisées que dans quelques communes et non dans toutes celles adhérant à la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles.

La commission d'enquête note que dans le bilan, certaines observations ne sont pas détaillées à l'exemple de celles émanant de 4 associations environnementales (registre au siège de la Communauté de Communes)

La commission d'enquête n'a pas de questions à poser sur ce point, mais elle laisse la possibilité au maître d'ouvrage de s'exprimer.

Réponse du maître d'ouvrage

La concertation préalable a été conduite conformément à la loi, c'est-à-dire durant tout le processus d'élaboration du projet. La commune puis la Communauté de Communes ont défini les modalités de cette concertation qui ont été ensuite scrupuleusement respectées.

La concertation menée par la commune a permis de faire évoluer le projet pour améliorer son intégration environnementale et paysagère. En revanche, la concertation initiée par l'intercommunalité n'a pas suscité une mobilisation du public, malgré les mesures de publicité mises en œuvre.

Les 4 associations environnementales qui se sont exprimées durant cette phase se sont bornées à contester le principe du projet sans émettre de proposition d'amélioration.

Analyse de la commission d'enquête :

Même si la concertation conduite entre 2012 et 2017 peut apparaître modeste au regard de l'ampleur du projet, la commission d'enquête reconnaît volontiers qu'il faut prendre en considération la concertation menée avant 2011 ainsi que la 1ère enquête publique à l'issue de laquelle le projet a été adapté sur plusieurs points (basculement des bassins vers le sud, rétablissement de la voie de circulation est/ouest avec pont levant, mesures compensatoires...).

La concertation préalable a permis une bonne information du public.

3.2.3 La demande d'anneaux.

Cet argument se retrouve à l'appui de nombreuses observations soit pour attester de la nécessité d'un nouveau port lorsqu'elles mettent en avant l'importance des inscriptions ou la durée d'attente, soit pour en contester l'utilité en s'appuyant sur l'évolution des usages et du comportement des plaisanciers nautiques.

A titre indicatif et sans que l'énumération en soit exhaustive, les près de 550 observations ci-dessous font référence à la demande d'anneaux :

100-1003-1004-1020-1022-1024-1032-1039-105-106-1097-1105-111-1142-1143-1148-1151-1152-1160-1182-1184-1190-1199-1202-1203-121-1220-1221-1225-1227-1237-1240-1249-1252-1253-1255-1267-1279-1280-1289-13-1309-1311-1312-1318-1320-1336-1338-135-1352-1355-1358-1385-1388-1391-1407-1422-1428-1429-1434-1435-1436-1439-1441-1447-1448-1485-1486-1498-1533-1550-156-1567-1580-1589-1595-1597-1603-1608-1611-1623-1628-1639-1647-1648-1672-1700-1705-1709-1720-1721-1742-1745-1746-1749-1754-1756-1758-1784-1785-1786-1809-1810-1816-1817-1820-1838-1841-1843-1844-1855-1866-1884-1894-191-1943-1948-195-1951-1954-196-1973-1978-1993-1994-1995-2003-202-2027-2029-2034-2040-2051-2064-2080-2090-2092-2098-2102-2106-2108-2111-2118-2120-2126-2132-2138-2139-2143-2154-2160-2176-218-2209-2236-2249-2251-2259-2275-228-2286-2287-2297-23-2327-2337-2344-2350-2355-237-2373-2385-2391-2396-2397-2399-2415-2416-2418-2459-2474-2488-2506-2514-2519-2526-2534-2542-2543-2544-2560-2585-2598-2621-2631-2632-2654-268-2697-2706-2714-2725-2726-2729-275-2750-2752-2755-2756-2757-2758-2770-2773-2798-2806-2826-2850-2851-2854-2857-290-2917-2918-2938-2952-2961-2977-2983-2984-2988-3017-3020-3027-3048-3049-3051-3057-3079-3098-3100-3103-311-3110-3115-312-3120-3125-314-3143-3145-3147-3148-3151-3152-3169-3185-3186-3201-3202-3209-321-3216-3220-326-3274-3281-3282-3295-3297-3310-3317-3323-3325-3337-3355-3374-3381-3390-3396-3398-3415-3436-3454-3500-3505-3506-3537-3539-3541-3549-3561-3565-3569-3574-3598-3605-3626-3653-3657-3663-3665-368-3680-3686-3688-369-3691-37-3703-3705-3719-3742-3763-3790-3802-3803-3815-3825-3828-3832-3835-3843-3849-3851-3854-3858-3866-3868-3892-3900-3904-3918-3927-3928-3932-3934-3946-395-3967-397-3973-3981-3982-3986-3987-400-4008-401-4021-4039-4074-4084-4106-4117-4120-4135-4137-4138-4141-4142-4144-4148-4158-4171-4176-4198-42-4204-4210-423-4231-4239-4257-4259-4265-4269-4279-4288-4291-4295-4298-4315-4337-4342-4355-4361-4393-4414-442-4426-4434-4445-4455-4485-4493-4495-4499-4501-4508-4515-4520-4542-4548-4561-4567-4572-4594-460-4644-4654-466-4677-4697-4713-4725-4727-4743-477-4790-4802-4834-4839-4840-485-4850-4854-4855-486-488-4880-4898-4900-4907-4913-4914-4915-4920-4927-4936-4942-4943-4949-4953-4961-4972-5004-5052-506-5070-5085-5103-512-5122-5124-5125-5133-5138-5154-5159-5184-5186-5196-5246-5256-5280-531-5319-5328-5331-5335-5337-5338-5339-5354-5358-536-5429-5456-5457-5473-5485-5511-5548-5580-56-5608-5613-5628-565-5650-5659-5666-5701-5705-5712-5728-5765-5814-5815-5829-5849-5853-590-60-607-640-643-644-652-653-659-662-671-672-686-705-709-734-746-748-749-755-757-771-775-781-782-783-788-791-802-807-810-826-830-834-837-841-844-847-853-854-855-879-895-9-900-915-921-932-940-966-983...

La justification d'une offre nouvelle dépend de l'éventuel déséquilibre entre l'offre et la demande sachant que celles-ci peuvent être influencées par des interventions publiques (avantages fiscaux ...).

Pour sa part l'Etat Français a fait connaître depuis plusieurs années ses orientations au profit de la filière nautique de plaisance. A partir de la contribution des industries de la filière nautique datée du 22 mars 2017, le gouvernement depuis la fin de l'année passée a actualisé ses orientations.

La région des Pays de Loire a précisé les siennes plus récemment : elle a l'intention de porter ses efforts d'une part sur la connaissance de la filière sur son territoire et d'autre part sur une augmentation de l'offre privilégiant l'amélioration de ports existant et une offre de «port à sec ».

Enfin le département de Vendée met en place une ligne budgétaire de 52 millions d'euros sur 5 ans pour soutenir la plaisance nautique. Ceci a été confirmé lors d'un entretien (en date du 28 septembre) de la commission d'enquête avec un conseiller départemental qui a rappelé le soutien de sa collectivité territoriale au projet de création de port sur la commune de Brétignolles sur mer

Toutefois force est de reconnaître que la connaissance de la filière est moins développée en région Pays de la Loire et en Vendée qu'elle ne l'est en région Bretagne (voir étude sur les retombées économique du nautisme en 2015) et Normandie (voir étude sur la filière nautique normande mentionnée à l'occasion du projet d'extension du port de Cherbourg).

3.2.3.1 L'offre d'anneaux

a) Présentation générale

L'offre d'anneaux au nord de la Loire et sur la région Bretagne est supérieure à celle présente au sud de la Loire (sources : Wikipédia et observatoire national des ports de plaisance – rapport 2015).

Ainsi pour un linéaire côtier comparable (de Saint Nazaire à Lorient d'une part et de Pornic à La Rochelle d'autre part) :

- ✓ Les chiffres de la population permanente sont très proches : de l'ordre de 80.000 habitants dans les 2 cas ; dans le même temps, le Département de la Vendée et ses plages constituent l'une des toutes premières destinations touristiques du littoral atlantique, il représente près de 50% de l'offre d'hébergement (700.000 sur 1.430.000 lits) en Pays de Loire. Il représente également près de 50% de la fréquentation mesurée en nuitées (37 sur 80 millions en 2016) – sources : région Pays de Loire : chiffres clés du tourisme- années 2015 et 2016.
- ✓ En ne retenant que les principaux ports, l'offre d'emplacements est supérieure d'au moins 25% au nord de la Loire
- ✓ Cette offre est mieux répartie géographiquement : au sud de la Loire les ports de La Rochelle concentrent 40% de l'offre.

Pour certaines observations, la location d'un bateau n'a jamais été aussi facile sur un «modèle d'ubérisation». Pour d'autres, « le temps d'attente pour obtenir un anneau s'est notablement réduit » et cette tendance n'est pas contestée. Pour le responsable à la Chambre de Commerce et d'Industries de Nantes – St Nazaire, « les ports de plaisance se trouvent à une période charnière et doivent faire face à des mutations ».

b) Les perspectives d'évolution de l'offre locale

Le dossier soumis à enquête recense les différentes offres (pages 16 à 24 de l'étude Odyssea-Développement). A l'exception du port des Sables d'Olonne peu de projet ou intentions semblent susceptibles d'affecter le bassin de navigation auquel appartiendrait le port de Brétignolles sur Mer.

Les Sables d'Olonne ont abandonné le projet d'un port à sec, ce que l'un des gestionnaires rencontrés explique ainsi :

- ✓ La navigation sur le littoral méditerranéen s'organise le plus souvent, au moins sur un weekend voire davantage ;
- ✓ Sur le littoral atlantique, en lien avec la taille et la propulsion dominantes des bateaux ancrés, elle est très fréquemment organisée à la journée voire à la ½ journée ; les contraintes d'un port à sec deviennent rapidement rédhibitoires pour ce type d'usage.

Toutefois quelques observations relaient des informations issues de sites internet et d'articles de presse récents. Elles citent le projet « EDPO 2030 » constituant une nouvelle perspective sur les Sables d'Olonne : création d'une nouvelle offre par extension de l'existant pour une jauge comparable (1000 places) et présentant en phase de conception, des contraintes de site très proches de celui de la Normandelière (périmètre Natura 2000, zone humide, vasière...)

c) *La demande d'anneaux*

Les tendances générales

Depuis la crise économique de 2008, la vente de bateaux à moteur qui représente près de 80% de la flotte de plaisance, a régressé. Il semble que ce marché enregistre de nouveau une progression depuis 2015.

13.550 immatriculations en 2009 puis 9.300 en 2014 et un retour au-dessus de la barre des 10.000 immatriculations depuis 2015 (source : l'usine nouvelle février 2018).

Toutefois bon nombre des observations mentionnées ci-dessus soulignent la baisse de la demande que confirment les gestionnaires de ports que la commission d'enquête a rencontrés (voir les comptes rendus de ces entretiens).

Cette diminution résulterait principalement de 3 facteurs socio-économiques :

- le vieillissement des propriétaires de bateaux à moteur qui représentent une majorité de bateaux ancrés dans les ports
- La baisse de pouvoir d'achat des nouvelles générations qui leur succèdent
- l'usage des plaisanciers (que certains professionnels disent moins marins) et qui s'orientent plus facilement vers des usages partagés (location, copropriété ...)

L'évolution des listes de demandes d'emplacements dans les ports confirme cette tendance comme le rappelle justement une observation se référant à différents articles d'un quotidien régional qui titrait à la fin de l'année 2011 « des places se libèrent dans les ports de plaisance », précisant que « la tendance (à l'augmentation des demandes) dans les petits ports de plaisance de Bretagne s'inverse, seuls les grands ports offrant le maximum de services sont prisés ».

Au titre de ces services, l'observatoire national des ports de plaisance est riche d'enseignements ; pour son analyse, il retient les équipements suivants en 2015 :

Nature d'équipements	Les grands ports (+500pls) en %	Ensemble des ports en %
Bureau accueil	100	90
Point info tourisme	71	59
Cales mises à l'eau	81	82
Aire carénage	81	56

Sanitaires	100	92
Vidéo surveillance	62	38
Gardiennage	53	34
Station carburant	79	44
Commerces « in » périmètre	94	80

Les principaux ports maritimes de plaisance sortent peut-être progressivement d'une logique de parking à bateaux pour développer :

- ✓ Des démarches et des services collaboratifs
- ✓ Des offres clés en main (produit complet « all inclusive »)
- ✓ Et structurer son territoire d'accueil (services, animations ...)

Ce que la revue Voiles et Voiliers souligne à la fin de l'année 2013 « la situation se détériore depuis 2004 dans les ports de l'Atlantique... » .

Implicitement le maître d'ouvrage du projet reconnaît cette baisse de la demande puisque faisant abstraction des ports situés dans les îles dont la clientèle est sans doute moins volatile, son tableau (page 40 du mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale) révèle une baisse globale des demandes dans les ports les plus importants (St Gilles, les Sables, Bourgenay, Jard) : de 1.200 en 2013 elles descendent à 900 en 2018.

d) *La demande locale*

La commission d'enquête a eu confirmation de l'ordre de grandeur des demandes auprès des gestionnaires des ports de Saint Gilles Croix de Vie (300 demandes) et d'Olonne aux Sables d'Olonne (215), soit un total à ce jour de 515 et non plus de 608 comme figuré au dossier soumis à enquête (pièce A – page 66)

Sur les 1.000 places du port de St Gilles Croix de Vie 250 sont louées par un propriétaire qui possède sa résidence sur la commune de Brétignolles sur Mer selon le Directeur Général de la SEMVIE.

Pour ce dernier, le temps d'attente pour satisfaire une demande approche les 4 années. D'une façon générale les professionnels en charge de la gestion de ports maritimes estiment qu'il faut solliciter de 2 à 4 demandeurs pour attribuer (sans attendre pour éviter les pertes de recettes) une place au moment où celle-ci est disponible :

- ✓ « ... les 2/3 répondent négativement » pour ce gestionnaire de plusieurs ports ;
- ✓ Pour cet autre, il faut consulter 4 demandes pour attribuer une des 75 places libérées en moyenne chaque année.

e) *La liste de pré-réservation pour le port (en projet) de Brétignolles sur Mer :*

Cette liste de pré réservations pour le port de Brétignolles sur Mer, fait polémique et sa fiabilité est vivement contestée par une bonne part des personnes qui émettent un avis défavorable.

Il est vrai que son mode d'établissement peut générer une réelle fragilité :

- ✓ L'inscription est gratuite, ce qui facilite la demande celle-ci étant sans contrepartie. Pour limiter les doubles voire les triples inscriptions, des gestionnaires ont mis en place le paiement d'un droit le plus souvent modeste,

- ✓ L'inscription est déclarative et ne donne lieu à aucune vérification notamment de résidence, de propriété ou de détention de permis.

Néanmoins pour ces pré inscriptions, le dossier précise que 55% des demandeurs possèdent un bateau. 63% des demandes concernent un bateau d'une longueur inférieure à 8 mètres et près de 75% des demandeurs ont une résidence sur les communes de Brétignolles ou de Brem sur Mer.

Ainsi, en appliquant le « coefficient de correction » que cite une observation et que préconise la revue « voiles et voiliers » de mars 2013, la demande fiable (1 pour 5 environ) serait de l'ordre de 300 unités.

Dans la meilleure hypothèse, en appliquant « le coefficient de perte » le plus avantageux retenu par les gestionnaires rencontrés (2 pour 3) elle serait légèrement supérieure à 500 unités.

La fiabilité de cette liste de pré réservations jugée par quelques-uns insuffisante a conduit ceux-ci à solliciter de la commission d'enquête qu'elle en obtienne communication ; unanimement, la commission n'a pas jugé opportun de donner une suite favorable à ces demandes :

- ✓ La liste contenant des informations à caractère personnel n'aurait probablement pas été qualifiée de « communicable » par la Commission d'Accès aux Documents Administratifs,
- ✓ Les membres de la commission ne disposent d'aucune capacité juridique à conduire des investigations ou vérifications

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Si le projet de création de port se poursuit, quels sont les moyens dont le maître d'ouvrage envisage de se doter pour réduire les incertitudes afférentes à la demande d'anneaux (étude marché, inscription payante ...) ? Dans quels délais ?
- ✓ Le maître d'ouvrage a-t-il eu connaissance des dernières perspectives qui pourraient être développées sur le Pays d'Olonne (projet EDPO 2030) ?
Compte tenu de la capacité financière de la nouvelle agglomération susceptible de porter ce projet EDPO 2030 et au regard des informations connues quels seraient les atouts éventuels du projet du Pays de Saint Gilles ?
Quels effets cela peut-il avoir sur son projet (réductions d'offre, recherches d'économies, progressivité des équipements ...) ?

Réponses du maître d'ouvrage

Selon le maître d'ouvrage et comme l'indique son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale, les études les plus récentes démontrent que les listes d'attente sont globalement en augmentation en 2018, un document d'analyse des activités de plaisance rédigé par la Direction des Affaires Maritimes de l'Etat confirme cette tendance en montrant que le nombre des immatriculations des navires était de nouveau en progression.

Soulignons cependant que la croissance des ventes ne se traduit pas nécessairement ou immédiatement par une croissance de la demande d'anneaux

Toujours selon le Maître d'ouvrage *“rien ne permet donc de considérer que le port de Brétignolles sur Mer ne répond pas à une demande réelle”*. Ses études fournies pour les besoins de l'enquête montreraient *“que tous les ports de plaisance de l'Atlantique sont pleins.*

En Bretagne, la très forte densité des ports dans le bassin de navigation ne constitue pas un inconvénient mais participe au contraire au dynamisme des infrastructures existantes.

Le port de Brétignolles sur Mer répond à une demande réelle d'anneaux. Les plaisanciers visés par le projet sont ceux inscrits sur les listes d'attente des ports voisins mais surtout les personnes qui résident dans un périmètre rapproché et qui se sont inscrites sur le fichier mis à leur disposition par le maître d'ouvrage”.

Il ajoute que *“Dès l'obtention des autorisations administratives nécessaires, il (= le maître d'ouvrage) rendra l'inscription sur cette liste payante et précisera ces pré-réservations pour dimensionner au mieux les infrastructures portuaires. Enfin, cette liste intégrera également les demandes des professionnels du nautisme, qui ont besoin d'anneaux pour commercialiser leurs bateaux.”*

Enfin concernant l'offre et plus particulièrement des projets d'extension ou de création, *“Le maître d'ouvrage confirme une nouvelle fois que la Communauté d'Agglomération des Sables d'Olonne n'a aucun projet d'extension du port de plaisance des Sables d'Olonne”*.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête :

- ✓ D'une part note que l'offre susceptible d'être présentée avec la réalisation du projet s'inscrit dans un contexte temporel de concurrence relativement faible pour le moment (moins d'offre sur le littoral vendéen que sur le littoral atlantique breton, absence de projet sur les ports les plus proches 'atlantique ...)
- ✓ D'autre part considère qu'il existe une demande d'anneaux ou d'emplacements que l'offre portuaire existante sur la côte vendéenne ne parvient pas à satisfaire.

Elle observe cependant que cette demande évolue pour une part suivant la situation économique (crise de 2008) et pour une autre part selon les évolutions de pratiques et qu'elle connaît une tendance baissière lorsque les effets de crise économique ne sont pas estompés.

La commission d'enquête considère utile de *“fiabiliser la demande”* le plutôt possible et avant tout point de non-retour pour au besoin engager des mesures correctrices et adapter les modalités de l'offre.

De ce point de vue, elle regrette que le maître d'ouvrage n'envisage pas de recourir à une étude de marché mais note qu'il n'existe pas de projet concurrentiel géographiquement proche et que le maître d'ouvrage est disposé à mettre en œuvre des inscriptions payantes :

. Dès l'obtention de l'autorisation de création du port

. Et donc avant l'attribution des marchés dont la procédure devrait s'étendre sur environ 9 mois voire davantage, le temps de définir le PRO, de lancer la consultation assortie d'un délai raisonnable au regard des enjeux et de négocier éventuellement leurs modalités.

3.2.4 Autres solutions.

A titre indicatif et sans que l'énumération en soit exhaustive, les près de 480 observations ci-dessous font référence aux solutions alternatives à un port à flot :

2530, 1630, 5433, 1883, 1693, 1859, 1856, 1847, 1743, 1758, 1786, 1706, 1837, 1811, 1620, 1615, 1690, 1654, 1650, 1648, 1684, 1640, 1639, 1722, 10, 186, 42, 45, 106, 120, 204, 209, 214, 311, 312, 314, 317, 281, 367, 143, 160, 241, 248, 345, 354, 360, 199, 429, 425, 453, 454, 458, 505, 517, 547, 555, 558, 566, 567, 568, 569, 574, 536, 638, 635, 602, 614, 681, 691, 792, 760, 830, 831, 854, 702, 718, 807, 809, 811, 921, 669, 932, 959, 960, 1030, 912, 1001, 1055, 1101, 1112, 1097, 1147, 1150, 1241, 1242, 1250, 1256, 1201, 1233, 1231, 1225, 1338, 1282, 1343, 1347, 1350, 1351, 1355, 1356, 1313, 1444, 1443, 1432, 1426, 1421, 1411, 1503, 1519, 1546, 1547, 1548, 1489, 1490, 1554, 1555, 1534, 1533, 1528, 1574, 1943, 1949, 1948, 1946, 1915, 1945, 1916, 1917, 1993, 1921, 2040, 2034, 2048, 2046, 2043, 2056, 2059, 2092, 2094, 2108, 2142, 2139, 2147, 2148, 2153, 2172, 2176, 2241, 2242, 2259, 2254, 2252, 2251, 2249, 1647, 2236, 2235, 2233, 2232, 2328, 2302, 2305, 2324, 2321, 2318, 2534, 2356, 2355, 2347, 2344, 2399, 2404, 2409, 2414, 2415, 2416, 2452, 2448, 2444, 2491, 2433, 2429, 2428, 2526, 2541, 2543, 2549, 2590, 2566, 2617, 2619, 2660, 2652, 2759, 2752, 2750, 2747, 2701, 2703, 2705, 2842, 2843, 2844, 2860, 2807, 2809, 2857, 2851, 2840, 2897, 2832, 2824, 2936, 3005, 3019, 3037, 3033, 3030, 3027, 3083, 2941, 2942, 2943, 2944, 2947, 2955, 2957, 2959, 3056, 3053, 3049, 3137, 3130, 3127, 3143, 3144, 3160, 3253, 3251, 3250, 3245, 3241, 3252, 3256, 3258, 3259, 3116, 3119, 3115, 3264, 3210, 5693, 3345, 3360, 3337, 3303, 3308, 3317, 3417, 3418, 3444, 3458, 3474, 3438, 3487, 3536, 3538, 3539, 3561, 3541, 3605, 3615, 3580, 3683, 3654, 3686, 3655, 3656, 3692, 3698, 3703, 3727, 3725, 3723, 3733, 3738, 3720, 3719, 3741, 3746, 3750, 3860, 3859, 3851, 3842, 3818, 3958, 3957, 3953, 3941, 4004, 4011, 3826, 3935, 3931, 4015, 4058, 4046, 3962, 4109, 4110, 4111, 4036, 4022, 4136, 4124, 4201, 4215, 4306, 4308, 4309, 4313, 4327, 4359, 4357, 4348, 4345, 4337, 4441, 4448, 4445, 4495, 4427, 4421, 4405, 4537, 4522, 4508, 4555, 4546, 4545, 4541, 4599, 4613, 4611, 4624, 4675, 4730, 4646, 4645, 4644, 4651, 4659, 4737, 4656, 4655, 4654, 4695, 4685, 4683, 4755, 4754, 4750, 4785, 5739, 4807, 4809, 4874, 4816, 4961, 5002, 4846, 4955, 4949, 4946, 4945, 4944, 4943, 4942, 4934, 4926, 4834, 4829, 5060, 5058, 5057, 5050, 5047, 5045, 5043, 5037, 5081, 5105, 5089, 5388, 5202, 5203, 5206, 5209, 5197, 5198, 5252, 5316, 5318, 5254, 5492, 5256, 5403, 5404, 5248, 5415, 5245, 5243, 5511, 5456, 5441, 5358, 5354, 5347, 5344, 5343, 5558, 5557, 5545, 5735, 5760, 5728, 5757, 5725, 5752, 5723, 5741, 5721, 5651, 5645, 5682, 5595, 5628, 5548, 5537, 5533, 5528, 5524, 5429, 5335, 5331, 5326, 5239, 5675, 5234, 5231, 5230, 5612, 5704, 5707, 5711, 5808, 5845, 5848, 5854, 5852, 5851, 5849

3.2.4.1 Un autre port, ailleurs, différent

De nombreuses observations envisagent d'autres alternatives à ce port. Ce sont des personnes défavorables au projet qui les proposent. Les interventions des personnes favorables visent à montrer l'impossibilité de réaliser ces autres projets (obs. 1225, 2275...)

Les solutions qui reviennent le plus souvent sont :

- ✓ Le réaménagement du port de Saint Gilles Croix de Vie, avec éventuellement un port à sec qui permettrait une gestion dynamique des places dans le port à flot *"Les intérêts du port à sec sont nombreux et multiples (obs.3725)"*.
- ✓ L'agrandissement du port des Sables d'Olonne : 800 places dans le bassin des chasses et 400 places dans un port à sec à la Cabaude. (Projet Armada obs. 3143)

Est également proposé :

- ✓ Un port à la Sauzaie, ou à la Parée.
- ✓ Un port dans l'estuaire de l'Auzance à la Gachère.
- ✓ Un port à sec sur le site de la Normandelière.
- ✓ *"Une réflexion globale sur l'ensemble des équipements (cales, mouillages, ports) du secteur concerné pour envisager une amélioration de leur fonctionnement, une complémentarité et des innovations (obs.3962)"*.

En ce qui concerne le port de Saint Gilles Croix de Vie qui est aussi situé sur le territoire de la Communauté de Communes, il est proposé de rajouter des pontons dans tous les endroits qui en sont encore dépourvus. Dans l'entrée du port à côté de l'embarcadère pour l'Île d'Yeu, le long du quai rivière dans le confluent avec le Jaunay, et entre le pont de la Concorde et le pont

de la rocade. D'importants travaux de dragage seraient nécessaires car ce sont actuellement des lieux utilisés pour l'échouage.

La commission d'enquête a rencontré le Directeur de la SEMVIE le 12/09/2018. Celui-ci a expliqué les raisons pour lesquelles les différentes solutions d'extension évoquées ci-dessus ne sont pas réalisables (envasement permanent à l'embouchure du Jaunay, coût très élevé des travaux entre les 2 ponts, Baie de l'Adon réservée pour le port maritime).

Les opposants au port reprennent à leur compte un article de Ouest-France de novembre 2017 dans lequel le directeur de la SEMVIE évoque la possibilité de réaménager ce port pour le faire passer de 1200 places à 1700 places.

Ce dernier, dans une observation répond que ces propos ont été mal interprétés et argumente pour justifier l'impossibilité d'augmenter la capacité d'accueil de Port la Vie. (Encombrement du chenal, gestion des mouillages par « les plaisanciers de la Vie », nécessité d'importants dragages, conflit avec les activités existantes, impossibilité de réaliser les parkings nécessaires...)

Le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale rappelle un projet d'extension en face du ponton N°8. Ce projet est maintenant abandonné, mais existe-t-il des raisons de ne pas le réactiver ?

Le concours national des ports de plaisance exemplaires privilégie l'agrandissement et la réhabilitation des sites existants et la construction de port à sec (3869). La Région des Pays de la Loire veut anticiper les ports de plaisance du futur et met l'accent sur le développement des ports à sec qui présentent l'avantage d'être une alternative à la construction de nouvelles infrastructures lourdes et coûteuses (4737)

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Des études complètes, ou des avant-projets sur les possibilités de réaménagement de Port la Vie ont-ils été réalisés ? Si ces documents existent, la commission demande qu'ils lui soient communiqués.
- ✓ Le projet des Sables d'Olonne est-il une réalité ? Quelles informations pouvez-vous nous transmettre à ce sujet ?
- ✓ L'installation d'un port à sec dans le Pays de saint Gilles a-t-elle été étudiée ? avec une gestion dynamique comme d'autres ports l'ont déjà fait ?
- ✓ La mutualisation entre les 2 ports de la Communauté de Communes se limitera-t-elle au personnel et au matériel ou sera-t-elle plus large (types de bateaux, événements...) ? Si oui bien vouloir nous faire part des pistes envisagées en précisant les buts poursuivis.

Réponses du maître d'ouvrage :

A) Réaménagement de Port la Vie

La saturation des espaces bordant le port de Saint Gilles Croix de Vie est une évidence pour l'ensemble des acteurs locaux.

Il n'existe aucune place à terre comme en mer dans l'environnement du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie permettant d'envisager une extension de ce dernier.

Un seul projet d'extension (commune de St Gilles Croix de Vie en 2013) pour un nombre très limité d'anneaux a été envisagé mais les études conduites sont restées sommaires (documents joints en annexe 1). Le coût du projet (4 000 000 € pour 20 anneaux) est dissuasif et la rentabilité d'une telle extension est totalement exclue.

Les participants à l'enquête n'ont pas remis en cause les conclusions du dossier puisqu'aucun espace n'a été identifié pour accueillir de nouveaux pontons. En revanche, deux observations ont mis en évidence les risques que comporterait l'extension du port pour la navigation dans le chenal, qui est déjà saturé.

Si au demeurant, une telle extension s'était avérée possible, elle ne constituerait pas une alternative au port en projet, qui vise à renforcer la polarité sud du territoire intercommunal.

B) Projet des Sables d'Olonne

Le maître d'ouvrage confirme une nouvelle fois que la Communauté d'Agglomération des Sables d'Olonne n'a aucun projet d'extension du port de plaisance des Sables d'Olonne.

C) Port à sec à St Gilles Croix de Vie

Les ports à sec sur la façade atlantique ne rencontrent pas le succès escompté. Récemment, deux projets de ce type ont été abandonnés (aux Sables d'Olonne et à la Rochelle). Le port à sec ne répond que très partiellement aux besoins des plaisanciers, et selon les sites spécialisés, les tarifs de ces infrastructures sont voisins des anneaux à flots.

Au-delà des difficultés que pose la commercialisation des places de port à sec, une telle infrastructure nécessite des espaces à proximité des bassins portuaires qui font défaut au port de Saint Gilles Croix de Vie.

Par conséquent, le port à sec n'est pas une solution adaptée à Saint Gilles Croix de Vie et ne répond en rien aux attentes du maître d'ouvrage, qui entend rappeler une nouvelle fois que la réalisation d'un port à Brétignolles sur Mer vise à renforcer la polarité sud du territoire communautaire.

D) Mutualisation entre les 2 ports

La mutualisation des deux ports a pour but de confier les deux sites à un seul et même exploitant. Cette mutualisation sera déterminante pour développer le port de Saint Gilles Croix de Vie et favoriser l'organisation de manifestations nautiques de premier plan.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des affirmations du maître d'ouvrage relatives au site de St Gilles Croix de Vie (ports à flots et à sec) mais regrette qu'une étude, même sommaire, couvrant tous les champs du possible, n'ait été réalisée par un cabinet spécialisé. Elle aurait permis de lever les doutes émis par le public qui, contrairement à ce qui est indiqué ci-dessus, a fait diverses propositions avec, dans certains cas, des plans joints aux observations écrites.

La commission regrette également que le renforcement de la polarité sud du territoire de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles, par la création d'un port de plaisance n'ait pas été mis en valeur dans le dossier d'enquête. Cela a eu pour conséquence de focaliser l'attention sur le besoin d'anneaux supplémentaires.

3.2.4.2 Un projet d'une autre nature

Des opposants au projet de port considèrent que les besoins des résidents permanents et des touristes peuvent facilement être satisfaits par la création d'une cale de mise à l'eau à la Normandelière et/ou la réhabilitation complète de celle de la Sauzaie dans la mesure où il s'agit de petites embarcations destinées à la pêche/promenade à la journée. Dans l'observation 3005 il est noté « *la majorité des vrais propriétaires ont des bateaux à moteurs qui nécessiteraient une vraie cale de mise à l'eau ; celle de la Sauzaie pourrait largement être améliorée et sécurisée il pourrait s'en créer une à la Normandelière* » Cette solution, outre son coût modeste, aurait l'avantage de préserver le site existant (obs.3962) et en particulier la dune, tout en supprimant les risques actuels que constitue la mise à l'eau à l'aide de tracteurs. Elle permettrait aussi le réaménagement au même endroit d'un bassin de baignade et d'initiation à la voile dont la fermeture est très fortement regrettée.

Partant du postulat que l'équilibre financier du port n'est pas atteignable sans recours à la fiscalité locale plusieurs personnes émettent l'idée de substituer à ce projet des équipements qui concrétiseraient l'émergence, à Brétignolles, de seconde centralité voulue au sud du territoire de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles. Elles considèrent ces équipements porteurs d'emplois et de développement économique et d'attractivité au même titre que le port. En outre, disent-elles, ils profiteraient à un plus large panel de la population et favoriseraient l'installation de résidents permanents. Sont citées notamment une salle de spectacle, une seconde piscine (5607), un surf ranch Kelly Slater (1489), un parc nature avec des animaux, une ferme pédagogique....

(4499) Demain autour de la carrière pourrait s'installer 4 maraîchers et une activité aquatique, ...Un projet tout aussi simple, plus éco responsable fournira autant d'emplois que le projet de port.

En conclusion de l'observation 2973 des contre-propositions sont décrites. Elles portent sur la complémentarité à rechercher entre l'estuaire de la Vie (navigation de plaisance) et la Normandelière (nature et loisirs doux de la mer)

Question de la commission d'enquête.

- ✓ Dans le SCoT la commune de Brétignolles est identifiée comme pôle de centralité. La réflexion qui a précédé ce choix a-t-elle permis d'identifier des équipements structurants nécessaires à l'ensemble de la Communauté de Communes ou plus spécifiquement à cette partie de son territoire ?
Si oui nous souhaiterions en connaître la nature et l'importance ainsi que les raisons pour lesquelles le projet de port leur a été préféré.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les auteurs du SCoT n'ont pas établi de liste préférentielle d'équipements à réaliser mais ils ont considéré que le port de Brétignolles sur Mer était l'une des clés de ce développement harmonieux et qu'il s'intègre dans un ensemble de réalisations mises en œuvre depuis le début des années 2000 directement par la Communauté de Communes (multi accueil et pôle d'entreprises à Brétignolles, accueil de loisirs à Brem sur Mer...) ou avec son soutien financier (Médiathèque à Brétignolles, salle de sports à la Chaize Giraud...)

Le port de plaisance n'est donc pas le seul outil de l'affirmation de cette polarité Sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie mais il en constitue un élément essentiel, sans lequel l'identité de cette partie du territoire ne se démarquera pas.

Analyse de la commission d'enquête :

Même si quelques équipements ont été réalisés directement par l'intercommunalité ou avec son soutien il apparaît que seul le projet de port est considéré, par le maître d'ouvrage, de nature à établir cette centralité au sud du territoire.

3.2.5 La circulation.

3.2.5.1 La circulation automobile

Une soixantaine d'observations évoquent la circulation automobile autour du port.

Parmi celles-ci figurent les observations :

90-215-318-428-429-437-440-683-692-801-1033-1059-1120-1298-1299-1313-1321-1384-1432-1491-1519-1639-1640-2291-2425-2438-2500-2530-2626-2630-2736-2761-3111-3218-3264-3398-3408-3437-3493-3540-3605-3635-3652-3660-3701-3715-3782-3807-3808-3910-4644-4760-4770-4777-4958-5046-5126-5149-5150-5238-5256-5418-5493-5524-5784-5792

Quelques-unes estiment que la circulation automobile sera **améliorée** pour deux raisons. Les habitants de Brétignolles possédant un anneau à St Gilles ou aux Sables bénéficieront d'une plus grande **facilité d'accès à leur bateau** amarré à la Normandelière et n'encombreront pas les routes déjà très chargées en période estivale : « *C'est autant de rotations domicile-port des Sables/Saint Gilles en moins* » (observation 3910).

Elles soulignent aussi que l'organisation de la circulation prévue vers le port privilégie des liaisons douces : « *Seules **deux voies dédiées aux voitures** sont conservées : la liaison Dunes-Marais Girard et liaison RD 38-port* » (observation 3652).

A l'inverse, la majorité exprime **deux craintes**. Ces observations redoutent que le projet conduise à **un accroissement de la circulation** l'été : elles partent du constat que les structures routières ne sont pas encore prêtes à supporter cet accroissement et que Brétignolles situé sur la route littorale est éloigné des axes rapides, « *Le réseau routier est déjà en situation de saturation chronique l'été. Le projet va aggraver cette situation* » (Observation 3164).

Surtout ce sont **les embouteillages** engendrés par le pont mobile en période estivale qui sont craints : « *L'accès au bourg pour toutes les habitations qui sont au sud du port obligerait les habitants à faire un grand détour pour éviter les inconvénients du pont levant : horaires aléatoires, embouteillages inévitables !* » (Observation 3635)

Ceux qui déposent en ce sens s'appuient sur la lecture du dossier (Pièce A, page 100) et y lisent que l'interruption de la circulation peut aller jusqu'à 20, voire 30 minutes, selon le convoi de bateaux à faire transiter et qu'une seule ouverture du pont mobile par jour à heure fixe n'est retenue que pour les seules premières années de fonctionnement.

Plusieurs propriétaires de logements au **Domaine du Grand Large**, le délégué du conseil syndical, constatent qu'actuellement les enfants de la résidence vont aux deux **terrains de tennis** en toute sécurité. Dans le projet, il est prévu de faire passer les voitures qui iront à la crêperie et à la plage de la Normandelière par le rond-point à l'entrée de la résidence. Ils demandent « *le passage par l'extérieur des terrains de tennis et le futur plan d'eau de mer* » (Observation 692).

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ **Quand le pont sera levé**, quelles **modalités de signalisation** et d'information des automobilistes sur les horaires, les délais d'attente et le contournement sont prévues ?
- ✓ Un **plan de circulation de substitution** a-t-il été prévu, en particulier l'été ?
- ✓ Un **ponton d'attente** est-il envisagé pour le convoi de bateaux de façon à réduire le plus possible l'interruption de la circulation ?
- ✓ Est-il concevable que la route entre les **terrains de tennis** et la **résidence du Grand Large** passe entre le bassin de baignade et les terrains de tennis ? A défaut quels aménagements pour la **sécurité** des habitants de cette résidence seraient envisageables ?

Réponse du maître d'ouvrage :

-Le pont levant permet de supprimer les obstacles du projet en termes de circulation.

Les manœuvres du pont seront limitées en fréquence et leur durée sera relativement courte.

-Les voies existantes permettent de dévier la circulation en cas de manœuvre du pont. Un dispositif de signalisation adapté sera mis en place.

Le détour induit par le pont reste limité : 1km environ entre les plages du Marais Girard et de la Normandelière , 430m environ pour la piste cyclable.

-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.

-Cette proposition [concernant la route entre terrains de tennis et résidence du Grand Large] va être mise à l'étude pour mesurer ses avantages et ses inconvénients.

Le maître d'ouvrage précise que cette voie d'accès, quel que soit son tracé définitif, 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 garantir la sécurité des piétons.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission prend note qu'un dispositif d'information des automobilistes et qu'un plan de déviation de la circulation sont prévus lors des manœuvres du pont. Ces dispositions seront particulièrement nécessaires en période estivale.

L'étude de l'emplacement de la route entre les terrains de tennis et la résidence du Grand Large permettra d'évaluer l'inconvénient d'une moindre tranquillité que représente un rapprochement de la route du bassin de baignade. Plus généralement la commission juge favorablement l'instauration au minimum d'une zone où la vitesse des véhicules est réduite à 20km/h, disposition susceptible de s'appliquer tout autour du port et des bassins compte tenu notamment de la fréquentation des lieux par des familles avec des enfants.

3.2.5.2 La circulation des piétons et des cyclistes

Près de 200 observations abordent la circulation des piétons et des cyclistes, notamment les observations ci-dessous :

74-84-105-106-155-183-214-215-241-243-258-288-311-312-327-346-350-358-428-429-507-603-650-660-692-713-733-790-801-843-946-960-976-1009-1042-1053-1058-1059-1160-1201-1213-1298-1313-1320-1323-1336-1338-1351-1405-1448-1555-1619-1630-1640-1647-1654-1667-1705-1747-1786-1822-1832-1843-1853-1915-1925-1952-2023-2139-2145-2150-2202-2235-2236-2255-2256-2259-2323-2328-2341-2350-2355-2405-2408-2409-2429-2441-2452-2457-2528-2553-2555-2557-2558-2649-2736-2761-2814-2844-2856-2857-2860-2907-2915-2947-2955-2957-2960-3029-3044-3046-3048-3059-

3111-3114-3153-3155-3196-3236-3238-3241-3250-3263-3343-3348-3349-3381-3408-3420-3440-3447-3507-3535-3540-3557-3564-3635-3650-3652-3657-3715-3857-3863-3935-3958-3959-3972-4031-4050-4054-4057-4144-4237-4242-4356-4539-4546-4559-4610-4615-4651-4753-4834-4835-4836-4837-4844-4853-4944-4957-4958-5046-5051-5055-5126-5149-5150-5154-5156-5159-5230-5234-5243-5256-5335-5347-5493-5524-5692-5721-5724-5735-5754-5821-5848-5853-5855-5857

Certaines observations se réjouissent que le projet comporte **des sentiers piétonniers et des pistes cyclables** facilitant l'accès au bourg et offrant de nouveaux lieux de promenade à découvrir : (3557) « *Les pistes cyclables et piétonnes en haut du bassin de voile légère débouchent au rond-point du lotissement Bacchus et du Marais Girard, c'est à dire à 200 m de la rue du petit Fief et du parking du Super U. Autant dire qu'en deux coups de pédales on se retrouve au cœur de ville.* ».

Toutefois certains vont jusqu'à évoquer un gros impact pour la circulation et le bien-être des habitants. Le plus grand nombre redoute que le port ne représente **une coupure** de plus d'un kilomètre de profondeur entre deux parties de la commune, entre les plages du Marais Girard et de la Normandelière : (3857) « *La continuité des plages depuis Saint Gilles jusqu'aux Sables est supprimée* »

Lors des permanences, ils ont été nombreux à tenter de mesurer sur le plan le **détour** engendré par le port : (288) « *La piste cyclable serait déviée de combien de kilomètres ?* »

Ce détour est en réalité de 2, 5 km.

Partant de ce constat des propositions sont faites pour assurer **la continuité du passage, remédier à l'allongement des parcours** et à l'éloignement du bord de mer.

Si une simple passerelle mobile à l'entrée du chenal, sans doute peu réaliste, aurait permis de ne pas diviser la plage en deux parties (Observation 790), **le pont mobile** est clairement identifié comme un trait d'union, certains proposent qu'il comporte une « piste cyclable » qui se prolonge rue de la Source et non seulement une « bande cyclable » car « *il faudra emprunter un pont commun avec les autres moyens de transport* » (Observation 2452). D'une manière générale à la faveur de cet aménagement, la suggestion d'une remise en état des pistes existantes est aussi faite.

Surtout en complément du pont mobile, la solution de continuité d'**un passeur, d'une navette** est fréquemment exprimée : « *Pour la coupure entre les plages serait-il possible d'envisager un passeur comme aux sables d'Olonne ?* » (Observation 3258) ou « *Une navette écologique (électrique) pour relier les deux rives pourrait être une belle idée* » (Observation 74).

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Pourquoi pour faciliter la liaison entre les deux rives du port la solution complémentaire d'**un passeur**, éventuellement par navette électrique, avec pontons, **n'a pas été envisagée** ?
- ✓ Les **pistes cyclables en site propre** peuvent-elles être envisagées partout dans le périmètre du projet ?
- ✓ L'accès aux **personnes à mobilité réduite** (PMR) est-il garanti sur l'ensemble du site ?

Réponse du maître d'ouvrage

-La création d'un tel service [de passeur] n'a pas donné lieu à un nombre d'observations significatif. Cela étant le maître d'ouvrage n'écarte pas cette possibilité et étudiera la mise en place d'une navette de ce type.

-A l'exception du franchissement du pont, toutes les pistes cyclables seront réalisées en site propre. Le franchissement du pont donnera lieu à des études spécifiques en stade PRO

-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. Une réflexion doit toutefois être menée en phase PRO au niveau de la butte paysagère qui présente de fait des pentes marquées.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission considère que ces engagements, qui ne figuraient pas dans le dossier, sont positifs : pistes cyclables en site propre, respect des règles d'accessibilité des PMR y compris pour la butte.

Elle demande qu'une navette électrique avec passeur d'une rive à l'autre et ses équipements minimums soit mise en place au moins lors de la saison estivale compte tenu des passages fréquents et de l'intérêt touristique.

Elle 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.

3.2.6 La préservation du site.

Environ 1000 observations traitent de ce sujet. Parmi elles, les observations suivantes :

1-10-11-21-25-30-37-38-40-41-43-46-47-57-58-73-74-80-81-82-84-90-99-102-105-106-119-120-121-123-124-141-153-155-156-157-160-181-183-186-194-199-208-209-214-215-220-241-243-249-250-258-260-263-283-284-286-287-288-295-298-309-310-311-312-314-318-321-327-346-347-348-350-355-357-358-360-391-396-409-410-413-414-420-425-427-428-429-432-435-439-440-444-446-453-454-457-465-475-484-494-499-501-503-505-507-508-517-536-547-548-550-551-552-553-554-555-556-558-560-582-583-584-586-587-589-596-602-603-605-614-615-617-618-619-635-637-638-650-651-660-670-672-680-681-682-683-684-686-688-691-692-695-696-698-705-713-715-716-719-724-725-733-742-746-747-752-758-790-796-797-801-809-812-814-815-817-820-821-824-831-843-888-892-897-899-902-922-932-942-946-953-954-956-959-960-975-976-991-1009-1028-1030-1033-1042-1045-1053-1055-1058-1059-1060-1070-1093-1094-1097-1110-1111-1112-1116-1139-1140-1145-1146-1147-1149-1150-1159-1160-1201-1209-1211-1212-1213-1224-1229-1248-1259-1291-1298-1306-1313-1314-1317-1318-1320-1323-1336-1338-1343-1344-1346-1347-1350-1351-1356-1364-1365-1371-1384-1386-1389-1391-1393-1401-1405-1415-1417-1421-1423-1432-1434-1435-1442-1443-1446-1448-1459-1469-1478-1485-1489-1490-1504-1506-1513-1514-1516-1519-1528-1530-1534-1536-1540-1541-1545-1546-1555-1565-1582-1584-1592-1612-1615-1619-1620-1628-1629-1630-1639-1640-1647-1648-1649-1650-1651-1652-1653-1654-1655-1667-1686-1687-1691-1705-1707-1722-1724-1727-1731-1743-1747-1786-1787-1795-1804-1812-1813-1822-1832-1840-1843-1853-1885-1886-1895-1901-1915-1916-1917-1918-1921-1925-1936-1942-1946-1947-1949-1950-1952-1981-1986-1987-2005-2009-2010-2011-2012-2022-2023-2024-2025-2028-2032-2042-2043-2053-2055-2059-2087-2088-2099-2108-2112-2114-2120-2131-2135-2139-2140-2142-2145-2150-2152-2183-2191-2194-2197-2200-2202-2203-2207-2215-2225-2227-2231-2232-2233-2234-2235-2236-2240-2241-2242-2248-2249-2251-2252-2254-2255-2256-2257-2258-2259-2260-2277-2303-2305-2313-2317-2318-2323-2328-2329-2330-2337-2340-2341-2344-2348-2350-2354-2355-2356-2361-2372-2373-2374-2389-2391-2394-2398-2402-2403-2404-2405-2407-2408-2409-2412-2415-2416-2417-2422-2425-2429-2432-2434-2438-2439-2441-2442-2444-2450-2451-2452-2455-2457-2459-2482-2500-2503-2509-2513-2517-2518-2528-2530-2543-2546-2549-2553-2555-2557-2558-2560-2578-2579-2583-2584-2586-2593-2603-2617-2619-2632-2633-2634-2637-2638-2644-2649-2652-2658-2659-2660-2661-2669-2684-2701-2702-2703-2705-2707-2728-2736-2747-2750-2761-2790-2792-2796-2802-2803-2804-2805-2806-2810-2814-2825-2840-2844-2848-2856-2857-2860-2882-2884-2887-2897-2902-2905-2906-2907-2915-2920-2922-2941-2942-2943-2944-2946-2947-2955-2957-2960-2961-2962-2973-2974-2979-2981-2990-2994-2998-3000-3003-3007-3008-3013-3019-3027-3029-3030-3033-3044-3046-3048-3054-3055-3056-3059-3087-3097-3102-3104-3106-3111-3114-3115-3116-3117-3119-3127-3129-3130-3132-3133-3141-3144-3153-3155-3157-3158-3160-3170-3196-3198-3208-3217-3236-3238-3241-3250-3251-3253-3256-3259-3260-3262-3263-3267-3274-3277-3278-3284-3301-3308-3310-3314-3317-3322-3326-3327-3343-3345-3348-3349-3351-3360-3361-3381-3384-3385-3388-3393-3397-3398-3408-3410-3417-3418-3420-3438-3440-3447-3455-3487-3497-3499-3507-3508-3522-3532-3535-3540-3541-3542-3544-3546-3557-3559-3561-3564-3569-3579-3582-3584-3585-3586-3589-3595-3598-3600-3605-3606-3607-3616-3620-3635-3650-3652-3654-3655-3656-3657-3659-3660-3663-3701-3702-3704-3712-3715-3719-3720-3725-3747-3748-3749-3751-3752-3754-3756-3758-3762-3766-3779-3785-3786-3800-3807-3808-3819-3828-3851-3856-3857-3863-3887-3891-3894-3901-3903-3905-3908-3930-3935-3942-3950-3953-3957-3958-3959-3972-3973-4002-4003-4011-4016-4020-4022-4031-4032-4040-4044-4046-4050-4054-4057-4058-4079-4081-4089-4090-4093-4094-4096-4098-4101-4104-4105-4108-4109-4111-4125-4136-4144-4146-4147-4151-4169-4170-4174-4180-4182-4186-4187-4198-4199-4201-4202-4205-4208-4216-4221-4231-4237-4242-4244-4247-4250-4255-4256-4263-4272-4280-4282-4301-4306-4308-4327-4334-4346-4348-4350-4351-4354-4356-

4357-4359-4378-4395-4397-4398-4402-4420-4445-4487-4494-4497-4503-4504-4521-4539-4546-4550-4559-4569-4576-4580-4582-4583-4604-4608-4610-4613-4615-4619-4624-4628-4637-4645-4651-4655-4656-4661-4674-4699-4701-4702-4709-4723-4726-4736-4741-4753-4754-4764-4784-4787-4788-4799-4800-4801-4809-4813-4817-4821-4826-4827-4828-4829-4831-4832-4833-4834-4835-4836-4837-4838-4844-4853-4871-4876-4885-4892-4908-4939-4943-4944-4945-4956-4957-4958-4987-4991-5001-5004-5005-5007-5037-5045-5046-5051-5055-5087-5088-5098-5099-5101-5106-5115-5118-5124-5126-5127-5146-5149-5150-5152-5154-5156-5159-5183-5185-5193-5207-5208-5209-5212-5213-5215-5225-5230-5231-5234-5238-5239-5243-5248-5249-5256-5258-5261-5262-5269-5276-5282-5287-5294-5301-5303-5304-5308-5310-5314-5317-5331-5335-5336-5343-5347-5348-5349-5350-5353-5354-5355-5357-5364-5370-5389-5400-5406-5408-5414-5415-5417-5418-5419-5425-5427-5433-5435-5441-5445-5449-5451-5453-5482-5486-5487-5488-5493-5495-5500-5504-5507-5511-5514-5517-5524-5528-5533-5536-5537-5540-5548-5549-5553-5557-5568-5573-5586-5589-5592-5600-5605-5611-5612-5614-5618-5620-5635-5681-5682-5683-5686-5687-5690-5691-5692-5694-5697-5704-5715-5716-5721-5724-5730-5735-5741-5746-5748-5751-5753-5754-5755-5757-5770-5776-5788-5793-5796-5797-5814-5843-5855-5856

3.2.6.1 La préservation des plages.

Quelques observations se réjouissent que le projet contribue à sauver les plages, notamment celle du Marais Girard (5793) : « *Je fréquente tous les étés la plage du Marais Girard. Il m'arrive également d'y aller hors saison. La plage est régulièrement dépouillée de son sable par les assauts répétés des tempêtes hivernales. Si nous ne faisons rien, cette plage est tout simplement appelée à disparaître. Le projet du port prévoit des ouvrages de protection qui limiteront les impacts des fortes mers. C'est une réelle opportunité pour sauver cette plage.* ».

Les plus nombreuses redoutent les effets du projet sur l'ensemble des plages et tout particulièrement sur la plage de la Normandelière.

Pour certains ce sont des éléments « affectifs », en particulier des souvenirs d'enfance qui nourrissent leur opposition (1615) « *Enfant du pays, je fréquente depuis mon enfance la plage du Marais Girard et plus largement le littoral brétignollais Aujourd'hui, c'est ma fille qui profite de la plage et de son environnement...* ».

La notion de bonheur préservé, que le projet pourrait perturber, est assez fréquemment évoquée : « *J'aime les petits bonheurs simples qu'offre cette station balnéaire : baignades, pêche à pied ; ce qu'elle offre à mes petits-enfants : voile, surf* » (Observation 4002)

Pour beaucoup c'est la disparition inévitable des seules plages familiales de Brétignolles : la plage des Dunes ayant trop de vagues pour les familles et celle de la Parée n'offrant plus de plage à marée haute en raison des enrochements. De nombreuses dépositions vont dans ce sens : (1350) « *La plage de la Normandelière est une plage familiale qui permet en été une baignade en toute sécurité* ».

Cette crainte est nourrie par les incertitudes sur les modifications des courants que le projet pourrait introduire, notamment pour les plages au sud du chenal : (1379) « *Le projet de port avec ses récifs artificiels et son chenal protégé par des murs d'enrochement formerait des bancs de sable et bloquerait le transit sédimentaire nord/sud, ce qui mettrait en danger d'érosion accélérée les plages du sud, les plages des Dunes* ».

La coupure de la plage est le plus souvent évoquée : (4359) « *En coupant la plage en deux, le projet anéantirait le site le plus touristique de la commune* » ou encore (614) « *Je ne veux pas d'un chenal qui va séparer la plage de la Normandelière et la plage du Marais Girard. Je veux passer à pied d'une plage à l'autre.* ».

Selon d'autres encore, la cohabitation des différentes activités actuelles possibles sur la plage risque d'être plus difficile : (4046) « *Je viens sur les plages de Brétignolles depuis plus de trente ans pour y faire de la planche à voile et du surf...Le partage des usages de la côte est une question: l'entrée du port va priver les baigneurs d'une plage (il y aura un report sur les autres*

plages déjà bondées du fait de l'urbanisation rapide), et fait peser une menace sur les activités nautiques actuelles (planche à voile, surf, paddle, plongée, pêche à pied...) »

Enfin, même si ailleurs des plages existent dans des villes portuaires, la proximité du chenal et du port fait souvent redouter la pollution des bateaux (3310) « *Le tourisme, surtout familial, n'aura aucun attrait à profiter de plages à l'embouchure d'un port (pollutions, odeurs, nuisances visuelles...) Bretignolles va condamner ses dernières plages de sable fin. Pourquoi ? Pour attirer les touristes ? Quels touristes ? C'est un mauvais calcul et un mauvais choix. Les familles fuiront et les campings en partiront !* ».

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Quelles **actions** seront **menées** pour préserver les plages de la Normandelière, du Marais Girard et des Dunes et garantir leur bon usage, avec ré-engraissement ou non ?
- ✓ Que restera-t-il pour la **baignade** sur ces plages ? A marée haute et à marée basse ?
- ✓ Quel maintien de l'ensemble des **activités nautiques existantes** (voile légère, planches, surf...) ? Est-il possible de fournir une **cartographie** de la localisation de ces différentes activités, avec les différents chenaux ?

Réponse du maître d'ouvrage :

-Les études démontrent que le projet n'aura pas d'incidence négative sur les plages environnantes.

La présence des récifs au large contribuera au maintien des plages du Marais Girard et de la Normandelière.

Les déblais sableux générés par le chantier seront utilisés prioritairement pour ré-engraisser les plages, sous réserve de ne pas altérer les habitats d'hermelles.

-La réalisation du port n'affecte donc pas les zones de baignade.

L'apport de matériaux sableux (sous réserve de la prise en compte des massifs d'hermelles) et la protection des plages par les récifs permettent de considérer au contraire que le port aura une influence positive sur les zones de baignade, qui seront plus importantes à marée haute.

-Le port de plaisance n'a donc pas d'influence défavorable sur les pratiques existantes

Analyse de la commission d'enquête :

La commission s'interroge sur l'absence d'influence négative sur les plages environnantes. Le maître d'ouvrage considère que l'influence sera positive ou nulle.

La cartographie des activités nautiques fournie page 40 est celle de l'arrêté du Préfet maritime de 2010. Compte tenu d'une part de l'évolution des plages constatée depuis huit ans (notamment pour celle du Marais Girard) et d'autre part que le futur chenal du port sera forcément plus utilisé que la piste d'accès actuelle (« chenal 2 » de l'arrêté), il est probable que cette cartographie devra être actualisée.

La prise en compte des habitats des hermelles est une préoccupation conforme à l'intérêt qu'ils représentent souligné dans l'étude d'impact.

3.2.6.2 La préservation des dunes

Certaines observations relativisent la destruction d'environ 100 mètres de la dune pour le creusement du chenal, partant du constat que la dune qui sera détruite était déjà largement artificialisée :(1990) « *Maintenant sur cette dune artificielle nous trouvons des espèces protégées qui ont colonisé, ce qui est encourageant pour les mesures compensatoires sur cette dune grise* ».

D'autres, s'ils reconnaissent que cette dune a été effectivement largement remaniée lors de la construction des résidences de logements aux alentours depuis une trentaine d'années, regrettent le principe de toute destruction (5788) « *Que restera-t-il des dunes ? Une nouvelle portion serait amputée du côté du Marais Girard. Après avoir passé les dernières décennies à tenter de reconstituer les dunes à cause des constructions précédentes, le projet ferait donc marche arrière en repartant sur de nouvelles destructions* ».

Surtout la majorité insiste sur le risque pris en coupant la dune. Beaucoup voit dans la création du port « une brèche » dans la dune :(1812) « *Ce projet crée une grave brèche dans le littoral qui va fragiliser la zone côtière* ». Le souvenir de Xynthia (Tempête du 28 février 2010) dans les mémoires fait redouter cette entrée de la mer dans les terres : « *Cette brèche sera ouverte à de futures tempêtes : on ne défie pas impunément les éléments (Cf Xynthia) !* » (Observation 5185). Ainsi, selon le dossier fourni à l'appui de l'observation 531, Le chenal permettant à la mer d'entrer dans les terres pourrait produire un effet comparable (effet Venturi) à la vague énorme qui s'engouffra alors dans le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et provoqua une montée de 5m des pontons flottants en haut de leur mât d'amarrage.

En période de changement climatique et de montée des océans, des exemples de recul du trait de côte sont largement évoqués, souvent avec à l'appui des photographies, comme dans le dossier de l'observation 1379, ailleurs en Gironde et en Vendée, ou sur la côte brétignollaise (érosion récente des plages du Marais Girard) : « *Nul ne peut ignorer l'inexorable recul du trait de côte (pour exemple la résidence "le Signal" dans les Landes) .A Brétignolles sur Mer, la côte n'est plus qu'une succession d'enrochements pour préserver ce qui peut encore l'être .Protégée par son cordon dunaire, la Normandelière est un magnifique site naturel, le détruire est -ce bien raisonnable ?* (Observation 5331)

D'une manière générale, l'estimation de l'importance du risque conduit à des mises en garde : « *Ne laissez pas la dune se faire éventrer !* » (Observation 1615), sans doute non pondérées par la lecture du dossier d'enquête, qui prend en compte l'événement Xynthia comme événement de référence maritime (aléa « 2100 ») avec un niveau d'eau à considérer estimé à + 6,89m CM (pièce C, page 210).

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Cette brèche peut-elle fragiliser toute la dune, et accélérer le recul du trait de côte ? ?
- ✓ Que se passera-t-il lors des tempêtes notamment au droit du « point dur » formé par la passe d'entrée en béton s'appuyant sur les dunes fragiles ?

Réponse du maître d'ouvrage :

- L'ouverture de la dune pour le percement du chenal ne fragilise pas le cordon dunaire et ne constitue pas une menace pour la sécurité.

- Les principes de conception tiennent compte de la sensibilité de cette partie du projet. Des mesures de suivi sont prévues pour vérifier la stabilité de la dune.

Analyse de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage réfute l'emploi du terme « brèche » connoté péjorativement.

Il indique que le projet offre toutes garanties en matière de sécurité.

La commission relève favorablement le rehaussement de la protection des enrochements à 8,50m CM et le suivi régulier de la dune dans cette zone.

3.2.6.3 La préservation du paysage

Un certain nombre d'observations dépeignent le nouveau paysage comme une amélioration du paysage actuel, qui fera partie des éléments futurs d'attrait de la ville. Elles rejoignent le parti-pris des concepteurs du port et voient dans le paysage un lieu de vie agréable, un lieu de promenade et de manifestations.

« *Le paysage, certes changera, mais il sera nettement amélioré avec promenades pour piétons et cyclistes. Quelle joie de flâner sur un port face aux bateaux* » (Observation 4576). Ou encore : « *Le projet apportera aussi bien à la jeunesse qu'aux plus anciens des promenades dans un cadre agréable* » (Observation 4539).

Pour ces observations le belvédère est un lieu marquant du nouveau paysage : « *Le belvédère permettra à tout le monde de se promener et d'admirer ce paysage magnifique* » (Observation 5007).

A l'opposé, beaucoup d'observations des opposants au projet sur ce point redoutent les atteintes au paysage actuel, qu'ils jugent à la fois importantes et irrémédiables.

Un premier aspect est particulièrement évoqué : celui-ci de la massivité supposée des ouvrages, avec la crainte souvent exprimée lors des permanences que les vues du dossier ne rendent pas complètement compte de la réalité : « *Le sujet de l'impact visuel est bien plus important qu'il n'y paraît car il est fort probable que les trois quarts des habitants qui sont "plutôt pour" ce projet se maudiraient eux-mêmes de l'avoir soutenu s'ils étaient transportés dans la réalité, face au géant de pierre et de terre que constituera la grande digue (promenade, belvédère...) censée entourer le port* » (Observation 4282).

En second lieu, le belvédère -Le plan parle d'une « butte bocagère » avec sur ses contreforts ouest d'un « belvédère » - que ses détracteurs préfèrent dépeindre comme une « butte », est l'objet de critiques. Le qualificatif « *artificiel* » est souvent donné à « une butte qui n'a rien à voir avec le paysage actuel » (Observation 553).

De la même façon, le belvédère est accusé de faire disparaître les vues de la mer, qu'il est actuellement possible d'avoir sur la RD 38, notamment dans le sens Brétignolles-Les Sables à la hauteur de la carrière de Bréthomé. Un reportage photo réalisé par la commission d'enquête montre qu'il s'agit en fait de légers aperçus mer : des cônes de visibilité réduits et non des vues panoramiques. Souvent son inutilité est relevée, la possibilité même d'avoir au sommet du belvédère une meilleure lecture du paysage qu'aujourd'hui n'est pas totalement admise : « *Il va y avoir un belvédère...mais aujourd'hui on voit très bien la mer de la dune !* » (Observation 2452), il n'est nul besoin de « *grimper sur une colline artificielle pour voir la mer !* » (Observation 4011).

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ **La butte bocagère** sera-t-elle totalement un lieu de promenade ou un lieu réaffecté à des activités agricoles ?
- ✓ **L'aménagement paysager** comportera quels types de finition : les arbres plantés seront- ils par exemple des sujets de belle taille s'intégrant d'emblée dans le paysage ?

Réponse du maître d'ouvrage :

- Le dossier indique que la surface de la butte sera composée pour 10,1 ha de prairies dont le caractère artificiel va progressivement s'estomper.

Les prairies seront entretenues dans le cadre de baux agricoles qui permettront aux exploitations actives sur le site aujourd'hui de retrouver des zones de pâture.

Un cheminement piétonnier permettra au public d'accéder au belvédère prévu au sommet de la dune.

L'accueil du public (accès au belvédère) devra respecter la sensibilité du milieu (interdiction d'accès du public en dehors du sentier).

- Les stratégies de plantations de ces boisements seront affinées (en phase PRO) afin de ne pas créer de séquences de plantations régulières, et générer des clairières, des zones de plantation plus denses, etc...

A cette occasion, il pourra être choisi de placer quelques arbres bien formés (arbres tiges de 3-4m) parmi les jeunes plants et les baliveaux afin de favoriser l'insertion paysagère à court terme de la butte.

Analyse de la commission d'enquête :

Si l'éco-pâturage est une solution intéressante, la cohabitation entre les zones de pâture et le sentier emprunté par le public devra nécessairement faire l'objet d'une clôture ou d'autre dispositif, dont la nature sera à déterminer. On peut regretter que d'autres solutions ne soient pas envisagées faisant l'objet de conventions particulières avec des exploitants ou des associations pour la présentation au public d'animaux originaux hors normes (moutons de Sologne, baudets du Poitou...).

3.2.7 Le développement économique.

Presque que 1600 observations comportent une ou plusieurs expressions ayant un lien avec le développement économique. A titre indicatif et sans que l'énumération en soit exhaustive, les références ci-dessous font référence au développement économique.

1362, 2033, 1627, 1631, 1624, 1833, 1834, 1877, 1878, 1818, 1817, 1810, 1835, 1830, 1827, 1865, 1861, 1821, 1860, 1857, 1854, 1851, 1848, 1844, 1841, 1843, 1801, 1803, 1799, 1798, 1797, 1791, 1792, 1788, 1787, 1742, 1747, 1746, 1751, 1755, 1754, 1752, 1756, 1758, 1772, 1763, 1764, 1765, 1769, 1768, 1720, 1782, 1762, 1712, 1725, 1711, 1735, 1733, 1718, 1714, 1730, 1702, 1703, 1728, 1738, 1721, 1677, 1887, 1669, 1670, 1672, 1675, 1661, 1662, 1663, 1664, 1665, 1666, 1889, 1668, 1614, 1617, 1660, 1645, 1646, 1611, 1643, 1605, 1606, 1601, 1602, 1604, 1639, 1632, 1722, 1796, 12, 13, 14, 92, 20, 18, 22, 23, 27, 28, 31, 32, 33, 35, 37, 42, 47, 49, 123, 124, 127, 129, 135, 136, 138, 139, 50, 54, 59, 60, 221, 223, 224, 261, 106, 108, 112, 113, 117, 301, 303, 226, 227, 228, 234, 236, 239, 111, 202, 211, 212, 213, 316, 114, 322, 323, 324, 326, 327, 329, 330, 331, 334, 337, 290, 285, 364, 366, 369, 370, 371, 372, 374, 380, 392, 397, 394, 142, 144, 147, 154, 158, 243, 245, 253, 341, 342, 346, 349, 350, 352, 353, 356, 358, 185, 195, 196, 287, 292, 388, 402, 442, 445, 415, 413, 412, 439, 438, 429, 427, 421, 405, 452, 456, 459, 460, 488, 492, 509, 506, 504, 502, 524, 520, 519, 525, 527, 528, 529, 515, 512, 541, 542, 510, 544, 585, 548, 590, 599, 463, 476, 562, 572, 536, 538, 539, 640, 639, 633, 628, 624, 623, 607, 609, 644, 646, 654, 657, 656, 660, 655, 663, 650, 618, 620, 722, 724, 727, 684, 686, 687, 728, 734, 739, 764, 765, 766, 767, 768, 741, 743, 746, 748, 749, 788, 754, 792, 755, 793, 794, 800, 753, 823, 826, 827, 828, 832, 835, 836, 842, 844, 847, 848, 852, 855, 857, 859, 706, 782, 802, 881, 883, 884, 885, 886, 890, 892, 894, 895, 896, 898, 900, 665, 668, 924, 925, 673, 928, 930, 931, 675, 676, 677, 933, 934, 935,

771, 773, 774, 939, 776, 940, 778, 780, 864, 865, 867, 869, 801, 710, 878, 880, 962, 965, 966, 968, 720, 971, 972, 973, 974, 977, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 901, 902, 904, 905, 906, 907, 1039, 1038, 1036, 1034, 1032, 1025, 1024, 1023, 1022, 989, 995, 996, 910, 911, 916, 919, 920, 1002, 1042, 1046, 1047, 1050, 1053, 1054, 1059, 1014, 1015, 1019, 1103, 1107, 1064, 1066, 1068, 1069, 1071, 1074, 1076, 1078, 1080, 1113, 1116, 1117, 1081, 1083, 1085, 1088, 1087, 1089, 1091, 1092, 1099, 1137, 1136, 1134, 1131, 1125, 1123, 1164, 1165, 1168, 1170, 1171, 1181, 1141, 1144, 1148, 1152, 1160, 1155, 1154, 1172, 1175, 1186, 1188, 1243, 1249, 1252, 1203, 1204, 1207, 1208, 1210, 1214, 1216, 1218, 1220, 1190, 1194, 1196, 1197, 1200, 1177, 1240, 1262, 1263, 1265, 1236, 1267, 1235, 1268, 1271, 1272, 1234, 1275, 1278, 1227, 1223, 1221, 1334, 1333, 1332, 1331, 1329, 1327, 1325, 1324, 1321, 1338, 1336, 1285, 1286, 1341, 1345, 1348, 1349, 1291, 1292, 1293, 1353, 1296, 1297, 1358, 1300, 1344, 1301, 1308, 1311, 1312, 1314, 1316, 1318, 1319, 5520, 1370, 1373, 1374, 1457, 1456, 1451, 1450, 1449, 1445, 1444, 1441, 1438, 1437, 1436, 1434, 1433, 1432, 1431, 1430, 1427, 1401, 1402, 1403, 1404, 1409, 1462, 1463, 1464, 1465, 1467, 1416, 1417, 1419, 1504, 1506, 1507, 1508, 1513, 1518, 1388, 1395, 1400, 1547, 1551, 1488, 1493, 1495, 1497, 1499, 1554, 1535, 1534, 1533, 1532, 1529, 1525, 1558, 1557, 1414, 1408, 1405, 1573, 1575, 1576, 1577, 1578, 1590, 1594, 1595, 1596, 1597, 1600, 1898, 1900, 1943, 1954, 1955, 1901, 1906, 1907, 1911, 1912, 1913, 1914, 1944, 1939, 1937, 1988, 1931, 1990, 1992, 1928, 1935, 1923, 1921, 1916, 2001, 2005, 2007, 2008, 2012, 2019, 2017, 2040, 2085, 2088, 2096, 2098, 2108, 2102, 2111, 1965, 1966, 1967, 2119, 1968, 1969, 1972, 1973, 1974, 1975, 1979, 2072, 2076, 2132, 2127, 2122, 2143, 2139, 2138, 2135, 2134, 2157, 2155, 2154, 2182, 2185, 2186, 2188, 2189, 2192, 2198, 2197, 2164, 2165, 2166, 2167, 2175, 2176, 2261, 2262, 2272, 2279, 2280, 2247, 2246, 2244, 2260, 2253, 2226, 2225, 2224, 2205, 2208, 2209, 2223, 2339, 2214, 2218, 2329, 2328, 2327, 2326, 2311, 2312, 2314, 2316, 2321, 2318, 2285, 2290, 2293, 2294, 2295, 2364, 2365, 2366, 2367, 2371, 2360, 2359, 2347, 2346, 2343, 2383, 2384, 2375, 2377, 2380, 2385, 2387, 2404, 2400, 2413, 2416, 2459, 2449, 2446, 2441, 2465, 2466, 2467, 2468, 2476, 2477, 2478, 2481, 2483, 2484, 2487, 2488, 2494, 2497, 2499, 2505, 2440, 2433, 2415, 2512, 2530, 2529, 2528, 2526, 2522, 2538, 2537, 2542, 2547, 2545, 2544, 2550, 2551, 2557, 2558, 2591, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2621, 2567, 2570, 2571, 2575, 2580, 2636, 2604, 2611, 2632, 2631, 2682, 2683, 2658, 2657, 2656, 2654, 2651, 2649, 2648, 2686, 2689, 2696, 2698, 2755, 2751, 2744, 2741, 2734, 2729, 2726, 2725, 2782, 2668, 2674, 2679, 2764, 2785, 2714, 2715, 2716, 2718, 2719, 2720, 2705, 2706, 2708, 2710, 2787, 2788, 2789, 2793, 2769, 2772, 2775, 2776, 2777, 2780, 2862, 2864, 2866, 2868, 2875, 2876, 2841, 2842, 2880, 2806, 2855, 2854, 2852, 2851, 2811, 2815, 2816, 2819, 2886, 2888, 2898, 2833, 2831, 2822, 2902, 2938, 2932, 2931, 2907, 2930, 2911, 2927, 2926, 2924, 2923, 2916, 2918, 2982, 2983, 2984, 2987, 2988, 2991, 2992, 3009, 3011, 2997, 2999, 3017, 3020, 3019, 2966, 2967, 2968, 2969, 2971, 2972, 2975, 2976, 2977, 2980, 3038, 3037, 3033, 3031, 3029, 3027, 3061, 3082, 3085, 3089, 3090, 3100, 3099, 3092, 3091, 3064, 3065, 3070, 3071, 3075, 3076, 3077, 2942, 2943, 2944, 2945, 2955, 3059, 3057, 3054, 3048, 3047, 3053, 3046, 3041, 3043, 3042, 3138, 3137, 3125, 3122, 3147, 3101, 3108, 3161, 3162, 3164, 3165, 3167, 3171, 3175, 3176, 3182, 3185, 3148, 3178, 3200, 3253, 3247, 3242, 3118, 3119, 3232, 3227, 3226, 3221, 3115, 3114, 3265, 3266, 3276, 3203, 3212, 3216, 3281, 3282, 3283, 3220, 3288, 3290, 3289, 3292, 3293, 3294, 3295, 3348, 3358, 3340, 3339, 3330, 3325, 3324, 3322, 3366, 3372, 3374, 3377, 3382, 3387, 3389, 3390, 3395, 3399, 3307, 3308, 3310, 3314, 3401, 3402, 3403, 3406, 3407, 3412, 3414, 3416, 3448, 3456, 3462, 3463, 3464, 3469, 3472, 3476, 3477, 3478, 3480, 3436, 3434, 3483, 3486, 3487, 3490, 3498, 3500, 3431, 3428, 3427, 3425, 3424, 3422, 3411, 3533, 3538, 3529, 3526, 3525, 3524, 3523, 3521, 3504, 3511, 3514, 3517, 3519, 3562, 3553, 3545, 3571, 3594, 3590, 3588, 3597, 3599, 3629, 3623, 3602, 3605, 3609, 3640, 3638, 3573, 3574, 3631, 3644, 3646, 3647, 3648, 3651, 3663, 3665, 3667, 3668, 3669, 3660, 3653, 3682, 3684, 3688, 3691, 3695, 3696, 3704, 3715, 3725, 3723, 3730, 3734, 3736, 3717, 3740, 3741, 3750, 3763, 3764, 3767, 3774, 3776, 3854, 3848, 3846, 3841, 3802, 3803, 3804, 3805, 3806, 3809, 3815, 3816, 3887, 3886, 3885, 3884, 3882, 3881, 3892, 3798, 3897, 3783, 3904, 3905, 3861, 3862, 3866, 3873, 3909, 3917, 3959, 3958, 3990, 3985, 3991, 4003, 4008, 4009, 4012, 3840, 3834, 3832, 3823, 3821, 3924, 3936, 3929, 3927, 4020, 4057, 4059, 4060, 4055, 4054, 4053, 4051, 4048, 4045, 3876, 3877, 3878, 3964, 3966, 3967, 3969, 3970, 3975, 3977, 3978, 3980, 4063, 4064, 4065, 4068, 4069, 4070, 4071, 4073, 4077, 4080, 4191, 4083, 4101, 4104, 4100, 4106, 4108, 4039, 4038, 4037, 4031, 4119, 4024, 4023, 4021, 4129, 4122, 4130, 4131, 4133, 4135, 4128, 4137, 4124, 4138, 4142, 4141, 4158, 4161, 4166, 4168, 4173, 4175, 4176, 4178, 4241, 4242, 4264, 4254, 4265, 4267, 4270, 4271, 4249, 4181, 4202, 4203, 4204, 4185, 4193, 4206, 4238, 4274, 4192, 4190, 4195, 4210, 4276, 4213, 4214, 4278, 4282, 4283, 4288, 4286, 4233, 4232, 4228, 4227, 4224, 4223, 4300, 4304, 4313, 4320, 4332, 4335, 4359, 4356, 4353, 4352, 4349, 4347, 4344, 4342, 4341, 4389, 4388, 4387, 4457, 4455, 4443, 4461, 4462, 4467, 4475, 4454, 4453, 4452, 4450, 4447, 4446, 4444, 4440, 4500, 4499, 4498, 4490, 4489, 4439, 4484, 4434, 4384, 4385, 4432, 4431, 4426, 4535, 4403, 4408, 4413, 4525, 4419, 4523, 4501, 4502, 4538, 4508, 4509, 4512, 4514, 4517, 4557, 4547, 4542, 4601, 4602, 4603, 4600, 4564, 4565, 4567, 4590, 4586, 4585, 4573, 4574, 4575, 4576, 4578, 4579, 4609, 4612, 4614, 4611, 4618, 4630, 4640, 4623, 4622, 4665, 4667, 4669, 4670, 4676, 4678, 4679, 4706, 4723, 4641, 4648, 4650, 4713, 4719, 4651, 4653, 4660, 4734, 4658, 4657, 4739, 4740, 4693, 4688, 4760, 4759, 4747, 4802, 4797, 4794, 4792, 4766, 4771, 4772, 4773, 4775, 5278, 4861, 4863, 4864, 4866, 4868, 4872, 4809, 4875, 4816, 4877, 4819, 4878, 4879, 4820, 4880, 4903, 4961, 4911, 4963, 4913, 4915, 4854, 4851, 4918, 4850, 4968, 5007, 4964, 4846, 5003, 4845, 5006, 5009, 4855, 4856, 5012, 5013, 5014, 5015, 4857, 4959, 4958, 4957, 4955, 4949, 4936, 4945, 4943, 4882, 4883, 4934, 4887, 4886, 4930, 4894, 4927, 4899, 4998, 4840, 4997, 4992, 4838, 4980, 4990, 4989, 4988, 4985, 4983, 4982, 4834, 4831, 4830, 5059, 5055, 5052, 5051, 5049, 5045, 5039, 5035, 5031, 5028, 5026, 5021, 5016, 5097, 5092, 5101, 5106, 5064, 5065, 5074, 5161, 5264, 5393, 5390, 5388, 5381, 5382, 5119, 5292, 5206, 5211, 5212, 5200, 5220, 5189, 5366, 5373, 5380, 5462, 5466, 5159, 5471, 5151, 5477, 5478, 5149, 5143, 5141, 5315, 5491, 5404, 5246, 5245, 5241, 5454, 5452, 5506, 5508, 5448, 5447, 5359, 5355, 5347, 5346, 5342, 5541, 5138, 5137, 5136, 5135, 5133, 5130, 5129, 5126, 5124, 5122, 5121, 5737, 5730, 5729, 5759, 5756, 5725, 5724, 5700, 5699, 5696, 5742, 5695, 5694, 5654, 5634, 5597, 5628, 5548, 5539, 5529, 5525, 5522, 5521, 5440, 5426, 5339, 5335, 5326, 5322, 5661, 5663, 5665, 5666, 5667, 5564, 5231, 5763, 5606, 5617, 5701, 5705, 5714, 5719, 5772, 5771, 5769, 5822, 5839, 5837, 5803, 5834, 5831, 5830, 5829, 5827, 5826, 5807, 5824, 5809, 5811, 5814, 5859, 5816, 5857, 5817, 5819, 5820, 5852, 5851, 5850, 5849, 5863, 5864, 5865, 5866, 5799, 5798, 5787, 5783, 5871, 5872, 5873, 5177, 5172

Les personnes favorables au projet de port, représentent le plus grand nombre parmi celles qui mentionnent l'économie associée à l'emploi, au commerce, aux entreprises et services...ex : 665

« Projet qui permettra de lutter contre le ralentissement touristique en permettant un développement économique, des emplois... » ou encore 965 - *« Un port à Brétignolles sur mer est la meilleure solution pour le développement de la Vendée au niveau maritime, n'oublions pas que le département accueille les plus grands constructeurs de bateaux d'Europe de renommée internationale : BENETEAU et JEANNEAU et beaucoup d'autres entreprises ayant des liens avec la navigation »*

Le projet est aussi considéré, par certains, comme fédérateur pour la jeunesse à laquelle il offre des perspectives d'avenir. La non réalisation du port fait craindre des cessations d'activités comme à l'auteur de l'observation 3958 *« Nous avons à Brétignolles des professionnels de la plaisance (concessionnaires, réparateurs) qui ne pourront pas continuer à vivre de leur activité, la développer, il pourrait même la cesser sans la création du port »*.

Dans les avis défavorables, la notion d'emplois et d'activité économique, est bien prise en compte même si cela est moins fréquent. L'opposition au projet ne traduit pas un rejet du développement économique. Au contraire des suggestions sont formulées en faveur d'un autre type de développement, un projet différent qui serait tout autant créateur d'emplois (CF le § **Autres solutions**)

Quelques réserves sont formulées comme dans l'observation 536 *« On ne peut nier que la création du port fournira des emplois (environ une dizaine pour le port lui-même, si l'on se réfère à St Gilles). Mais le dossier ne renseigne pas sur le nombre d'emplois détruits à cause des travaux »* ou encore avec l'avis 4166 *« Les retombées économiques ne sont pas garanties alors que l'investissement est excessif »* puis dans l'observation 1915 *« vouloir développer son territoire est louable pour un élu, encore faudrait-il en amont faire différentes propositions et retenir celles qui pourrait faire l'unanimité, ce qui n'est pas le cas pour le port »*

La gérante d'un camping exprime, dans son observation 5342, le regret que soit véhiculé l'idée selon laquelle *« la clientèle des campings n'est pas assez intéressante en terme économique pour le territoire contrairement à la clientèle touristique qu'apporterait un port de plaisance. Les campings ouvrent majoritairement le 1er avril sur une période moyenne de 6 mois. Dès le mois d'avril, l'activité commerciale et touristique reprend vie sur la commune. Il suffit d'interroger les commerçants »*. Dans l'observation 4359 se trouve une appréciation de même nature *« Le marché de la plaisance, c'est un très faible volume. **On veut satisfaire 915 personnes en privant 50 000 autres personnes d'un bien inaliénable, la plage. Où est l'intérêt général ?** »*

Un commerçant de la Parée se dit inquiet de l'éventuelle ouverture du port avec des commerces qui pourraient *« aspirer »* sa clientèle et celle d'autres commerces qui se trouvent à l'écart du secteur de la Normandelière.

La Vendée apparaît moins impactée par le chômage (6,9 % au 1^{er} trimestre 2018 source de la DIRECTE des Pays de Loire) que d'autres départements (8,6 % en Sarthe mais 5,8 % en Mayenne et 7,5 % en Pays de Loire). Toutefois la situation n'est pas homogène sur l'ensemble de son territoire. Elle varie assez fortement suivant la zone d'emploi (Secteur des Herbiers 4,6%, secteur des Sables d'Olonne 9,0 % source Dirrecte des pays de la Loire). Malgré un nombre plus important de personnes à la recherche d'un emploi sur le littoral certains employeurs peinent à recruter, en particulier dans la restauration, les services à la personne et les activités liées au tourisme.

Dans plusieurs observations de forts doutes sont émis sur la réalité d'un apport de l'activité de plaisance pendant l'hiver. Sont cités en exemple plusieurs ports, mais en particulier celui de

Bourgenay et même celui du Crouesty (56) autour desquels beaucoup de commerces et activités de service sont fermés durant cette période. Ces ports ne seraient donc pas une source de prolongement de la saison touristique.

L'auteur de l'observation observation 5764, pourtant très opposé au projet de port évoque un « *chômage stratosphérique* » à Bretignolles sur Mer (16% toute catégories confondues et 36% pour les moins de 24 ans). Il dénonce un développement basé sur le tourisme qui permet le développement d'une « *injustice sociale* », injustice qui va jusqu'à contraindre « les jeunes à l'exode » en les remplaçant par des retraités plus fortunés. Il conclut ainsi : « *En 4 décennies, le tourisme a tout pris aux habitants de la côte : ses paysages, ses emplois, sa natalité, sa vitalité, sa capacité à se loger, jusqu'à désormais les forcer à l'exil pour les plus modestes revenus et les jeunes en particulier. Résultat désastreux d'une politique aveugle du tout pour le tourisme, basée sur une économie passive de rentes immobilières qui a tout dévasté, paysages et société, au lieu d'une économie active basée sur l'emploi.* »

Questions de la commission d'enquête

- ✓ Pouvez-vous nous communiquer les chiffres récents sur le chômage à Bretignolles sur Mer.
- ✓ Pouvez-vous catégoriser les emplois indirects susceptibles d'être générés par la création du port ?
- ✓ Quelles mesures pourriez-vous mettre en œuvre afin d'éviter le risque redouté par le commerçant de la Parée ?
- ✓ Pouvez-vous décrire les apports attendus, dans le domaine économique, de l'ouverture du port, en tenant compte des éventuels effets inverses liés à l'évolution sociologique de la population touristique ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage reconnaît que la **situation de l'emploi** s'est améliorée au cours des dernier mois mais souligne qu'il reste malgré tout plus de 4000 demandeurs d'emploi sur le territoire du Pays de Saint Gilles (source Pôle Emploi – juin 2018), dont 1788 en catégorie A et 2157 en B et C (temps partiel contraint).

	DEFM juin 2018	Poids	Evolution annuelle
Catégorie A	1 788	39,9%	1,2%
Catégorie B	586	13,1%	3,0%
Catégorie C	1 571	35,1%	2,5%
Catégorie D	142	3,2%	-18,9%
Catégorie E	393	8,8%	-1,0%
TOTAL	4 480	100,0%	0,9%

Il précise que dans la catégorie A l'évolution annuelle a été de + 1,2% sur la Communauté de Communes alors qu'elle s'est établie à moins 1,5% sur le reste du département de la Vendée.

	DEFM Cat A	Evolution annuelle
CC du Pays de Saint Gilles Croix de Vie	1 788	1,2%
Dépt 85	23 372	-1,5%
Pays de la Loire	151 844	-1,4%
Poids de la CC/dpt	7,7%	

Il considère donc que cette situation dégradée du marché du travail dans le Pays de Saint Gilles Croix de Vie justifie pleinement la réalisation du projet et ce d'autant plus que, contrairement au reste du territoire, la Pays de Saint Gilles enregistre une baisse de l'offre d'emplois.

L'OFFRE D'EMPLOI

LES CHIFFRES CLES

CC du Pays de Saint Gilles Croix de Vie

	Nombre	Evolution annuelle	Cumul 12 mois	Evolution annuelle cumulée
OEE Cc Du Pays De Saint Gilles Croix De Vie	211	-37,9% ↘	2 119	-13,1% ↘
OEE Dépt 85	3 790	-2,1% ↘	39 243	6,6% ↗
OEE Pays de la Loire	21 456	-3,6% ↘	231 992	11,0% ↗
Poids de la CC dans le dépt	5,6%		5,4%	

Le maître d'ouvrage estime **impossible de catégoriser précisément les emplois** induits par le port. Cependant, dit-t-il, toutes les études disponibles confirment la réalité de l'impact positif d'un port de plaisance sur l'emploi.

Il cite le directeur de l'enseigne Super U de Brétignolles sur Mer qui a donné une illustration de cet effet positif en indiquant que 5 postes seraient créés dans son établissement si le port se réalisait.

En ce qui concerne **le secteur de la Parée** l'activité commerciale, selon le maître d'ouvrage, ne serait pas directement menacée par le projet de port car elle est essentiellement saisonnière et tire profit de la très forte concentration d'estivants. Ce quartier souffrirait d'un développement chaotique imputable à une prise en compte insuffisante des usages lors de son réaménagement. La commune étudierait actuellement plusieurs solutions destinées à maintenir des activités à l'année. L'impact positif du futur port sur les finances de Brétignolles permettrait d'anticiper la mise en œuvre d'un plan de revitalisation du quartier.

Pour le maître d'ouvrage le port n'aura **pas d'incidence sociologique négative** et assure que des mesures sont d'ores et déjà mise en œuvre pour garantir la mixité sociale, avec ou sans le port. La réalisation du projet vise à rendre la polarité sud du territoire plus dynamique et attractive tout au long de l'année avec au niveau de la commune de Brétignolles la volonté de poursuivre la transformation de la station balnéaire qui ne vivait que 2 mois sur 12 en une commune de taille moyenne offrant les services nécessaires aux résidents permanents.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête reconnaît qu'effectivement la situation de l'emploi dans le Pays de Saint Gilles est plus dégradée que dans le reste de la Vendée et que cela semble s'aggraver. La centaine d'emplois indirects dont la création est envisagée est conforme aux moyennes figurant dans les différentes études nationales et régionales ; il n'existe donc pas de raisons spécifiques de mettre en doute ce chiffre. A noter, en outre, qu'il s'agit d'emplois non délocalisables.

Elle note que la municipalité de Brétignolles sur Mer envisage des actions en faveur du secteur de la Parée et exprime sa volonté de favoriser la mixité sociale sur son territoire.

3.2.8 L'attractivité du territoire

Ce thème regroupe des éléments qui participent à l'identification de l'attractivité d'un territoire. Dans le cas présent sont d'abord ciblées les activités touristiques mais pas seulement puisque l'un des objectifs du porteur de projet est de faire progresser le taux des résidents permanents par rapport à la population totale de la commune de Brétignolles et en outre d'établir un second pôle de centralité au sud du territoire de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles.

Plus de 950 observations contiennent au moins une référence à cette attractivité.

<p>3239, 1631, 1833, 1881, 1839, 1817, 1816, 1814, 1815, 1836, 1830, 1825, 1822, 1860, 1859, 1854, 1851, 1848, 1844, 1845, 1843, 1805, 1803, 1800, 1799, 1788, 1787, 1743, 1744, 1748, 1755, 1754, 1757, 1760, 1759, 1783, 1780, 1763, 1781, 1709, 1732, 1730, 1718, 1716, 1729, 1740, 1735, 1677, 1669, 1670, 1672, 1675, 1700, 1661, 1662, 1663, 1664, 1692, 1693, 1694, 1657, 1656, 1809, 1660, 1633, 1634, 1635, 1794, 185, 191, 195, 197, 206, 216, 220, 305, 310, 313, 315, 316, 320, 184, 324, 325, 326, 329, 292, 287, 395, 144, 155, 251, 252, 254, 256, 259, 341, 343, 350, 353, 187, 417, 440, 439, 437, 434, 433, 429, 428, 427, 423, 421, 459, 485, 486, 488, 489, 495, 506, 496, 497, 520, 518, 525, 526, 530, 534, 559, 461, 536, 540, 633, 608, 611, 641, 644, 647, 651, 653, 652, 657, 660, 655, 663, 727, 728, 731, 740, 764, 765, 766, 767, 768, 743, 746, 748, 749, 755, 756, 758, 759, 823, 825, 828, 837, 843, 844, 848, 850, 852, 857, 701, 710, 713, 720, 782, 815, 665, 928, 776, 865, 867, 869, 971, 972, 973, 974, 944, 945, 946, 947, 948, 982, 984, 985, 986, 957, 904, 905, 906, 1040, 1032, 1029, 1026, 1025, 913, 917, 1002, 1004, 1007, 1041, 1044, 1046, 1049, 1056, 1059, 1013, 1015, 1105, 1106, 1107, 1062, 1066, 1069, 1071, 1117, 1119, 1095, 1098, 1132, 1131, 1122, 1144, 1152, 1160, 1157, 1154, 1254, 1204, 1210, 1213, 1215, 1220, 1194, 1197, 1177, 1264, 1265, 1272, 1230, 1221, 1333, 1327, 1326, 1342, 1347, 1348, 1349, 1351, 1294, 1353, 1296, 1344, 1301, 1312, 1314, 1319, 1320, 1370, 1452, 1448, 1447, 1445, 1444, 2540, 1429, 1403, 1408, 1461, 1462, 1463, 1464, 1465, 1467, 1477, 1416, 1418, 1502, 1508, 1543, 1388, 1394, 1395, 1397, 1398, 1399, 1400, 1489, 1492, 1495, 1538, 1535, 1532, 1529, 1524, 1558, 1414, 1570, 1575, 1577, 1578, 1587, 1593, 1600, 1943, 1955, 1957, 1910, 1911, 1912, 1913, 1947, 1914, 1944, 1939, 1919, 1937, 1928, 1935, 3431, 2001, 2003, 2020, 2019, 2017, 2040, 2051, 2050, 2048, 2045, 2057, 2102, 2117, 2116, 2115, 2111, 2110, 2118, 1966, 1968, 1969, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1979, 2072, 2076, 2129, 2132, 2128, 2125, 2122, 2133, 2143, 2144, 2139, 2147, 2159, 2160, 2158, 2194, 2166, 2167, 2179, 2261, 2262, 2263, 2265, 2268, 2272, 2279, 2280, 2245, 2244, 2257, 2256, 2254, 2253, 2229, 2228, 2209, 2223, 2334, 2213, 2214, 2329, 2216, 2306, 2307, 2327, 2311, 2312, 2316, 2295, 2296, 2297, 2298, 2364, 2365, 2367, 2360, 2359, 2347, 2341, 2375, 2380, 2387, 2413, 2415, 2420, 2458, 2441, 2466, 2468, 2476, 2477, 2478, 2483, 2436, 2557, 2529, 2522, 2521, 2539, 2542, 2547, 2550, 2551, 2553, 2559, 2581, 2589, 2598, 2570, 2571, 2574, 2580, 2636, 2640, 2604, 2611, 2618, 2854, 2682, 2683, 2657, 2656, 2655, 2651, 2648, 2647, 2685, 2693, 2698, 2941, 5436, 2760, 2759, 2756, 2755, 2752, 2751, 2744, 2741, 2737, 2725, 2668, 2678, 2764, 2714, 2716, 2706, 2708, 2710, 2711, 2712, 2713, 2769, 2773, 2776, 2777, 2864, 2880, 2881, 2855, 2852, 2811, 2850, 2812, 2813, 2814, 2815, 2818, 2819, 2886, 2898, 2903, 2939, 2937, 2933, 2932, 2931, 2930, 2926, 3006, 3011, 3021, 3010, 3020, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2975, 2976, 2977, 3040, 3039, 3038, 3035, 3028, 3024, 3081, 3094, 3064, 3076, 2943, 2944, 2946, 2954, 2955, 3059, 3058, 3057, 3054, 3053, 3051, 3049, 3048, 3047, 3046, 3041, 3043, 3042, 3122, 3141, 3147, 3114, 3161, 3162, 3164, 3166, 3167, 3156, 3155, 3154, 3148, 3178, 3249, 3248, 3243, 3120, 3234, 3232, 3227, 3266, 3273, 3276, 3210, 3212, 3213, 3281, 3220, 3290, 3292, 3280, 3348, 3343, 3358, 3357, 3359, 3325, 3321, 3372, 3443, 3400, 3305, 3307, 3309, 3310, 3313, 3409, 3412, 3413, 3445, 3420, 3447, 3448, 3456, 3460, 3463, 3464, 3472, 3478, 3480, 3434, 3432, 3495, 3490, 3429, 3427, 3426, 3423, 3533, 3529, 3526, 3506, 3514, 3515, 3519, 3520, 3566, 3564, 3562, 3561, 3557, 3555, 3553, 3551, 3543, 3541, 3623, 3625, 3602, 3605, 3609, 3639, 3573, 3643, 3645, 3648, 3650, 3667, 3668, 3669, 3660, 4745, 3716, 3730, 3734, 3717, 3718, 3745, 3741, 3748, 3754, 3752, 3751, 3774, 3848, 3843, 3841, 3802, 3804, 3805, 3806, 3809, 3815, 3820, 3902, 3861, 3862, 3913, 3917, 3920, 3959, 3958, 3955, 3946, 3941, 4004, 4007, 4012, 3838, 3833, 3823, 3821, 3921, 3923, 3924, 3929, 4018, 4057, 4058, 4060, 4054, 4053, 4050, 4048, 4047, 4045, 4042, 3876, 3878, 3964, 3975, 3979, 4063, 4064, 4068, 4070, 4101, 4100, 4106, 4039, 4119, 4024, 4021, 4131, 4128, 4149, 4141, 4154, 4160, 4175, 4241, 4242, 4254, 4203, 4206, 4239, 4238, 4274, 4209, 4210, 4276, 4278, 4218, 4220, 4232, 4227, 4304, 4307, 4310, 4315, 4320, 4317, 4332, 4333, 4360, 4359, 4358, 4356, 4353, 4352, 4342, 4341, 4339, 4361, 4441, 4443, 4467, 4475, 4454, 4446, 4439, 4488, 4436, 4432, 4431, 4424, 4535, 4405, 4413, 4414, 4418, 4419, 4523, 4539, 4509, 4514, 4551, 4550, 4547, 4544, 4542, 4564,</p>
--

4565, 4568, 4573, 4574, 4576, 4631, 4630, 4623, 4665, 4667, 4669, 4670, 4678, 4679, 4701, 4705, 4721, 4641, 4648, 4712, 4643, 4651, 4653, 4660, 4738, 4740, 4696, 4753, 4747, 4743, 4803, 4804, 5754, 4862, 4809, 4810, 4811, 4815, 4816, 4877, 4819, 4820, 4901, 4903, 4907, 4909, 4913, 4914, 4853, 4918, 4850, 4849, 4846, 4845, 5006, 5010, 5012, 5013, 5014, 5015, 4859, 4858, 4857, 5018, 4960, 4957, 4955, 4950, 4949, 4948, 4941, 4927, 4980, 5060, 5057, 5055, 5052, 5049, 5045, 5039, 5035, 5031, 5027, 5101, 5102, 5107, 5113, 5119, 5297, 5211, 5218, 5159, 5157, 5471, 5477, 5478, 5149, 5148, 5143, 5315, 5252, 5253, 5319, 5408, 5452, 5451, 5448, 5442, 5346, 5541, 5140, 5136, 5130, 5121, 5759, 5724, 5742, 5651, 5649, 5644, 5597, 5584, 5525, 5432, 5421, 5339, 5323, 5665, 5604, 5606, 5608, 5617, 5701, 5702, 5705, 5714, 5719, 5771, 5823, 5803, 5834, 5831, 5807, 5809, 5841, 5811, 5860, 5859, 5816, 5857, 5817, 5818, 5819, 5820, 5852, 5849, 5863, 5872

Beaucoup de partisans pensent que le port développera l'image de la commune, de la Communauté de Communes et du Département. Parmi les arguments retenus en faveur du projet sont cités, comme éléments d'accompagnement du port et donc de son ouverture au plus grand nombre : *les liaisons douces entre le port, les plages et le centre-ville – le parc dédié aux loisirs et à la promenade, lieu de rencontre et d'échange – l'accueil d'évènement en relation avec la plaisance – (1675) « je m'imagine très bien, à pied ou en vélo, aller de St Gilles à Brem en passant autour des bassins portuaires » (3292) « Je suis convaincu que ce port sera, non pas une coupure, mais une soudure de la commune avec les communes voisines, un lieu de convergence pour y organiser des fêtes... »*

Le besoin d'investissement est aussi souligné comme dans l'observation 665 *« L'attractivité de la côte n'est certainement pas garantie sans investissement. La beauté des lieux n'y suffira pas. Un port est un lieu fédérateur, apportant un rythme dans l'activité économique, garantissant une réelle attractivité tout au long de l'année. »*

Pour les opposants, Brétignolles est déjà attractive et ne le sera pas plus avec le port. L'auteur de l'observation 5049 écrit : *« Même sans port, les personnes projettent d'y vivre (jeunes, couples, familles, retraité...). Celui de la 4002, demande : « où réside le charme et l'attrait d'un parking à bateaux au fond d'un trou ??? »*. Des souhaits d'amélioration de l'existant sont, par contre, exprimés : (439) *« Confortons donc les structures et commerces du bourg, là où se trouve le vrai lieu de vie. Le secteur de la Parée mériterait une refonte totale pour accueillir dignement les touristes. »*

Quel que soit sa qualité et son importance, un équipement pris isolément, peut difficilement assurer seul la notoriété d'un territoire, surtout si, à proximité, il en existe des semblables qui ont une antériorité, une histoire. Pour se démarquer il doit être associé à d'autres éléments porteurs existants ou programmés.

Questions de la commission d'enquête

- ✓ Comment s'insère le projet de port dans la politique globale de développement, voulue par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles pour l'ensemble de son territoire en général et plus spécifiquement pour son pôle sud ?
- ✓ Quels autres équipements et/ou services sont envisagés à court, moyen et long terme pour en renforcer l'attractivité ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans sa réponse le maître d'ouvrage rappelle à nouveau que le projet a vocation à renforcer la polarité sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie en la dotant d'une infrastructure économique et touristique capable de dynamiser cette partie du territoire tout en constituant

une alternative à l'urbanisation massive orientée exclusivement vers le tourisme de masse. Pour lui les effets attendus du port de plaisance résident dans la mise en place d'un cercle vertueux autour de ce renforcement de l'attractivité du territoire, favorable à l'accueil de nouveaux commerces et services permanents, à la création d'emplois permanents et à l'installation de résidents permanents.

Quant aux autres équipements en cours de réalisation ou à l'étude le maître d'ouvrage cite notamment une maison de santé, un espace culturel participatif, un lotissement pour jeunes ménages, un EHPAD, un collège, la modernisation de la RD 948...

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que le projet de port est bien l'élément central d'un développement voulu, à l'origine, par la commune de Brétignolles sur Mer mais désormais porté par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles afin d'en étendre les bénéfices à l'ensemble des communes riveraines. Cette orientation se renforcera encore si les projets de collège et d'aménagement de la route départementale, actuellement à l'étude, se concrétisent.

3.2.9 Le financement et l'influence sur la fiscalité

Près de 1000 observations abordent les éléments financiers du projet pour étayer l'avis émis ; les $\frac{3}{4}$ (745) abordent les données et d'investissement et d'exploitation.

Une majorité (597) aborde les coûts d'investissements et leur financement, quelques-unes jugeant qu'il s'agit « *d'une gabegie financière* » au moment où les collectivités locales et leurs établissements de coopération sont confrontés à la raréfaction de leurs ressources ; d'autres plus mesurées font part de leurs interrogations « *est- il raisonnable de mettre à la charge de la collectivité une nouvelle structure ?* ».

D'autres (voir par exemple n°326) abordent les comptes prévisionnels d'exploitation, les qualifiant de « *budget incertain et sous-estimé* » ou encore « *présentant trop d'incertitudes, d'approximations...* », quand une autre affirme que « *les coûts sont sous-estimés et les recettes surestimées* ».

Il n'en demeure pas moins qu'une majorité associe une remarque ou une analyse financière à l'appui d'un avis défavorable.

A titre indicatif, et sans que cette énumération soit exhaustive, les observations mentionnées ci-dessous font référence aux éléments financiers du dossier soumis à enquête publique.

<p>2177 - 4465 - 4499 - 214 - 536 - 649 - 1355 - 1447 - 2197 - 3680 - 5246 - 5846 - 5851 - 105 - 300 - 617 - 671 - 685 - 1357 - 1915 - 1916 - 2961 - 2973 - 3014 - 3180 - 3372 - 3569 - 3570 - 3725 - 3818 - 3869 - 3958 - 3961 - 4079 - 4166 - 4215 - 4359 - 4659 - 4755 - 4961 - 5236 - 5277 - 5335 - 5363 - 5415 - 5548 - 5558 - 5568 - 5757 - 5765 - 5873 - 5874 - 153 - 156 - 365 - 618 - 684 - 701 - 746 - 921 - 1359 - 1528 - 1555 - 1567 - 1864 - 1879 - 1943 - 1952 - 2087 - 2150 - 2260 - 2313 - 2328 - 2344 - 2350 - 2356 - 2416 - 2617 - 3050 - 3115 - 3660 - 4058 - 4257 - 4346 - 4943 - 4945 - 4953 - 5457 - 5764 - 5814 - 5855 - 106 - 311 - 312 - 314 - 318 - 360 - 407 - 429 - 620 - 677 - 716 - 932 - 1116 - 1201 - 1234 - 1306 - 1333 - 1336 - 1405 - 1432 - 1434 - 1504 - 1541 - 1639 - 1678 - 1722 - 1901 - 1928 - 1950 - 1980 - 2018 - 2139 - 2258 - 2318 - 2329 - 2330 - 2409 - 2412 - 2433 - 2528 - 2576 - 3039 - 3108 - 3538 - 3571 - 3584 - 3605 - 3723 - 3941 - 3973 - 4046 - 4123 - 4139 - 4142 - 4210 - 4220 - 4334 - 4335 - 4432 - 4459 - 4529 - 4644 - 4823 - 4863 - 5045 - 5126 - 5230 - 5520 - 5607 - 5712 - 5721 - 5735 - 5741 - 46 - 139 - 237 - 260 - 291 - 413 - 430 - 478 - 499 - 576 - 598 - 616 - 635 - 638 - 683 - 703 - 708 - 715 - 868 - 1120 - 1148 - 1179 - 1220 - 1221 - 1240 - 1259 - 1282 - 1314 - 1323 - 1338 - 1411 - 1478 - 1629 - 1630 - 1640 - 1705 - 1770 - 1802 - 1921 - 1947 - 1963 - 2033 - 2034 - 2040 - 2059 - 2063 - 2131 - 2140 - 2231 - 2233 - 2235 - 2240 - 2243 - 2317 - 2324 - 2337 - 2357 - 2448 - 2472 - 2520 - 2525 - 2526 - 2544 - 2562 - 2568 - 2577 - 2633 - 2705 - 2706 - 2711 - 2731 - 2752 - 2825 - 2907 - 2911 - 2943 - 3005 - 3011 - 3026 - 3029 - 3030 - 3033 - 3148 - 3170 - 3270 - 3335 - 3374 - 3417 - 3437 - 3438 - 3440 - 3536 - 3539 - 3561 - 3572 - 3575 - 3635 - 3654 - 3663 - 3672 - 3719 - 3763 - 4003 - 4015 - 4022 - 4040 - 4098 - 4150 - 4169 - 4364 - 4374 - 4434 - 4519 - 4666 - 4680 - 4766 - 4834 - 4871 - 4956 - 4958 - 5046 - 5056 - 5072 - 5122 - 5124 - 5127 - 5152 - 5154 - 5241 - 5256 - 5326 - 5343 - 5345 - 5355 - 5369 - 5533 - 5543 - 5557 - 5570 - 5575 - 5580 - 5716 - 5730 - 5763 - 5772 - 5843 - 5854 - 10 - 33 - 42 - 51 - 57 - 102 - 124 -</p>
--

128 - 172 - 248 - 287 - 321 - 373 - 412 - 465 - 470 - 547 - 549 - 558 - 670 - 686 - 721 - 757 - 760 - 784 - 789 - 796 - 807 - 810 - 910 - 1009 - 1060 - 1064 - 1211 - 1227 - 1315 - 1360 - 1384 - 1421 - 1435 - 1511 - 1533 - 1562 - 1571 - 1605 - 1606 - 1655 - 1741 - 1810 - 1863 - 1917 - 1971 - 2022 - 2148 - 2190 - 2195 - 2248 - 2249 - 2250 - 2274 - 2320 - 2339 - 2340 - 2347 - 2391 - 2432 - 2434 - 2437 - 2455 - 2546 - 2578 - 2609 - 2621 - 2634 - 2652 - 2677 - 2738 - 2768 - 2826 - 2922 - 2959 - 3003 - 3008 - 3036 - 3103 - 3127 - 3144 - 3146 - 3186 - 3210 - 3265 - 3275 - 3304 - 3327 - 3337 - 3351 - 3398 - 3409 - 3410 - 3443 - 3444 - 3449 - 3451 - 3459 - 3499 - 3550 - 3551 - 3566 - 3638 - 3662 - 3671 - 3676 - 3683 - 3686 - 3687 - 3716 - 3736 - 3738 - 3754 - 3773 - 3809 - 3815 - 3825 - 3828 - 3844 - 3855 - 3858 - 3863 - 3898 - 3901 - 3906 - 3917 - 3950 - 4004 - 4023 - 4032 - 4036 - 4077 - 4093 - 4101 - 4109 - 4113 - 4131 - 4136 - 4149 - 4245 - 4313 - 4348 - 4379 - 4425 - 4433 - 4446 - 4452 - 4455 - 4480 - 4503 - 4520 - 4571 - 4620 - 4624 - 4657 - 4702 - 4704 - 4717 - 4729 - 4737 - 4741 - 4758 - 4765 - 4777 - 4802 - 4809 - 4816 - 4822 - 4833 - 4838 - 4858 - 4865 - 4869 - 4870 - 4909 - 4950 - 4955 - 5004 - 5005 - 5037 - 5048 - 5051 - 5052 - 5067 - 5078 - 5151 - 5153 - 5163 - 5206 - 5258 - 5336 - 5348 - 5388 - 5414 - 5524 - 5553 - 5577 - 5628 - 5728 - 5737 - 5752 - 5773 - 5878 - 21 - 26 - 87 - 149 - 192 - 208 - 219 - 235 - 242 - 246 - 278 - 280 - 307 - 317 - 361 - 425 - 427 - 435 - 443 - 444 - 457 - 479 - 503 - 513 - 556 - 628 - 664 - 690 - 698 - 711 - 734 - 737 - 750 - 818 - 833 - 873 - 963 - 979 - 992 - 1001 - 1109 - 1112 - 1121 - 1174 - 1176 - 1247 - 1276 - 1334 - 1351 - 1387 - 1391 - 1423 - 1491 - 1501 - 1517 - 1519 - 1579 - 1625 - 1653 - 1685 - 1690 - 1692 - 1696 - 1697 - 1731 - 1783 - 1794 - 1800 - 1821 - 1832 - 1850 - 1862 - 1934 - 1961 - 1978 - 1993 - 2024 - 2083 - 2086 - 2089 - 2102 - 2111 - 2169 - 2171 - 2183 - 2199 - 2200 - 2225 - 2379 - 2381 - 2403 - 2428 - 2443 - 2498 - 2500 - 2592 - 2593 - 2594 - 2624 - 2626 - 2635 - 2639 - 2672 - 2681 - 2683 - 2684 - 2821 - 2835 - 2989 - 3007 - 3022 - 3032 - 3083 - 3084 - 3131 - 3152 - 3179 - 3188 - 3189 - 3198 - 3224 - 3246 - 3284 - 3303 - 3394 - 3408 - 3442 - 3455 - 3467 - 3534 - 3559 - 3582 - 3604 - 3629 - 3661 - 3670 - 3689 - 3752 - 3808 - 3819 - 3829 - 3842 - 3883 - 3908 - 3920 - 3971 - 4033 - 4056 - 4095 - 4114 - 4119 - 4127 - 4138 - 4143 - 4156 - 4184 - 4199 - 4224 - 4248 - 4260 - 4263 - 4301 - 4337 - 4338 - 4354 - 4367 - 4530 - 4556 - 4559 - 4588 - 4607 - 4612 - 4637 - 4663 - 4694 - 4700 - 4719 - 4726 - 4736 - 4742 - 4793 - 4831 - 4843 - 4873 - 4889 - 4897 - 4947 - 4954 - 5002 - 5030 - 5080 - 5095 - 5128 - 5192 - 5250 - 5316 - 5317 - 5318 - 5334 - 5384 - 5419 - 5429 - 5434 - 5467 - 5493 - 5497 - 5502 - 5584 - 5593 - 5599 - 5632 - 5635 - 5707 - 5743 - 5832 - 411 - 563 - 2163 - 3677 - 3678 - 5091 - 5372 - 2284 - 5678 - 3369 - 5198 - 5792 -

L'incidence sur la fiscalité a été pris en compte par la commission d'enquête non parce qu'elle est la conséquence d'une obligation légale mais parce qu'elle résulte d'un engagement pris formellement et à l'origine par la municipalité de Brétignolles, lors des premières esquisses du projet de port.

Il a été réitéré par la Communauté de Communes du pays de Saint Gilles Croix de Vie à l'occasion de ce projet adopté par le conseil communautaire : il figure en page 22 de la pièce A.

Si les ports dont la commission d'enquête a rencontré les gestionnaires sont anciens et dégagent tous un résultat net après impôts : 90 K€ pour St Gilles Croix de Vie en 2017, 250 K€ pour les 4 ports (soit 2500 places) gérés par la CCI 44 ..., au terme de son analyse financière des prévisions concernant le port de Brétignolles, une observation (5873) fait état d'un déficit annuel « *de 565 000€ qui devra être prise en charge par le contribuable qu'il serait bon d'informer ...* ».

Une telle somme doit sans doute être rapprochée des coûts d'autres équipements publics (par exemple 640 000 €/an en moyenne pour une piscine publique – voir rapport annuel public 2018 de la Cour de Comptes) et des « intérêts ou aux avantages nets » présentés par le projet.

La même observation ajoute « *que pour un équipement aussi important un emprunt sur une durée plus longue ainsi qu'un abandon* » de frais déjà engagés ... « *pourraient peut-être permettre ... un projet plus viable* ».

3.2.9.1 Les coûts et le financement de l'équipement

Au-delà de l'analyse d'observations qui estiment le coût des déblais à plus de 11 millions d'euros sans étanchéité (à partir d'un logiciel libre) voire au-delà par référence au projet d'extension du port de Quiberon, la commission d'enquête a été conduite à comparer autant qu'il est possible (parce que les créations de port sont rares) le coût de construction du projet soumis à enquête avec des projets de même nature ou des chantiers comportant des prestations de même nature (autoroutes ...).

Il en ressort principalement 4 sources d'incertitudes : le coût global, les terrassements, l'absence de coût identifié et afférent à des bâtiments, la ligne « divers et imprévus ».

a) Le coût global (port et abords) situé en haut de la fourchette

La filière nautique normande a ressorti, à l'occasion de l'extension du port de Cherbourg, des éléments comparatifs de coûts qui révèle que « *le coût moyen de réalisation d'une place de port à flot en France est de 40 000 € HT ... soit 35 000 € sans ouvrage de protection et 45 000 € avec ouvrage de protection* ».

L'un des co-auteurs d'une étude réalisée en 2007, pour Atout-France sur « *le financement des ports de plaisance* », nous a confirmé lors de notre entretien que pour assurer un fonctionnement financièrement équilibré d'un port sans recourir à des financements publics, le montant de l'investissement ne devrait pas dépasser 35 000€ HT par place.

Au cas d'espèce et au terme du dossier soumis à enquête, le coût global (port, équipements et abords) ressort à 43 000 000 € HT soit 47 000 €/place et la seule réamplification du port ressort à 32 600 000 € HT soit 35630 €/place.

b) Les terrassements

Ils sont inclus dans la ligne dont le montant est de 9 507 000 € HT, ce qui représente près de 30% du coût de construction du seul port. Mais le dossier ne détaille pas cette ligne et ne précise par les autres dépenses qui y seraient imputées (étanchéité soil-mixing ? Autres dépenses ... ?)

Compte tenu des volumes concernés et par référence à des coûts de terrassements (rendus publics) pour la construction de tronçons routiers ou autoroutiers (voir par exemple le site du CEREMA qui dispose d'une expertise publique), ils apparaissent « vraisemblables ». Toutefois, comme nous l'avons mentionné ci-dessus, pour nombre d'observations, des incertitudes entourent cette estimation du coût des déblais-remblais (déplacement, ressuyage, mise œuvre ...) d'autant que sur ce point une première lecture du dossier peut laisser quelques imprécisions :

- ✓ Les volumes sont-ils estimés décompactés ?
- ✓ Les apports de blocs rocheux sont-ils intégrés à cette estimation ?
- ✓ L'évacuation d'excédent de remblais mentionnés sont-ils intégrés ?
- ✓ Les travaux préalables ou d'accompagnement : pompage, récupération des poissons...) sont-ils pris en compte ? ...

c) L'absence d'estimation concernant des coûts bâtiments

Aucune évaluation de coûts bâtiments n'apparaît dans l'estimation du coût des investissements (pièce A page 69) alors que pour un projet d'extension modeste (60 emplacements) sur la commune de Lézardrieux (22740), le coût d'une capitainerie ressort à 970 000 €.

Par ailleurs le projet lui-même prévoit la réalisation d'un local technique aux abords de l'aire de carénage et des sanitaires dont la commission d'enquête juge insuffisantes les prévisions cartographiées ; leurs coûts ne ressortent pas dans l'estimation.

Enfin il est difficile d'imaginer qu'un nouveau port ne soit pas aussi bien équipé que les ports de sa catégorie notamment en ce qui concerne des bâtiments (capitainerie) ou prisés par les plaisanciers (sanitaires et douches, commerces ...), comme cela ressort :

- ✓ Et d'une étude de marché conduite en 2008 par ODIT-France sous le sous-titre « mieux comprendre les pratiques, besoins et les attentes des plaisanciers ».
- ✓ Et de l'observatoire national des ports de plaisance (rapport 2015) déjà mentionné.

d) Une ligne « divers et imprévus » représentant 5% du coût global.

A la lecture des différentes pièces constitutives du dossier, il apparaît que le projet n'est pas pour le moment à un stade permettant au maître d'ouvrage de lancer le dossier de consultation des entreprises. Quelques incertitudes techniques semblent demeurer et méritent probablement d'être levées avant d'aller plus loin dans son élaboration :

- ✓ Le complément d'études sollicité par le Préfet maritime dans son avis du 18 mai 2018
- ✓ Les conséquences qui pourraient résulter de la construction du bassin d'escales dont les coupes laissent penser qu'il faudra préalablement conforter les bâtiments anciens dits de la ferme de la Normandelière ; le dossier évoque même une démolition-reconstruction.
- ✓ Les incertitudes résultant de la mission complémentaire (mission dite MC1 confiée à ARCADIS et mentionnée par ailleurs) dont la commission d'enquête a eu tardivement connaissance :
 - Qui citent notamment des aléas entourant la réalisation du soil-mixing dont le coût peut varier de 1,5 à 3 millions d'€ en cas d'injection dans les rhyolites (scenario 3)
 - Et dont les conclusions (§ 5.1, page 58) qui soulignent que « ...ces coûts doivent être vus comme une estimation de première approche à +/- 25%... ils ne comprennent pas... ».Elles ajoutent que « la surface de terrains à injecter est sujette à forte incertitude. Cette hypothèse est très sensible vis-à-vis du chiffrage ».

De telles conclusions nécessitent probablement des investigations complémentaires pour réduire les incertitudes qui en résultent.

e) Le financement de l'investissement

Face à une dépense estimée à 43 millions d'€ HT, le financement envisagé repose principalement sur un recours à l'emprunt pour 30,7 millions auxquels s'ajouteraient une (ou des) subvention(s) à hauteur de 3 millions d'€ et pour un peu plus de 9 millions d'€, une contribution des titulaires de contrats d'usage de longue durée.

Faute de documents attestant des engagements concrets, le poste des subventions reste aléatoire mais n'en demeure pas moins faible (moins de 7% du total) au regard des déclarations et politiques régionale ou départementale dévoilées ces derniers temps - voir sur ce point l'observation n°5338 de MR Noel Faucher Vice-Président du Conseil Départemental de Vendée.

Quant aux contributions des « titulaires », un simple calcul de rentabilité comparativement à un recours à l'emprunt, limite l'intérêt financier et cela d'autant que le droit dont ils disposent n'est pas transmissible.

Ces contributions reposent sur une réduction de seulement 10% du prix de l'anneau par rapport aux locations à l'année (pièce A page 71), soit l'équivalent de ce que représenteraient les intérêts d'un prêt consenti sur 10 ans au taux de 2%.

Questions de la commission d'enquête :

Quels sont les éléments ou documents que pourrait fournir le maître d'ouvrage et qui permettraient de mieux approcher ou de fiabiliser l'estimation des terrassements présentée au dossier du projet (référence comparable, tout document comprenant des bordereaux de prix d'au moins 2 entreprises tel le procès-verbal de la commission d'appel d'offres du précédent projet ?

- ✓ Pour chacun des différents bâtiments (6) présentés dans l'emprise du projet sur le plan de masse général fourni à l'appui de la pièce A, et en tenant compte de l'avis déjà émis par la commission d'enquête qui souhaite que l'offre de sanitaires et douches soit améliorée : différenciés ceux dédiés aux plaisanciers de ceux dédiés au public, meilleure répartition géographique... :
 - Quel est le devenir (affectation des surfaces, construction-reconstruction, réhabilitation) ?
 - Le maître d'ouvrage probable ?
 - L'estimation des travaux ?
 - Les modalités envisagées pour leur financement ?

- ✓ La provision pour « divers et imprévus » apparaît-elle suffisante après lecture des différents aléas soulignés précédemment ?

Quel pourcentage est habituellement retenu au niveau d'un Avant-Projet Sommaire et au niveau d'un Avant-Projet Détaillé par le maître d'ouvrage ?

La « réparation du barrage de la Gachère », la piscine aqualudique construite par la Communauté de Communes de St Gilles Croix de Vie peuvent constituer des références utiles à la commission d'enquête.

- ✓ Concernant les sources potentielles de financement, quelles sont les démarches engagées par le maître d'ouvrage pour les obtenir ?

Quelles sont les orientations et décisions dont il dispose et qui émanent des personnes publiques sollicitées ?

- ✓ Le financement du projet repose pour quasiment 1/3 du coût du port sur le produit des « amodiations ».

Leurs conditions d'octroi peuvent-elles être améliorées ? Si oui comment ?

Un partenariat avec un ou des opérateurs ou acteurs économiques privés est-il envisageable ? A quelle(s) condition(s) ?

- ✓ Il est possible que durant les 5 à 10 premières années, l'exploitation du port de Brétignolles dégage un déficit, comment est-il envisagé de le « couvrir », notamment s'il s'avérait supérieur à 2 millions d'€ ?

Réponses du maître d'ouvrage :**Concernant les sources d'incertitudes des coûts :**

Le maître d'ouvrage fournit deux références de prix de terrassement qui démontrent le bien-fondé de son évaluation du montant des travaux.

Pour d'autres incertitudes il renvoie à des documents ou dossiers fournis :

- les bureaux d'études ont arrêté les principes de conception de cet ouvrage coûteux, mais qui assure la pérennité du bâtiment en place (cf. schéma ci-dessous extrait de la page 144 du document A).
- d'intrusion d'eau salée dans les nappes d'eau douce a été totalement écarté par les études hydrogéologiques

Par ailleurs et toujours selon le maître d'ouvrage, le projet ne fait pas l'objet d'incertitudes majeures qui justifieraient d'augmenter le montant de la provision pour divers et imprévus. A cet égard il rappelle les incertitudes levées par un courriel du préfet maritime daté du 30/10/2018, les pratiques habituellement admises par les services de l'Etat en ce qui concerne le poste de dépenses dénommé "aléas et imprévus".

Il en conclut que le montant de la provision qu'il applique pour cause d'aléas et imprévus "est conforme aux normes applicables à l'élaboration des plans de financement".

Concernant le coût complet intégrant notamment des coûts de bâtiments

La surface de bâtiments ainsi construite ou réhabilitée représente 1 558 m² et les surfaces strictement afférentes au fonctionnement des services publics du site dont celui portuaire, seraient les suivantes :

- Local technique de 100 m²
- 100 m² (local aire technique),
- 175 m² de sanitaires sur l'ensemble du site,
- 200 m² dont capitainerie

"Sur la base d'un coût HT de 2 500 €/m², le coût d'investissement est évalué à 4 207 500 € pour la totalité des bâtiments" dont probablement 1 250 000 environ € environ pour ceux accompagnant les services publics offerts sur le site.

Le maître d'ouvrage ajoute d'une part qu'amorti "sur 30 ans, le coût global dont la Communauté de communes assurera la maîtrise d'ouvrage représente une annuité d'emprunt estimée à 194 500 €" et d'autre part que ce coût n'a "pas d'incidences négatives sur le plan de financement de l'opération" parce que couvert par le produit de loyers « conforme au marché local ainsi qu'aux prix pratiqués aux abords du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie ».

Concernant le financement du projet

Le maître d'ouvrage précise qu'il n'a pas encore sollicité de subvention pour la réalisation du projet ; toutefois il ajoute que le Président du Conseil Départemental de la Vendée a indiqué (courrier du 14 janvier 2013) que le Département apporterait une aide d'un montant de 10% du coût des travaux portuaires, soit un peu plus de 3 millions d'euros.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien enregistré les précisions utilement données par le maître d'ouvrage que d'autres sources corroborent, notamment en ce qui concerne :

- par exemple le cout de terrassements dans le cadre de projet routier (voir site du CEREMA) ou autoroutier

- les provisions pour aléas et imprévus souvent retenu autour de 5% du cout des travaux pour un projet au stade d'un "Avant-Projet Détaillé".

Elle fait cependant observer certaines insuffisances concernant l'évaluation globale et sommaire du projet (pièce A page 69) en matière de cout de travaux. Elles concernent :

- le cout des bâtiments nécessaires au fonctionnement des services publics (capitainerie, sanitaires, locaux techniques portuaires) offerts dans le cadre du projet aurait dû être intégré à l'évaluation globale et sommaire de la dépense, qu'il n'y figure pas et qu'il peut être estimé raisonnablement a un peu moins de 1 500 000 € HT eu égard aux surfaces et volumes concernés.

- les équipements complémentaires désormais envisagés par le maitre d'ouvrage dont le cout unitaire reste modeste (mise en place de garde-corps, drague dédiée, vidéo-surveillance ...)

- le cout du "bassin d'escales", évalué à plus de 3 millions d'euros, lequel n'est pas intégré au cout complet des travaux (estimés à 32.6 millions d'euros) présenté dans le cadre du dossier soumis à enquête publique alors qu'il en intègre les recettes

- le cout d'actualisation et de révision des prix qui aurait pu faire utilement l'objet d'une provision identifiée, d'autant plus indispensable et importante que les délais d'obtention (juridiquement définitive) des autorisations nécessaires pourraient être longs.

Pour l'ensemble de la commission il n'en demeure pas moins que les subventions possibles sont figurées avec prudence et que la Communauté de communes dispose d'une capacité financière lui permettant de recourir à l'emprunt pour le montant prévu, soit près de 30 millions d'euros. Actuellement (compte administratif 2017) celle-ci dispose :

- d'une épargne nette représentant 30% de ses dépenses d'équipement

- d'une dette s'élevant à 12 315 000 € dont près de 70% contractés récemment

- d'une capacité de désendettement de l'ordre de 3 années, loin des seuils d'alerte (entre 10 et 12 ans suivant la dynamique du territoire concerné) ou très critique (à partir de 15 ans).

Toutefois la commission attire l'attention du maitre d'ouvrage sur une nécessaire prudence qui doit le conduire à s'engager sur un coût net de travaux et d'équipements au-delà duquel le projet présente un risque avéré pour le maire d'ouvrage et la fiscalité. Ce coût net ne semble pas devoir être supérieur à celui figuré au dossier qui est de l'ordre de 30 millions d'euros (= cout TTC des travaux et équipements, déductions faites des subventions et de la TVA récupérée ou compensée) et que le maitre d'ouvrage semble s'être fixé comme plafond.

Cette nécessaire prudence semble s'imposer pour plusieurs raisons :

- ✓ La décroissance continue de sa capacité brute d'autofinancement : elle était de 6 400 k€ en 2012, 5 935 k€ en 2015 et 4 150 k€ en 2017). C'est le résultat du célèbre "effet ciseau" que connaissent bien les spécialistes des finances locales et qui s'impose à grand nombre de collectivités territoriales, situation qui probablement ne s'améliorera pas dans le contexte de réduction et de l'autonomie fiscale et des ressources publiques locales annoncées et amorcées

- ✓ La période de consultations à venir des entreprises pourrait être différente de celle rencontrée lors de la consultation précédente (2009) qui s'est inscrit dans un contexte de crise économique (au lendemain de celle majeure de 2008) bien souvent favorable aux prescripteurs dans le domaine du BTP.
- ✓ Si le port se réalise la dette communautaire sera récente : près de 90% des emprunts auront été souscrits à partir de 2016. En 2017, la durée résiduelle moyenne de la dette est supérieure à 21 ans et les emprunts envisagés sur 30 ans pour le financement du port dégraderont ce ratio.

Ainsi la communauté de communes disposera d'une capacité d'emprunt et donc d'investissement réduite, au moins le temps de parvenir (2 à 6 ans) à une exploitation financièrement profitable du port objet de l'enquête.

3.2.9.2 Les comptes prévisionnels d'exploitation

L'exploitation d'un port de plaisance constitue un service public industriel et commercial ; Le guide pratique 2017 élaboré à l'attention des plaisanciers et de leurs représentants par l'Union Nationale des associations de Navigateurs rappelle les principales conséquences.

Ainsi, la redevance « est la contrepartie exacte d'un service rendu ...et ne peut couvrir des charges étrangères à la gestion portuaire ». Par ailleurs le Code Général des Collectivités Territoriales fixe limitativement les conditions et modalités de subventions à l'exploitation de ce type de service public.

a) L'évaluation prévisionnelle des recettes

Une observation souligne que le produit des locations et des redevances amodiataires et des escales représentent (CA 2017) à Port la Vie un chiffre d'affaires annuel de 1 760K€, soit 1766€ par emplacement (sur la base de 1000).

La même observation ajoute que, pour le projet de Brétignolles sur Mer, ces mêmes produits représentent « 2 058 K€ soit 2 287 €/place (900 à l'année) », écart qu'il convient de tempérer en raison du décalage d'exercice et des modalités d'actualisation des tarifs retenus par le maître d'ouvrage.

Quant au prix des escales, il s'établirait à 17,63€/nuitée (5697) à Saint Gilles contre 29,84 (2848) à Brétignolles.

D'autres observations font, par ailleurs observer, que les prévisions de recettes retiennent systématiquement une fourchette haute du tarif susceptible d'être appliqué, plus rarement le tarif de la catégorie immédiatement supérieure. A titre d'exemple, les unités de moins de 6 mètres sont « tarifées » (HT en 2018 au port de St Gilles Croix de Vie) de 1 078 à 1 273 € soit en 2021 de 1 142 à 1 350. Le tarif retenu dans le dossier afférent au projet de port à Brétignolles est de 1 536 € HT.

Si les recettes des emplacements loués (hors escales) sont corrigées à partir de ce constat celles-ci sont réduites de près de 140 K€/an (1 756 K€ au lieu de 1 894 K€), voire 257 K€/an si la répartition au nombre d'emplacements à l'intérieur de chaque catégorie (identifiée par le projet – voir pièce A page 71) n'est pas égalitaire.

Toujours sur ce chapitre des recettes, au regard de la typologie moyenne des bateaux (voir pièce page 4 de l'étude Odyssée - Développement déjà mentionnée) et de la répartition des préinscriptions, il est possible que les bateaux de plus de 10 mètres soient moins nombreux.

Dernier point sur les recettes, il n'existe pas de provision(s) pour risques liée(s) :

- ✓ Soit aux impayés sachant que selon l'un des gestionnaires de ports rencontrés, celle-ci peut être raisonnablement estimée entre 2 et 5% des produits
- ✓ Soit à la vacance faible en rythme de croisière mais sans doute forte les 2 ou 3 premières années de mise en service du port qui, pour plusieurs observations, « *ne se remplira pas d'un coup* ».

b) Les dépenses : Les charges générales

Une observation, déjà citée, rappelle que sur le CA 2017 de Port la Vie, ces dépenses s'élèvent à 270 000 € et que celles-ci couvrent en particulier des charges de surveillance et de fiscalité. Le plus souvent et en l'absence de télésurveillance, les premières avoisinent les 40 000 €/an, quand les secondes s'avèrent très variables (de 55 000 à plus de 300 000 € selon les gestionnaires de ports rencontrés et la situation juridique de ces derniers), suivant qu'elles couvrent ou non les taxes foncières ; à défaut de ces dernières elles représentent au moins le coût de la fiscalité économique (CVAE ...) soit par an 55 000 € pour le port de plaisance de St Gilles Croix de Vie.

Sur les comptes prévisionnels présentés au dossier d'enquête publique, ces charges générales sont estimées à 200 000 € (pièce A page 70) et 150 000 € dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale.

c) Les dépenses : Les charges de personnels

Celles-ci sont évaluées à 180 000 € et représentent 6 équivalents temps complet soit 5 agents à temps complet et 2 à mi-temps :

- ✓ Partagées entre les 2 ports que gèrera la future Société Publique Locale (SPL – voir page 70 de la pièce A)
- ✓ Et actuellement déjà salariés de la SEMVIE pour un temps plein.

A titre indicatif, une observation le rappelle, ces charges se sont élevées à près de 700 000 € (pour 8 ETP et 8 saisonniers) dans les comptes du port de plaisance de la SEMVIE en 2017.

Le dossier ne précise pas ce qu'il advient des produits réalisés par le délégataire au profit de la gestion du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie .

d) Les dépenses : Les coûts du dragage

Plusieurs observations s'inquiètent du réalisme des dépenses afférentes au dragage du port et du chenal, certaines en raison des risques d'insécurité qu'ils devinent, d'autres en se fondant sur la réalité des coûts.

Sur ce point, le Directeur Général de Port la Vie a souligné les bases de calcul de ces coûts, soit 3,83 € HT/tonne, ce que corroborent les volumes indiqués.

Quelques années plus tôt, en 2015 lors de son contrôle, la Chambre Régionale des Comptes des Pays de Loire précisait au vu des budgets analytiques que ces coûts de dragage variaient suivant la nature des éléments dragués : 3,93 €HT/tonne pour la vase et 7,14 € HT/tonne pour le sable.

e) *Les dépenses : L'entretien, les amortissements et les provisions*

Dans son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale (pages 55 et 56), le maître d'ouvrage fournit les comptes prévisionnels des personnes morales concernées par le projet : la Communauté de Communes, la commune de Brétignolles sur Mer et la future Société Publique Locale (SPL).

Hors maintenance du pont levant, aucun de ceux-ci ne fait pas apparaître :

- ✓ Des charges d'entretien des équipements et des espaces construits ou aménagés, charges pourtant inévitables notamment passées les toutes premières années, a fortiori sur des équipements ou espaces exposés à l'air salin ou fortement fréquentés.
- ✓ Des amortissements pourtant obligatoires en comptabilité publique y compris pour les subventions

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Quel est le compte d'exploitation du futur délégataire sur les dix premières années de la délégation ?
Quelle serait l'évaluation consolidée des résultats du délégataire pour le port de Brétignolles d'une part et pour le port de Saint Gilles Croix de Vie d'autre part à l'échéance de la délégation ?
- ✓ Les comptes d'exploitation prévisionnels fournis d'une part au dossier soumis à enquête publique et d'autre part en réponse à l'autorité environnementale, font état d'un remplissage du port dès sa mise en service ? quels éléments pouvez-vous fournir à la commission d'enquête pour démontrer le réalisme de la prévision ?
- ✓ Quels sont les modalités (niveau tarifaire, remise de bienvenue...), les moyens (actions promotionnelles ...) ou les services d'accompagnement (cale gratuite, stationnements liés ...) susceptibles d'être précisément mis en œuvre ou offerts pour parvenir à ce résultat ?
- ✓ Concernant les charges de personnels, quels sont les éléments susceptibles d'expliquer
 - Le moindre nombre d'ETP
 - Et le coût plus faible
 retenus pour le port de Brétignolles comparativement à celui de St Gilles (hors direction et comptabilité)
- ✓ Quelle(s) personne(s) publique(s) ou privée assumeront le paiement des impôts fonciers ? Ceux-ci ont-ils été estimés, si oui quel serait leur montant ?
- ✓ Pour quelle raison le coût du dragage est-il calculé sur une base différente de celle retenue par la Chambre Régionale des Comptes en 2015 ?

Réponses du maître d'ouvrage :

Celui-ci apporte des précisions utiles concernant différents postes de dépenses ayant générés quelques questionnements durant l'enquête publique :

- les charges de personnel comparables à celles de port la Vie des lors qu'on déduit les charges de surveillance ; à cet égard le maitre d'ouvrage souligne qu'une vidéoprotection coute entre 20 000 et 30 000 € "ce qui représente moins de 1% du montant du lot équipements portuaires ... et sera prévu dès l'ouverture du port",
- le coût des impôts fonciers et leur prise en charge,
- les couts du dragage ; concernant ces derniers le maitre d'ouvrage précise qu'ils ont été évalués " sur la base de tarifs pratiqués par la SEMVIE pour le dragage du port de pêche, que l'intervention de la drague de la SEMVIE n'est sans doute pas la meilleure solution et que le maître d'ouvrage s'oriente vers l'achat d'une drague spécifique au port de Brétignolles sur Mer, moins coûteuse et disponible en permanence".

Par ailleurs, le maitre d'ouvrage élabore 4 scénarii financiers d'exploitation qui permettent de mieux appréhender les risques éventuellement pris par la société à laquelle sera délégué la gestion du port et par ricochet son déléguant qu'est le maitre d'ouvrage

- le premier scénario figure au dossier soumis à l'enquête publique ; son exploitation est bénéficiaire à partir de la 2^{ème} année.
- Le deuxième prend en compte l'hypothèse d'un remplissage immédiat du port de Brétignolles sur Mer avec des bateaux d'une taille moyenne comparable au port de Saint Gilles Croix de Vie. Ce scénario apparaît déficitaire durant 5 ans (le déficit cumulé approche 600 000 €) puis devient profitable ensuite.
- La 3^{ème} simulation prend en compte les données du scénario 2 avec un remplissage sur 3 ans. Cette hypothèse paraît très improbable au maitre d'ouvrage compte tenu de la durée des travaux qu'il estime à 2 années et qui seront mis à profit pour "*commercialiser les anneaux. Ces 24 mois apparaissent comme suffisants (au maitre d'ouvrage) pour attribuer l'ensemble des anneaux*". Dans cette hypothèse, l'exploitation du port serait déficitaire durant les huit premières années avec un déficit cumulé avoisinant les 5 millions d'euros.
- le scénario n°4 prend en compte une difficulté de commercialisation des amodiations (75 anneaux amodiés au lieu de 150). Dans cette quatrième hypothèse, l'exploitation du port serait déficitaire durant 8 ans puis s'équilibre ensuite. Au terme des huit premières années le déficit cumulé resterait inférieur à 3 millions d'euros.

Analyse de la commission :

La commission souligne que la fourniture de comptes d'exploitation prévisionnels ne constituent pas des documents qu'un maitre d'ouvrage public doit obligatoirement fournir à l'appui d'une demande de création de port ou de déclaration d'utilité publique.

Il permet cependant de vérifier les capacités du maitre d'ouvrage à assumer annuellement les conséquences financières du service public qu'il se propose de créer, éventuellement de mesurer une valeur nette ajoutée et d'étayer le bilan avantages / inconvénients développé par la jurisprudence en matière d'intérêt générale et/ou d'utilité publique.

Au cas d'espèce ils permettent de connaitre la politique tarifaire envisagée mais pas de cerner les stratégies commerciale et promotionnelle susceptibles d'être mis en œuvre à la demande du déléguant, maitre d'ouvrage (voir les réponses sur les modalités d'évolution des

amodiations, le partenariat éventuel avec des acteurs économiques, les services d'accompagnement...)

La commission a pu observer à l'occasion de ses rencontres avec des responsables de port de plaisance, que la plupart des ports à flot disposant d'une relative ancienneté d'investissements (10 ans et plus) enregistre un résultat annuel d'exploitation au moins équilibré voire bénéficiaire (ex : Piriac, Port la Vie, Pornic...).

Elle a aussi constaté dans le même temps quelques excès d'optimisme dans les comptes d'exploitation prévisionnelle que le maître d'ouvrage a produit puis soumis à l'enquête publique tant dans le dossier d'origine que dans sa réponse à l'Autorité Environnementale.

Ainsi pour la commission d'enquête, le poste de recettes ne semble pas justement apprécié (cf page 69 ci-dessus) ; la réponse du maître d'ouvrage maintenant son scénario dit standard qui constitue sa "référence réaliste" n'apporte ni correction ni réponse.

Par ailleurs quelques postes de dépenses apparaissent insuffisamment dotés au moins dans le temps: les charges courantes d'entretien (inévitables passées les périodes de garanties contractuelles) au profit des espaces ouverts au public et à la charge de l'exploitant portuaire (voir la répartition à la page de la réponse du maître d'ouvrage au PV de synthèse), le coût du vandalisme sur les espaces ouverts en continu au public, les charges de personnel et la prise en compte d'une ancienneté (conforme à la politique salariale du délégant suivant son représentant, le fonctionnement de la vidéosurveillance, ...). Même si chacun de ces postes représente une somme modeste, l'effet s'en fera d'autant plus sentir lors de(s) exercice(s) budgétaire(s) déficitaire(s).

Enfin la commission d'enquête a bien noté qu'au cas d'espèce, les 4 scénarii d'exploitation font ressortir un déficit cumulé maximum représentant moins de 10 années d'exploitation d'un gymnase municipal (source grande ville de l'ouest sur la base de 10% du coût d'investissement) ou moins de 8 années d'exploitation d'une piscine municipale (source Cour des comptes rapport 2018) ou encore moins de 6 années de déficit d'un équipement aqua ludique (source grande ville de l'ouest) ...

3.2.9.3 La prise en compte de coûts ou éléments connexes

a) Les limites de la future délégation de service public

La redevance étant, comme cela a été rappelé ci-avant, la contrepartie exacte d'un service rendu, elle ne peut couvrir des charges étrangères à la gestion portuaire. Ainsi serait-il utile de connaître les limites physiques et juridiques envisagées pour la délégation du service public du port, afin de préciser concernant le bassin d'initiation à la voile, le bassin de baignade, la butte paysagée et dite « bocagère », les voies publiques de circulation traversant le port, les emplacements de stationnement de voitures :

- ✓ La (ou les) personne(s) morale(s) qui aura (ou auront) la charge d'entretien
- ✓ Le coût estimé de la charge annuelle d'exploitation
- ✓ Les modalités du financement de ce coût.

b) Le régime de TVA

Toujours dans le cadre des conséquences attachées à la notion de service public industriel et commercial, certains équipements constitutifs du projet ne pourront pas être financés au titre ni du budget annexe ni de la délégation portuaire. : (voir notamment l'énumération ci-dessus : Bassin de voile, bassin de baignade ...). Par ailleurs et pour ces équipements, la totalité de la TVA afférente à leurs coûts ne pourra probablement pas être récupérée par le maître d'ouvrage (voir observation 5236).

c) L'entretien et le renouvellement des équipements

A l'exception de l'entretien du « pont levant », les comptes d'exploitation prévisionnels fournis dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale (voir pages 55 et 56, les budgets projetés pour la SPL, la Communauté de Communes et la commune de Brétignolles) ne prévoient ni entretien pourtant inéluctable, ni amortissement légalement obligatoire en comptabilité publique y compris concernant les subventions reçues.

d) La constitution d'une Société Publique Locale (SPL)

Celle-ci est annoncée (pièce A page 70) et constitue probablement le seul moyen juridique pour assurer la gestion des ports et mutualiser, opportunément, les moyens utiles.

La constitution de cette SPL représente un coût (étude, solde des comptes et désintéressement éventuel des actionnaires de la SEM ...), un capital ...

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Pour chacun des équipements qui suivent :
Le bassin d'initiation à la voile, le bassin de baignade, la butte paysagée et dite « bocagère », les voies publiques de circulation traversant le port, les emplacements de stationnement de voitures
Quels sont :
 - La (ou les) personne(s) morale(s) qui aura (ou auront) la charge d'entretien
 - Le coût estimé de la charge annuelle d'exploitation
 - Les modalités du financement de ce coût annuel.
- ✓ Les mêmes questions se posent pour les mesures compensatoires.
- ✓ Quel sera le mode de financement des équipements et aménagements dont le coût d'investissement ne sera pas imputable à la délégation du service portuaire, y compris la part de TVA non récupérée ?
- ✓ Quelles sont les modalités juridiques et financières envisagées pour constituer la SPL et pour clôturer les comptes de la SEM existante ?
 - Leur coût a-t-il été estimé ?
 - Quels seront les patrimoines ou immobilisations qui seront transférés de la SEM à la SPL ? Pour quelle valeur d'amortissement net ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur ces différents points, le maître d'ouvrage répond précisément à la commission ; ainsi ses membres sont-ils mieux à même de discerner d'une part ce qui incombe et d'autre part ce qui coûte aux différentes personnes publiques et ainsi aux usagers des services publics concernés et "aux contribuables".

Analyse de la commission d'enquête :

La commission souligne les risques que peuvent présenter d'une part une lecture trop extensive des coûts incidents et rattachables au projet de création de port sur le plan de la TVA et d'autre part la limitation du capital social modeste pour une Société Publique Locale qui certes n'investira pas lourdement (au moins durant les 10 premières années) mais qui pourra supporter des déficits lors du (voire des) premier(s) exercice(s).

Sur ces points et pour mieux consolider ses prévisions, la commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à s'engager :

- sur la base d'un rescrit fiscal concernant la TVA
- à réexaminer le capital social de la SPL chacune des 3 ou 4 premières années d'exploitation au vu des résultats estimés de l'exercice précédent

3.2.10 La Protection de l'environnement.

C'est un thème qui revient très souvent. Même si c'est juste pour l'évoquer, sans fournir l'argumentation nécessaire. Près de 1600 observations sont répertoriées dont celles-ci :

81 -82 -89 -90 -99 -100 -104 -106 -120 -147 -149 -150 -152 -153 -156 -158 -182 -183 -192 -199 -206 -209 -214 -215 -219 -229 -231 -233 -235 -237 -238 -241 -242 -243 -246 -248 -253 -257 -260 -273 -276 -279 -282 -283 -295 -310 -311 -312 -318 -325 -327 -328 -334 -335 -337 -344 -347 -351 -360 -365 -370 -372 -384 -390 -406 -411 -412 -413 -416 -426 -429 -430 -432 -434 -437 -439 -442 -455 -463 -465 -467 -468 -470 -471 -475 -491 -503 -513 -514 -534 -536 -550 -553 -558 -559 -572 -573 -577 -585 -587 -589 -591 -599 -600 -602 -605 -608 -616 -618 -620 -621 -624 -625 -635 -637 -638 -640 -655 -665 -666 -669 -677 -680 -681 -682 -683 -684 -686 -688 -690 -691 -693 -695 -696 -699 -700 -706 -707 -709 -714 -716 -721 -733 -734 -746 -747 -752 -754 -757 -758 -763 -779 -783 -788 -791 -797 -798 -814 -819 -830 -833 -838 -854 -857 -858 -861 -866 -870 -871 -877 -882 -885 -888 -892 -894 -897 -899 -904 -906 -907 -910 -912 -913 -919 -921 -928 -932 -943 -955 -956 -958 -959 -961 -969 -975 -980 -987 -991 -995 -996 -999 -1000 -1009 -1021 -1026 -1033 -1038 -1042 -1059 -1060 -1067 -1068 -1069 -1073 -1074 -1075 -1079 -1093 -1094 -1103 -1104 -1110 -1111 -1120 -1132 -1145 -1146 -1147 -1149 -1150 -1161 -1164 -1168 -1169 -1173 -1178 -1179 -1187 -1190 -1194 -1196 -1209 -1212 -1218 -1227 -1247 -1253 -1259 -1265 -1266 -1268 -1269 -1275 -1276 -1280 -1283 -1285 -1286 -1287 -1298 -1311 -1313 -1314 -1315 -1319 -1321 -1324 -1325 -1327 -1332 -1333 -1334 -1336 -1344 -1354 -1359 -1360 -1363 -1364 -1367 -1368 -1372 -1374 -1383 -1386 -1388 -1389 -1390 -1391 -1392 -1393 -1400 -1405 -1415 -1420 -1432 -1435 -1436 -1442 -1443 -1446 -1447 -1448 -1450 -1466 -1469 -1470 -1471 -1478 -1490 -1491 -1499 -1500 -1504 -1506 -1507 -1516 -1518 -1525 -1528 -1529 -1532 -1533 -1536 -1538 -1541 -1554 -1556 -1557 -1562 -1568 -1571 -1572 -1573 -1581 -1582 -1585 -1593 -1596 -1603 -1605 -1606 -1609 -1612 -1614 -1615 -1619 -1621 -1624 -1627 -1629 -1630 -1632 -1639 -1640 -1643 -1645 -1646 -1648 -1650 -1651 -1654 -1655 -1671 -1674 -1675 -1676 -1678 -1682 -1683 -1684 -1687 -1688 -1689 -1690 -1691 -1693 -1696 -1697 -1698 -1702 -1705 -1707 -1708 -1712 -1716 -1722 -1723 -1724 -1725 -1741 -1746 -1757 -1758 -1762 -1763 -1778 -1779 -1781 -1786 -1787 -1788 -1789 -1790 -1797 -1798 -1799 -1800 -1801 -1802 -1803 -1813 -1814 -1822 -1837 -1838 -1840 -1844 -1854 -1859 -1863 -1864 -1865 -1866 -1867 -1873 -1874 -1876 -1878 -1879 -1881 -1884 -1885 -1886 -1891 -1893 -1900 -1901 -1915 -1916 -1918 -1921 -1923 -1925 -1928 -1930 -1931 -1936 -1938 -1940 -1944 -1946 -1950 -1952 -1953 -1967 -1970 -1980 -1981 -1984 -1987 -1993 -1996 -1997 -1999 -2001 -2005 -2006 -2007 -2016 -2022 -2024 -2032 -2033 -2034 -2038 -2039 -2040 -2044 -2050 -2055 -2059 -2063 -2066 -2073 -2074 -2076 -2079 -2086 -2087 -2090 -2104 -2106 -2108 -2111 -2120 -2127 -2130 -2135 -2138 -2139 -2142 -2150 -2152 -2163 -2165 -2169 -2173 -2184 -2188 -2189 -2192 -2194 -2197 -2198 -2199 -2205 -2210 -2211 -2213 -2219 -2227 -2231 -2233 -2235 -2236 -2241 -2242 -2243 -2250 -2251 -2252 -2253 -2254 -2256 -2257 -2260 -2261 -2277 -2282 -2283 -2288 -2289 -2293 -2299 -2300 -2303 -2305 -2307 -2308 -2313 -2316 -2318 -2319 -2321 -2322 -2323 -2338 -2340 -2341 -2343 -2344 -2348 -2353 -2354 -2356 -2359 -2361 -2363 -2364 -2365 -2367 -2368 -2372 -2377 -2378 -2385 -2391 -2398 -2403 -2405 -2406 -2407 -2408 -2410 -2412 -2416 -2421 -2425 -2430 -2432 -2434 -2435 -2436 -2437 -2438 -2439 -2441 -2444 -2446 -2449 -2450 -2455 -2457 -2458 -2472 -2473 -2480 -2503 -2513 -2517 -2521 -2522 -2524 -2528 -2529 -2530 -2535 -2540 -2541 -2542 -2543 -2544 -2546 -2549 -2552 -2557 -2559 -2561 -2563 -2565 -2567 -2568 -

2569 -2574 -2576 -2577 -2579 -2583 -2584 -2590 -2591 -2593 -2596 -2599 -2601 -2604 -2621 -2624 -2627 -2633 -2634 -
2637 -2638 -2644 -2645 -2647 -2658 -2659 -2660 -2661 -2664 -2679 -2682 -2684 -2686 -2688 -2689 -2697 -2700 -2702 -
2703 -2711 -2727 -2733 -2736 -2738 -2740 -2741 -2746 -2757 -2758 -2759 -2760 -2761 -2767 -2771 -2772 -2773 -2776 -
2777 -2780 -2781 -2785 -2790 -2792 -2794 -2795 -2805 -2822 -2823 -2824 -2826 -2828 -2834 -2838 -2842 -2843 -2849 -
2854 -2856 -2857 -2859 -2863 -2877 -2880 -2887 -2897 -2898 -2902 -2905 -2907 -2920 -2921 -2923 -2924 -2925 -2930 -
2931 -2934 -2942 -2944 -2945 -2946 -2952 -2957 -2960 -2962 -2987 -2989 -2990 -2996 -3002 -3004 -3007 -3008 -3011 -
3026 -3027 -3029 -3030 -3033 -3036 -3043 -3044 -3045 -3049 -3052 -3054 -3055 -3056 -3057 -3059 -3062 -3063 -3066 -
3068 -3075 -3082 -3085 -3090 -3092 -3097 -3099 -3106 -3108 -3114 -3115 -3119 -3125 -3127 -3129 -3130 -3133 -3141 -
3148 -3155 -3156 -3157 -3158 -3160 -3162 -3175 -3180 -3189 -3191 -3194 -3196 -3198 -3206 -3210 -3215 -3217 -3220 -
3228 -3240 -3241 -3246 -3255 -3259 -3260 -3263 -3264 -3267 -3268 -3270 -3273 -3275 -3293 -3299 -3310 -3314 -3317 -
3326 -3341 -3349 -3351 -3355 -3360 -3363 -3367 -3368 -3369 -3372 -3373 -3374 -3377 -3378 -3387 -3388 -3397 -3398 -
3408 -3412 -3417 -3420 -3425 -3427 -3430 -3434 -3435 -3437 -3438 -3439 -3443 -3444 -3447 -3453 -3471 -3473 -3475 -
3476 -3481 -3483 -3493 -3494 -3497 -3499 -3502 -3503 -3504 -3507 -3512 -3525 -3534 -3536 -3538 -3539 -3540 -3542 -
3545 -3550 -3569 -3571 -3572 -3573 -3575 -3578 -3579 -3585 -3603 -3605 -3606 -3616 -3619 -3622 -3624 -3625 -3627 -
3629 -3636 -3638 -3647 -3651 -3655 -3656 -3657 -3659 -3662 -3663 -3664 -3666 -3670 -3672 -3677 -3687 -3702 -3706 -
3708 -3715 -3719 -3723 -3725 -3726 -3733 -3736 -3738 -3748 -3749 -3750 -3751 -3755 -3763 -3764 -3771 -3773 -3778 -
3785 -3790 -3792 -3796 -3804 -3809 -3818 -3819 -3820 -3825 -3826 -3828 -3831 -3832 -3833 -3834 -3837 -3840 -3844 -
3846 -3850 -3855 -3857 -3858 -3859 -3860 -3871 -3883 -3885 -3886 -3893 -3899 -3901 -3902 -3905 -3907 -3909 -3915 -
3924 -3931 -3935 -3936 -3941 -3947 -3950 -3951 -3953 -3954 -3957 -3958 -3960 -3969 -3970 -3972 -3974 -3976 -3979 -
3987 -3990 -3992 -4002 -4004 -4008 -4011 -4015 -4018 -4020 -4022 -4024 -4031 -4032 -4033 -4036 -4037 -4038 -4046 -
4047 -4049 -4066 -4069 -4072 -4075 -4076 -4079 -4082 -4083 -4109 -4112 -4118 -4129 -4132 -4133 -4135 -4136 -4138 -
4142 -4143 -4150 -4156 -4158 -4165 -4169 -4171 -4175 -4178 -4181 -4185 -4191 -4192 -4198 -4199 -4205 -4206 -4210 -
4216 -4217 -4218 -4221 -4230 -4231 -4236 -4244 -4247 -4248 -4249 -4251 -4256 -4262 -4266 -4267 -4276 -4277 -4278 -
4280 -4281 -4282 -4286 -4290 -4292 -4301 -4304 -4306 -4313 -4315 -4316 -4327 -4332 -4334 -4335 -4340 -4342 -4345 -
4346 -4350 -4351 -4353 -4356 -4357 -4359 -4365 -4367 -4369 -4370 -4371 -4373 -4378 -4379 -4380 -4386 -4390 -4391 -
4403 -4405 -4406 -4407 -4408 -4418 -4421 -4423 -4425 -4427 -4430 -4431 -4432 -4433 -4434 -4444 -4445 -4447 -4450 -
4454 -4467 -4469 -4483 -4490 -4492 -4494 -4496 -4499 -4508 -4513 -4520 -4521 -4522 -4529 -4530 -4536 -4537 -4543 -
4546 -4552 -4555 -4556 -4560 -4564 -4569 -4571 -4578 -4580 -4581 -4587 -4588 -4590 -4594 -4598 -4604 -4608 -4611 -
4615 -4618 -4620 -4631 -4640 -4644 -4645 -4647 -4648 -4650 -4653 -4654 -4655 -4657 -4662 -4663 -4664 -4666 -4672 -
4673 -4684 -4686 -4689 -4690 -4691 -4694 -4700 -4701 -4704 -4706 -4708 -4709 -4711 -4717 -4719 -4720 -4722 -4723 -
4724 -4729 -4731 -4732 -4736 -4739 -4740 -4751 -4753 -4754 -4755 -4759 -4760 -4765 -4769 -4770 -4776 -4777 -4778 -
4781 -4786 -4791 -4794 -4795 -4799 -4801 -4806 -4808 -4810 -4811 -4812 -4813 -4817 -4822 -4824 -4826 -4827 -4835 -
4836 -4837 -4838 -4858 -4864 -4868 -4871 -4872 -4874 -4876 -4888 -4890 -4893 -4897 -4899 -4900 -4907 -4911 -4928 -
4932 -4934 -4940 -4943 -4945 -4946 -4950 -4956 -4961 -4962 -4964 -4968 -4969 -4977 -4987 -4988 -4999 -5006 -5029 -
5035 -5037 -5043 -5045 -5048 -5051 -5056 -5057 -5058 -5061 -5063 -5066 -5070 -5072 -5073 -5074 -5075 -5076 -5077 -
5078 -5093 -5096 -5097 -5098 -5100 -5101 -5109 -5115 -5116 -5118 -5119 -5123 -5125 -5127 -5128 -5139 -5145 -5149 -
5150 -5151 -5152 -5153 -5154 -5156 -5158 -5163 -5166 -5167 -5169 -5171 -5173 -5177 -5178 -5180 -5181 -5182 -5184 -
5188 -5190 -5191 -5199 -5202 -5207 -5209 -5210 -5213 -5217 -5221 -5224 -5226 -5231 -5233 -5234 -5238 -5239 -5240 -
5241 -5246 -5247 -5248 -5249 -5250 -5252 -5255 -5256 -5261 -5262 -5263 -5264 -5265 -5268 -5273 -5276 -5277 -5278 -
5279 -5280 -5281 -5285 -5287 -5290 -5296 -5298 -5299 -5305 -5308 -5310 -5311 -5312 -5315 -5318 -5319 -5321 -5322 -
5326 -5327 -5329 -5332 -5334 -5335 -5338 -5340 -5341 -5343 -5344 -5347 -5349 -5350 -5352 -5353 -5354 -5355 -5356 -
5357 -5360 -5362 -5363 -5364 -5366 -5369 -5372 -5374 -5375 -5376 -5379 -5385 -5386 -5387 -5388 -5390 -5395 -5398 -
5399 -5404 -5409 -5413 -5426 -5429 -5431 -5434 -5435 -5436 -5437 -5439 -5441 -5444 -5446 -5447 -5449 -5451 -5455 -
5457 -5459 -5461 -5465 -5467 -5468 -5469 -5473 -5476 -5478 -5479 -5481 -5485 -5490 -5497 -5499 -5500 -5502 -5504 -
5505 -5506 -5510 -5511 -5514 -5519 -5520 -5522 -5524 -5528 -5529 -5531 -5533 -5535 -5540 -5542 -5543 -5545 -5548 -
5549 -5553 -5556 -5557 -5560 -5562 -5563 -5568 -5569 -5570 -5572 -5573 -5575 -5583 -5596 -5597 -5617 -5618 -5619 -
5620 -5621 -5622 -5632 -5639 -5644 -5652 -5659 -5662 -5669 -5670 -5673 -5674 -5676 -5677 -5679 -5680 -5688 -5692 -
5694 -5696 -5707 -5708 -5715 -5723 -5726 -5728 -5730 -5731 -5740 -5741 -5746 -5748 -5751 -5752 -5753 -5755 -5756 -
5757 -5758 -5762 -5763 -5764 -5765 -5766 -5767 -5769 -5770 -5771 -5772 -5773 -5776 -5778 -5779 -5788 -5790 -5827 -
5843 -5847 -5848 -5849 -5851 -5854 -5855 -5856 -5868 -5869 -5870 -

3.2.10.1 Par rapport aux objectifs politiques.

Sur ce point aussi, adversaires et partisans du projet s'opposent.

Certains développent des arguments philosophiques (3947) « *Il en va pourtant de la survie de l'humanité, à quoi bon travailler si on doit en mourir c'est-à-dire condamner à brève échéance notre descendance, à quoi bon s'amuser si on doit disparaître rapidement. C'est-à-dire si nos enfants ne font pas partie de la fête ?* »

L'observation 426 évoque « Bilan carbone et port de plaisance. » et conclut ainsi : « *Ce grand chantier est un exemple typique de ce qu'il faut s'efforcer d'éviter si on veut préserver la planète pour nos descendants plutôt que de faire plaisir à quelques-uns.* »

Projet non retenu au concours des ports exemplaires car il s'agit d'une création et non d'une extension/réhabilitation ayant pour but de réduire les nuisances et d'améliorer l'environnement.

Certains évoquent les changements structurels en matière de développement : COP 21, conférence internationale sur le climat de 2015 et Accord de Paris, Loi sur la Transition énergétique pour une croissance verte signée en 2015 pour réduire la facture énergétique et préserver la biodiversité : l'observation 1786 qui évoque ces sujets affirme « *Le projet de port de Brétignolles-sur-Mer ne prend en compte aucune de ces directives et montre de ce point de vue qu'il est un projet du passé, inutile au vu de la tendance incertaine du secteur nautique en France et bien trop coûteux d'un point de vue écologique.* »

Plusieurs observations reprennent un article paru dans Ouest-France le 26 septembre. Article dans lequel la région des Pays de la Loire met l'accent sur le développement des ports à sec.

A l'inverse, les partisans du port soulignent (5191) que « *Le projet de Brétignolles s'inscrit dans un processus de qualité, de respect de l'environnement et des politiques de développement durable, en relation avec l'évolution de leur participation au développement touristiques des régions littorales.* »

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Comment ce projet s'articule avec les objectifs nationaux ?
- ✓ Comment ce projet s'articule avec les objectifs régionaux ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Il rappelle que le projet est compatible avec :

- Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne ;
- Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux SAGE Auzance Vertonne ;
- Le Plan d'action pour le milieu marin pour la sous-région marine du Golfe de Gascogne ;
- Le Schéma régional de cohérence écologique des Pays de la Loire ;
- Le Plan national de prévention des déchets ;
- Le Plan de gestion des risques d'inondation du bassin Loire-Bretagne ;
- Le Plan de prévention des risques naturels prévisibles littoraux du Pays de Monts.

Et en région conforme avec la seconde ambition du SRADDET : Affirmer une ambition conciliant croissance bleue et protection sur les deux axes identitaires de notre région : la Loire et le littoral atlantique ;

Il conclut ainsi :

Le projet est conforme aux objectifs nationaux et régionaux.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission prend acte.

3.2.10.2 Par rapport à l'écosystème de la Normandelière.

La partie étude environnementale pour la partie terrestre est souvent jugée bonne. « L'état des lieux a été nettement enrichi ». L'Autorité environnementale écrit : « *Le dossier est dans l'ensemble de bonne qualité ; le projet a fait l'objet de nombreuses évolutions depuis 2006. La séquence « Eviter, réduire, compenser » (ERC) est bien conduite ; les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi sont nombreuses, détaillées et pertinentes* ».

Certains contestent les modalités de déplacement des espèces. (1582) « *Faire une demande de dérogation à l'interdiction générale d'atteinte aux espèces protégées pour détruire ou déplacer sans garantie d'adaptation autant d'espèces protégées est profondément choquant et ... ; c'est à juste titre que le conseil national de protection de la nature s'est formellement opposé à cette destruction et au projet de port qui ne présente aucun intérêt public majeur.* »

L'observation 4171 souligne qu'une espèce à enjeu fort a été négligée. Le Pelobate cultripède est présent à 2 km plus au sud. Cet amphibien est nocturne et peut passer inaperçu. Cette remarque est reprise par la LPO

L'auteur de cette observation, qui est manifestement un spécialiste de ces problèmes s'inquiète de la mise en œuvre effective des mesures prescrites durant la phase de chantier. Il écrit : « *Un aspect important pour la réduction des impacts liés aux chantiers (p. 305) est l'intégration dans les DCE de pénalités dissuasives. Il est avéré qu'en leur absence, les entreprises négligent (souvent par le biais de la sous-traitance) les recommandations et obligations, même en présence d'un environnementaliste accompagnant.* ».

Dans l'observation numéro 5755, on trouve une analyse beaucoup plus critique de l'étude d'impact. Elle pointe des oublis (la loutre, la faune piscicole dont l'anguille, ...), elle émet des doutes sur les mesures compensatoires

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Pensez-vous prendre en compte le pelobate cultripède.
- ✓ Pensez-vous prévoir des pénalités en cas de non-respect de prescriptions environnementales à l'encontre des entreprises en charge du dossier ?
- ✓ Que répondez-vous à l'auteur de l'observation 5755 ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Tout a été mis en œuvre pour rechercher le Pélobate cultripède qui figurait parmi les espèces prioritaires dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact. Le pelobate n'a pas été contacté, ce qui signifie qu'il est absent de l'aire d'étude.

Des pénalités seront prévues dans les marchés en cas de non-respect des prescriptions environnementales. Cependant, l'accent sera mis sur les mesures préventives, grâce à la présence d'un coordinateur environnemental sur le chantier.

Un tableau reprend point par point les remarques de l'observation 5755. Concernant l'état initial, il précise que la carrière ne peut pas être considérée zone humide, ni comme plan d'eau, ni par les herbiers qui l'entourent.

Concernant les « espèces oubliées » il écrit qu'elles ont été recherchées, et que si elles ne figurent pas dans le dossier c'est qu'aucun spécimen n'a été observé.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission prend acte. Elle approuve l'engagement de prévoir des pénalités dans les marchés en cas de non-respect des prescriptions environnementales.

3.2.10.3 Par rapport aux risques de pollution.

A marée descendante, l'eau du port va se vider. Cela va entraîner tous les déchets mélangés à l'eau que les bateaux et les plaisanciers auront rejeté. (huile, carburant, matières fécales,...)

(4378) *Allons-nous baigner au milieu des nappes de carburant et des morceaux de filet de pêche ?*

(263) un surfeur : *En plus de bloquer les vagues, un port ramène toujours une pollution à l'eau. Or beaucoup d'enfants apprennent le surf juste à côté.*

La pollution due aux dragages est également évoquée.

(299) *Pour voir nos plages polluées, inutilisables à cause des 2-3 dragages annuels (voir sur St Gilles Croix de Vie où les plages sont fermées 1 mois à cause de la pollution du dragage) non merci !!* ou (5878) *« J'ai pu me rendre compte des effets qu'entraînent les rejets de boue de dragage du port « La Vie » sur la grande plage de St Gilles Croix de Vie et je peux dire que surfer dans une eau d'une aussi mauvaise qualité est aussi désagréable qu'olfactivement ».*

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Quels équipements pour limiter l'impact dû aux utilisateurs du port, de la baignade, et leur implantation future ?
- ✓ Quelle réglementation ?
- ✓ Quel dispositif en cas d'incident ?
- ✓ Quel impact les dragages du port de Brétignolles auraient sur la pollution du littoral ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les sédiments dragués dans le port de Brétignolles sur Mer seront constitués principalement par du sable « propre » à réinsérer dans le transit littoral.

La configuration du port de Brétignolles sur Mer, qui n'est pas situé à l'aval d'un bassin versant important, permet d'exclure les risques de pollution en provenance de l'amont.

Par conséquent, le dragage du port ne sera pas la source de pollution.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission prend acte.

3.2.11 La zone humide.

La zone humide est évoquée dans plus de 270 observations, dont celles-ci.

80% de ces observations sont défavorables au projet.

47 -55 -57 -86 -90 -99 -106 -132 -153 -156 -181 -187 -208 -214 -220 -232 -311 -312 -360 -430 -471 -536 -553 -570 -573 -614 -617 -618 -678 -683 -700 -716 -721 -746 -803 -819 -912 -932 -933 -934 -980 -1058 -1110 -1111 -1116 -1136 -1145 -1161 -1180 -1236 -1287 -1314 -1317 -1359 -1369 -1504 -1506 -1528 -1555 -1557 -1568 -1582 -1610 -1615 -1745 -1786 -1791 -1800 -1814 -1822 -1837 -1879 -1915 -1916 -1943 -1949 -1960 -1999 -2043 -2066 -2074 -2108 -2131 -2135 -2150 -2205 -2231 -2233 -2235 -2236 -2240 -2241 -2242 -2288 -2328 -2329 -2330 -2338 -2339 -2350 -2363 -2409 -2416 -2429 -2444 -2457 -2546 -2583 -2590 -2605 -2634 -2638 -2644 -2664 -2681 -2688 -2700 -2703 -2750 -2802 -2840 -2860 -2907 -2940 -2960 -2961 -2973 -3018 -3050 -3055 -3066 -3082 -3083 -3118 -3133 -3180 -3217 -3250 -3262 -3317 -3373 -3430 -3487 -3538 -3544 -3548 -3550 -3554 -3569 -3572 -3605 -3622 -3656 -3660 -3708 -3713 -3719 -3725 -3750 -3778 -3779 -3786 -

3818 -3869 -3893 -3899 -3911 -3915 -3922 -3923 -3941 -3942 -3951 -3953 -3960 -4002 -4022 -4040 -4066 -4076 -4083 -
 4112 -4136 -4139 -4142 -4165 -4166 -4169 -4171 -4215 -4234 -4244 -4247 -4282 -4306 -4334 -4338 -4346 -4351 -4359 -
 4374 -4375 -4402 -4425 -4476 -4477 -4496 -4506 -4518 -4537 -4555 -4561 -4678 -4717 -4935 -4939 -4943 -4945 -4956 -
 4961 -4986 -5037 -5043 -5045 -5046 -5048 -5064 -5072 -5124 -5150 -5197 -5231 -5239 -5241 -5248 -5296 -5314 -5326 -
 5335 -5345 -5353 -5357 -5358 -5363 -5366 -5387 -5397 -5419 -5439 -5445 -5461 -5518 -5533 -5543 -5548 -5568 -5605 -
 5680 -5704 -5737 -5755 -5763 -5765 -5772 -5776 -5788 -5789 -5790 -5851 -5854 -5855 -5856 -5868

Les personnes favorables signalent le mauvais état apparent de la zone humide. (1287) « *Ces zones humides actuellement à l'abandon deviendront un lieu de promenade pour les familles. Ce sera aussi un vrai espace pédagogique sur la faune et la flore* » ou l'évolution positive du projet par rapport à 2011. (1136) « *Le déplacement vers le sud du bassin protège la plus grande partie de la zone humide.*

Les personnes qui s'opposent au projet dénoncent l'impact et contestent les compensations. (1166) « *On veut détruire une zone humide remarquable par sa flore et sa faune, zone qui ne sera jamais « compensée » comme on veut nous le faire croire : c'est de l'aveuglement !* » L'auteur de l'observation numéro 841 s'interroge sur l'état actuel des parcelles destinées à la compensation « *Ma dernière remarque environnementale concerne la compensation des zones humides supprimées. Certes, il ne s'agit pas d'une surface importante, mais le principe de la compensation est de recréer un milieu équivalent à celui qui a été supprimé, à la rigueur d'acquérir pour le protéger un espace qui serait fortement menacé sinon, ou pour le restaurer un espace qui serait dégradé, mais en aucun cas d'acquérir un espace sur lequel ne pèse aucune menace. Y a-t-il une menace de disparition des zones humides du Brandeau ? Dans le secteur, la seule menace en ce sens de la part de propriétaires privés est l'urbanisation, qui peut justifier une acquisition publique, plus efficace sur le long terme qu'un zonage au PLU. Mais ici, il s'agit ici de terrains physiquement inconstructibles. Y a-t-il actuellement une dégradation de ces milieux humides, comme l'indique le dossier ? Je n'ai pas la compétence pour en juger, mais seule une dégradation significative permettrait de considérer l'acquisition prévue comme une compensation* »

Voir le paragraphe suivant.

Certains s'inquiètent de la pérennité de cette zone humide. En relation avec l'hydrogéologie. (3899) « *La destruction d'une grande partie de cette zone humide est en contradiction avec les efforts demandés au niveau français et européen pour au contraire les préserver. La petite partie de cette zone humide soi-disant préservée va très vite s'assécher en raison de la différence de niveau entre la profondeur du port et celle de la zone humide.* »

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Quelles actions sont prévues pour valoriser ce secteur ?
- ✓ Envisagez-vous de créer un « espace pédagogique » ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La valorisation de la zone humide préservée (Marais Girard) est avant tout écologique. Les actions prévues dans le cadre de la mesure MC4 (Protection, restauration et gestion conservatoire du marais Girard) sont les suivantes :

- Travaux de restauration/création de mares et hibernaculums à reptiles
- Travaux de réouverture (totale ou partielle) de milieux embroussaillés ou boisés
- Travaux d'entretien régulier des milieux (prairies, berges des mares et du cours d'eau)

Lorsque les mesures de restauration écologiques prévues au projet auront été mises en œuvre et évaluées, l'opportunité de création d'un espace pédagogique sera étudiée. Cette étude devra tenir compte de la sensibilité des milieux (effets des aménagements, dérangement lié à la fréquentation...).

Analyse de la commission d'enquête :

La mesure MC4 permettra de pérenniser le marais Girard. La commission prend acte.

3.2.12 Les mesures compensatoires.

La compensation des impacts résiduels du projet sur l'environnement est répartie sur 7 enveloppes dénommées MC1 à MC7. Ces enveloppes ont un périmètre cumulé de 156,7ha répartis entre les dunes (43,7ha en MC1 à MC3) et les milieux aquatiques ou humides et bocagers (113,1ha en MC4 à MC 7).

Les terrains concernés appartiennent majoritairement à des particuliers. La commune est propriétaire de 32,9ha et le Conservatoire du Littoral d'environ 1ha (MC2). La Communauté de Communes porteuse du projet envisage l'acquisition, en ayant recours si besoin à l'expropriation (voir enquête parcellaire), de 60,4ha. Le reste soit 62,3ha demeurera propriété privée.

Ce thème des mesures compensatoires est assez peu cité dans les observations du public. Il apparaît majoritairement dans les observations favorables et est assorti aux termes suivants : *mesures sérieusement étudiées (5100 - 3915), présentent une sécurité pour l'avenir (4447), la réhabilitation d'un massif dunaire exceptionnel (3979)*

Les opposants s'interrogent sur :

- ✓ Les garanties d'application de ces mesures (5287),
- ✓ L'utilité de la MC5, dans la Vallée de l'Ecours qui est une zone humide totalement naturelle si l'on exclut les quelques hectares labourés (1866). La même question est posée par une famille propriétaire de plusieurs hectares à l'intérieur de cette MC. Elle fait en outre observer que ses parcelles sont bien entretenues par elle-même et/ou ses exploitants (plusieurs observations). Toujours dans cette MC5 des parcelles bordant la RD sont très sèches. Elles étaient autrefois plantées de vignes (4221) ; comment peut-on aujourd'hui les classées en zone humide et en mesure compensatoire ?
- ✓ Les travaux programmés à la Sauzaie qui auraient dû être entrepris depuis longtemps et ne peuvent donc être considérés comme compensatoires (1866) ;
- ✓ La restauration des milieux humides dégradés qui appartiennent à la commune et dont l'entretien et la restauration auraient pu être réalisés sans attendre le projet de port (536).
- ✓ Les 7 ha environ de zones humides qui vont être détruites, ne sont pas reconstituées ailleurs au double, comme la loi le prévoit (4139),

Au sujet des biens communaux inclus dans les MC, l'Autorité Environnementale a également fait remarquer que leur état dégradé était imputable à la commune.

L'observation 4171 pointe des manques dans l'état des lieux concernant les amphibiens, les chiroptères et les prairies mésophiles. Elle fait part d'interrogation sur la conduite de la séquence ERC en exprimant de souhait d'une mise à jour. Elle liste plusieurs mesures qui

mériteraient d'être réétudiées et complétées (semis de prairies, capture de serpents, mare dunaire...)

Dans son avis l'Autorité Environnementale stipule notamment :

- ✓ La plus-value des mesures présentées apparaît significative, y compris pour des surfaces potentiellement concernées par un plan de gestion ;
- ✓ L'ensemble foncier sera maîtrisé par la commune de Brétignolles-sur-Mer ou la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie dans le cadre d'un programme d'acquisitions foncières ;
- ✓ Les surfaces des mesures compensatoires sont inscrites à la demande de déclaration d'utilité publique, permettant leur mise en œuvre dès que la déclaration sera effective.

L'Autorité Environnementale a émis sur ce point plusieurs recommandations relatives à la justification de la durée de 10 ans retenue pour le suivi, aux modalités de suivi et d'analyse ainsi qu'à la mise à disposition du public des résultats des suivis (pages 17 et 18 de la pièce complémentaire).

Dans son mémoire en réponse le porteur du projet a répondu à chacune de ces observations (pages 71 et 72 de la pièce complémentaire)

La commission d'enquête fait observer que 62ha de MC situés en MC1 et MC2 (24ha de dunes) ainsi qu'en MC5 (38ha dans la vallée de l'Ecours) ne sont pas inclus dans l'enquête parcellaire. Sauf si des accords amiables de vente sont déjà conclus avec les propriétaires la mise en œuvre des mesures risque d'être retardée voire non exécutée.

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Quels moyens mettrez-vous en œuvre pour garantir l'intégration des clauses environnementales, par les exploitants agricoles, dans les secteurs MC5 et MC6 en particulier ;
- ✓ Quels critères vous permettent d'inclure en mesures compensatoires des parcelles, situées dans la partie basse de la MC5, alors qu'elles sont entretenues par leurs propriétaires ou les exploitants ? Quelle plus-value environnementale pourrez-vous y apporter ?
- ✓ Quelle réponse apportez-vous au rédacteur de l'observation 4221 qui s'étonne du classement en MC de ses parcelles qui se trouveraient dans un endroit très sec et en partie planté de vignes autrefois ?
- ✓ Envisagez-vous de réétudier l'état des lieux concernant les amphibiens, les chiroptères et les prairies mésophiles ? Si oui dans quel délai ?
- ✓ Nous demandons un tableau comparatif avec plan de situation, des surfaces impactées et des surfaces de compensation par bassin versant et type d'impact (compensation à 200 % si le BV est différent)
- ✓ Vous avez répondu à la remarque de l'A.E relative à la durée du suivi en justifiant les 10 ans mais ne serait-il pas souhaitable de prolonger ce délai d'autant que le coût est modeste ?
- ✓ Envisagez-vous d'ouvrir à des associations environnementales agréées le Comité de suivi que vous mettrez en place ?

Concernant les propriétés privées situées dans le périmètre des MC mais non incluses dans le dossier d'enquête parcellaire :

- ✓ De quels moyens disposez-vous pour en assurer la maîtrise (compromis de vente signés) ?
- ✓ Si l'acquisition n'est pas envisagée ou est différée comment pourrez-vous juridiquement et légalement imposer aux propriétaires et aux exploitants la mise en œuvre des mesures dès la déclaration d'utilité publique ? S'il s'agit de conventions nous souhaitons en recevoir un exemplaire avec à l'appui toutes les références des textes applicables comme mentionné dans l'avis de l'autorité environnementale.
- ✓ Quelles compensations est-il prévu d'attribuer aux exploitants agricoles contraints de mettre en œuvre les mesures compensatoires ? Quel est le coût de ces compensations ?
- ✓ Si aucune mesure n'est programmée sur ces terrains pourquoi les avoir incorporés ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage précise que les enveloppes compensatoires d'une surface totale de 156,7 ha correspondent au périmètre d'étude à l'intérieur desquelles l'engagement de compensation est limité à 94,3 ha. Sur les 62,4 ha qui resteront propriété privée aucune action n'est envisagée.

Tous les engagements compensatoires pris par le maître d'ouvrage sont programmés sur les terrains inclus dans l'enquête parcellaire ou appartenant à la commune, à l'exception de la mesure MC2 (canalisation du public sur le front de dune) qui fera l'objet de conventions avec les propriétaires concernés.

Les terrains, acquis par le maître d'ouvrage, inclus dans les mesures compensatoires et qui seront loués à des agriculteurs feront l'objet de baux ruraux environnementaux dans lesquels seront précisées les clauses environnementales définies lors de l'élaboration des plans de gestion.

Les 2 critères principaux qui ont permis d'inclure l'ensemble des parcelles situées dans la partie basse de la MC5 sont l'appauvrissement anormal des cortèges biologiques sur toutes les parcelles et le développement d'espèces invasives. Les parcelles labourées, qui aboutissent à la RD et sont considérées très sèches par leurs propriétaires, ont fait l'objet d'une expertise pédologique avant d'être incluses dans le MC5. Leur sol a été identifié nettement humide ou hydromorphe.

En l'absence de manquement significatif signalé par l'autorité environnementale ou le CNPN le maître d'ouvrage n'envisage pas de réétudier l'état des lieux concernant les amphibiens, les chiroptères et les prairies mésophiles.

Les zones humides impactées par le projet représentent 3,1 ha. Leur compensation, à l'intérieur du même bassin versant (dans la MC5), est assurée sur 8,1 ha dont 6,7 ha sur sol favorable au développement de prairie hygrophile (surface supérieure à celle détruite/dégradée pour garantir le succès de la mesure).

Le maître d'ouvrage s'engage à étendre la durée du suivi des mesures compensatoires à 30 ans. En outre il souhaite vivement la participation d'associations environnementales agréées au comité de suivi.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie les engagements du maître d'ouvrage décrits dans le dernier paragraphe ci-dessus ainsi que l'explication de la différence entre enveloppes et mesures compensatoires. Elle note également avec satisfaction la conclusion de baux ruraux incluant des obligations environnementales.

Toutefois elle regrette que le maître d'ouvrage n'ait donné des informations que pour la compensation des 3.1 ha de zone humide. Il aurait été utile d'établir un tableau comparatif des impacts, des compensations inscrites au dossier et des obligations légales qui s'imposent à lui. Cela aurait permis d'expliquer l'écart très important qui existe entre les 15.92 ha d'impacts résiduels décrit à la page 408 de la pièce C et la surface totale des mesures compensatoires (94,3 ha).

La commission a donc établi le tableau ci-après à partir d'un diaporama réalisé le 05/07/11 par la DREAL de Franche Comté :

Compartiment	Surface impactées (ha)	Coefficient de compensation	Surfaces de compensation retenues (ha)	Commentaires
Les dunes	0,85	10 (base maximale du diaporama)	8,5	
Compartiment physique aquatique (zone humide du marais Girard)	3,1	2 (suivant la délibération de la CLE)	8.1 dont 6.7 de sol favorable au développement de prairies hygrophiles proposés par le M.O en MC5	Dans son avis la CLE retient seulement 2,5 ha en MC5 et met 6,7 ha en MC4
Milieu naturel aquatique et humide	0,87	2 (Base diaporama pour impacts faibles à moyens)	1,74	Les mares A, B, C et D sont compensées avec 12 créations et 11 restaurations
Milieu naturel bocager	11,1	2 (Base diaporama comme ci-dessus)	22,2	
Total	15,92		40,54	La surface de compensation prévue au

				dossier est de 94,3 ha dont 60,4 ha en expropriation
--	--	--	--	---

En raison de son état plutôt favorable la MC3, dont les terrains appartiennent à la commune de Brétignolles-sur-Mer (11,55 ha), présente un potentiel d'amélioration écologique plus faible que les MC1 et 2, (cf. : page 422 de la pièce C). L'acquisition de 7,1 ha dans la MC1 et le conventionnement avec les propriétaires des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux programmés sur la MC3, sont, de ce fait, justifiés.

Par contre pour les milieux aquatiques/humides et bocagers le besoin d'acquisition de terrains, en sus des 21.1 ha appartenant à la commune (3,6 ha en MC4, 4,9 ha en MC6 et 12,6 ha en MC7), se limite à 12,2 ha au lieu de 53,3 ha.

La commission d'enquête tient à souligner que les mesures programmées dans le dossier lui apparaissent favorables à la préservation de l'environnement et au maintien/rétablissement de la biodiversité. Elles mériteraient donc d'être encouragées si leur mise en œuvre n'était pas soumise à la contrainte d'expropriation de surfaces aussi importantes.

3.2.13 Le foncier.

La propriété de la ferme de la Normandelière et/ou l'enquête parcellaire sont abordées dans une vingtaine d'observations, toutes défavorables.

41 -536 -684 -1284 -1378 -1528 -1541 -1687 -2457 -2528 -2573 -2590 -2612 -3896 -4113 -4139 -4216 -4221 -4961 -5335 -5488 -5797

3.2.13.1 La ferme de la Normandelière

Dans plusieurs observations des opposants au projet contestent les modalités et le prix d'acquisition de cette ferme de 24ha 60a valorisée à hauteur de 1 819 599,30€ (page 174 du document A) pour laquelle un emprunt de 2 000 000€ a été autorisé sur le budget annexe du port de plaisance par délibération 2012/354. Il y est notamment souligné que cette acquisition fait l'objet d'une action devant les tribunaux (536 - 1378 – 2457 - 4171) et même qu'elle a été annulée (4139) ce qui rendrait impossible la poursuite du projet. (obs. 1528) *Il ne me paraît pas concevable que le promoteur du projet de port prétende avoir la maîtrise foncière de son projet*. (obs. 2528) *la vente annulée par le tribunal administratif, où est passé le montant de la vente, je n'ai rien lu à ce sujet*. Dans plusieurs observations le départ de l'agriculteur bio est regretté.

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Merci de nous communiquer les références de l'acte d'acquisition et la copie du jugement du tribunal administratif concernant cette affaire ;
- ✓ Le Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne, saisi de ce dossier le 14/04/2015 dans le but de régler les modalités de résolution de la vente, a-t-il rendu sa décision ? Si oui bien vouloir nous en faire parvenir une copie ;
- ✓ Si le TGI annule la vente quelles dispositions prendra la Communauté de Communes pour acquérir le bien (négociation amiable, expropriation)
- ✓ En l'absence de décision du TGI, envisagez-vous de poursuivre malgré tout votre projet, y compris le démarrage des travaux ?

- ✓ Quelles sont modalités prévues pour le transfert de la propriété de cette ferme à la Communauté de Communes (prix, délais de paiement, d'intérêts financiers entre 2012 et la date de paiement) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'acte d'acquisition de la ferme de la Normandelière, par la commune de Brétignolles sur Mer, a été conclu devant notaire le 10 janvier 2013. Le prix d'achat, approuvé par délibération du conseil municipal du 10 octobre 2012, était de 1.820.000€.

Cette délibération a été annulée par jugement du tribunal administratif de Nantes le 5 juin 2014, au motif que le prix d'achat était nettement supérieur l'estimation réalisée par France Domaine le 28 septembre 2012 (824.000€).

L'acte d'acquisition étant un contrat de droit privé le juge administratif ne peut prononcer directement la résiliation ou la résolution de ce contrat. A défaut d'accord entre les parties (acquéreur et vendeur), seul le juge judiciaire est habilité à régler les modalités s'il estime que la résolution est une solution appropriée. A ce jour, ce dossier fait l'objet d'une mise en état devant le Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne, aucune date d'audience n'ayant encore été fixée.

La saisine du juge judiciaire n'empêche toutefois pas les parties de conclure un accord transactionnel, destiné à régler les conséquences attachées à l'annulation de la délibération du 10 octobre 2012.

Selon le maître d'ouvrage si le juge judiciaire prononce la résolution du contrat, la Communauté de Communes pourrait toutefois procéder à l'acquisition de la ferme de la Normandelière, le prix d'acquisition par la commune ayant été désormais validé par les Domaines dans le cadre de la mise à jour de l'estimation sommaire et globale.

Cette hypothèse ne modifie donc pas les conditions financières de réalisation du projet.

Le maître d'ouvrage prévoit que le transfert de propriété des biens communaux nécessaires à l'opération se fera par le biais d'un accord amiable postérieurement à la délivrance des autorisations administratives.

La valeur des biens constituant l'ancienne ferme est évaluée dans le dossier d'enquête. Les frais financiers ne sont pas inclus dans cette évaluation. Ils ne seront pas remboursés à la commune.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des informations communiquées. Elle observe toutefois que les frais financiers supportés par la commune, entre la date d'acquisition des biens et le transfert au maître d'ouvrage, ne seront pas remboursés. Cela restera donc une charge pour le budget communal.

3.2.13.2 L'enquête parcellaire

Cette enquête concerne 234 parcelles totalisant un peu plus de 65ha, dont 60 pour les mesures conservatoires et 5 pour le port et la butte. Ces terrains appartiennent à 206 propriétaires. Plusieurs remarques concernent la teneur du courrier adressé aux propriétaires. (Obs. 2573) *Cette lettre, prise comme une menace, a perturbé les dizaines de propriétaires ou les familles de personnes décédées ayant reçu la missive.* Une lettre au moins a été adressée à Monsieur le Préfet à ce sujet (1284)

Le fait que l'avis du service des domaines soit périmé avant l'ouverture de l'enquête est considéré comme un manque de rigueur dans la constitution du dossier (2573). Toutefois la commission d'enquête souligne que cet avis ne figure pas dans la liste des pièces à insérer obligatoirement dans le dossier d'enquête (art. R131-3 du code de l'expropriation). Elle y figure à titre informatif

D'autres s'étonnent que des propriétaires aient reçu un courrier en juillet alors que dans le dossier il est affirmé : (obs. 1541) « *Nous sommes propriétaires de 99 % des terres* » ou contestent l'organisation de l'enquête parcellaire avant que le projet soit déclaré d'utilité publique (1687 – 3896).

L'usage de la procédure d'expropriation est contesté (4221 – 4961 – 5488) en raison de la grave atteinte qu'elle porte au droit de propriété. Les rédacteurs de ces observations protestent également contre la pénétration sur leurs parcelles, sans autorisation préalable, pour réaliser les études. Ces propriétaires suggèrent que la CDC passe des conventions avec eux pour en assurer l'entretien. Ils réfutent le terme « dégradés » mentionné dans le dossier au sujet de la Vallée de l'Ecours, car ils estiment leurs terrains est en bon état.

Deux membres de la commission d'enquête se sont rendus dans la vallée de l'Ecours au terme de la permanence du lundi 17 août. Ils y ont rencontré un propriétaire et constaté que certaines parcelles sont laissées à l'état d'abandon mais que d'autres, par contre, avaient fait l'objet d'un fauchage total ou partiel, ce qui corroborait les observations du paragraphe précédent.

Au vu des éléments du dossier et des constats faits sur place la commission d'enquête s'étonne de la différence de traitement entre les propriétaires des parcelles incluses dans les mesures compensatoires. Les uns auront l'obligation de les vendre à la Communauté de Communes (60ha) pendant que les autres seront libres de les conserver (62ha). Ces parcelles se trouvent pourtant dans une situation comparable, pour ne pas dire identique (ex : BI 13 et 14 – 21 et 18 – 58 et 57 etc.). Le même constat est fait pour les dunes de la MC1 (achat de la moitié seulement) et MC2 (pas d'acquisition).

Une zone humide identifiée « prairie humide eutrophe » dans le SAGE de l'Auzance et de la Vertonne sous la référence BRT48 pour 5171,50 m² située à l'intérieur de la MC5, est exclue de l'enquête parcellaire alors qu'elle borde une parcelle incluse.

L'une des justifications de la MC6, décrites pages 439 et 440 de la pièce C, apparaît difficilement recevable. Il s'agit de la menace générée par les pressions et risques d'urbanisation de cet espace situé en en bordure immédiate du bourg et du futur port. Cette menace peut facilement être contrecarrée par un zonage spécifique et le règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Nous sollicitons la transmission des différents tableaux relatifs à la notification et à l'affichage des lettres aux propriétaires (distribuées, non distribuées etc.) ainsi que du ou des certificats d'affichage en mairie de Brétignolles ;
- ✓ Pouvez-vous nous décrire, par MC concernée, les motifs qui vous ont conduit à exclure de l'enquête parcellaire plus de 60ha de propriétés privées ?
- ✓ Quel est le coût total des indemnités d'éviction dues aux exploitants des parcelles expropriées et des parcelles appartenant à la commune de Brétignolles-sur-Mer, telle la ferme de la Normandelière ?

- ✓ Afin de mieux les situer, nous sollicitons l'envoi d'un plan et d'un état parcellaire des biens communaux inclus dans le projet (bassins, butte, M.C...).

Réponse du maître d'ouvrage :

A l'exception de MC2, tous les engagements compensatoires du maître d'ouvrage ont été programmés au sein de parcelles incluses dans l'enquête parcellaire ou d'ores et déjà communales.

Les parcelles de l'enveloppe MC2 n'ont pas été incluses dans l'enquête parcellaire car le recours à des conventions est apparu nettement plus approprié.

Pour la MC5, le maître d'ouvrage précise que les parcelles incluses dans l'enquête parcellaires, sont celles qui répondent le plus efficacement aux objectifs (restauration des zones humides, amélioration des continuités écologiques, augmentation des capacités d'accueil et maintien de l'intérêt du milieu, reconnexion des populations d'amphibiens entre les mares entre les mares nord et sud).

Comme indiqué dans le document F, seule une exploitation, le GAEC la Mer, est impactée par le projet puisque que les autres exploitants retrouveront des surfaces de pâturages équivalentes, voire supérieures à l'issue des travaux. Pour cette exploitation l'indemnité qui lui serait due, est estimée à 36.000€.

Le maître d'ouvrage prévoit l'organisation d'une concertation avec les représentants de la profession agricole dans le but de proposer des compensations collectives à la profession (ex.: remise en exploitation de réserves foncières publiques).

Le transfert de propriété des parcelles communales ne donnera lieu au versement d'aucune indemnité d'éviction, puisqu'elles ne sont pas exploitées.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission prend acte des informations et documents transmis. Elle constate, à la lecture des tableaux transmis par le maître d'ouvrage, que la grande majorité des lettres notifiées aux propriétaires est parvenue à destination avant l'ouverture de l'enquête ou avant la clôture de celle-ci dans le cas d'une seconde voire d'une troisième notification. L'affichage des lettres adressées non distribuées avant l'ouverture de l'enquête (adresse inconnue ou erronée, biens en déshérence) a été réalisé en mairie de Brétignolles sur Mer.

En ce qui concerne le bien-fondé de l'expropriation de tous les terrains faisant l'objet de cette enquête parcellaire, la commission d'enquête renvoie à son analyse figurant au § intitulé "Les mesures compensatoires". Elle considère le périmètre exproprié comme très excessif au regard des obligations qui s'imposent au maître d'ouvrage d'autant que les textes offrent d'autres moyens juridiques adaptées et préalables en sus des possibilités qu'offre la négociation amiable.

3.2.14 Les zones réglementées (ZNIEFF et Natura 2000...)

Le dossier mentionne que le projet de port de plaisance nécessite la réalisation d'une évaluation des incidences Natura 2000 du fait de la proximité de sites Natura 2000 et du fait que le projet est soumis à étude d'impact ainsi qu'à autorisation/déclaration IOTA.

Le projet est susceptible d'avoir un impact notable sur les habitats ou les espèces d'intérêt communautaire du fait de la proximité de :

- ✓ ZSC et ZPS « Dunes, forêts et marais d'Olonne » situées à environ 1 km au sud,
- ✓ ZSC « Dunes de la Sauzaie et marais du Jaunay » située à environ 3,5 km au nord,
- ✓ ZPS en mer « Secteur marin de l'Île d'Yeu jusqu'au continent » située en bordure au sud-ouest.

Plus d'une centaine d'observations évoquent les zones réglementées : ZNIEFF, ZPS... dont celles-ci :

52 -55 -99 -106 -153 -156 -188 -198 -203 -214 -311 -312 -439 -475 -511 -536 -553 -582 -583 -610 -742 -746 -1058 -1116 -1145 -1379 -1405 -1417 -1528 -1582 -1615 -1629 -1647 -1654 -1705 -1916 -1950 -2026 -2066 -2142 -2240 -2241 -2242 -2243 -2288 -2318 -2409 -2416 -2417 -2444 -2457 -2543 -2583 -2617 -2632 -2644 -2658 -2750 -2803 -2863 -2940 -2942 -2973 -2974 -3022 -3026 -3050 -3055 -3118 -3133 -3317 -3421 -3437 -3539 -3546 -3568 -3579 -3629 -3666 -3672 -3683 -3708 -3725 -3825 -3828 -3941 -3956 -4058 -4093 -4104 -4139 -4166 -4171 -4244 -4256 -4351 -4506 -4518 -4654 -4764 -4863 -5248 -5356 -5445 -5669 -5738 -5755 -5757 -5855 -5856

Parmi celles-ci, de nombreuses dépositions notamment les N° 55, 188, 2288, 3956, 5755, 5776... font observer que les impacts de la création du port, la dégradation des secteurs dunaires et de la ZPS en mer qui s'en suivront seront importants. L'Autorité Environnementale a formulé une recommandation (N° 15) en demandant une conclusion explicite relative aux incidences sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.

(5755) : - *l'ancienne carrière de Bréthomé a été oubliée dans la cartographie des zones humides (page 78, partie 2 de l'étude d'impact). En effet, il s'agit d'une surface en eau permanente, elle doit être considérée comme telle au regard de l'article 211-1 du code de l'environnement. Ajoutons qu'elle abrite un herbier de « Wolffia arrhiza » (page 133 de l'étude d'impact), que le Crapaud commun a été observé aux abords, que le Murin de Daubenton et 2 espèces de Pipistrelles viennent y chasser.*

- ✓ - *des mares n'ont pas été cartographiées en zones humides.*
- ✓ - *les micromammifères ont été insuffisamment étudiés...possible présence de la Crocidure des jardins...*
- ✓ - *la faune piscicole n'a pas du tout été étudiée...*

(2288) : - *le projet de port s'étend pour une grande part sur la ZNIEFF de type II 520005766 intitulée « Dunes, forêts, marais et coteaux du pays d'Olonne » récemment étendue au secteur du Marais Girard. Cette zone de ZNIEFF n'existait pas lors du projet initial. Avec conséquences pour les espèces protégées, faune et flore (présence importante de Cynoglosse des dunes, Lys de mer, de l'Agrion de mercure, de la Loutre d'Europe etc....).*

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ La carrière a-t-elle été inscrite dans la cartographie des ZH ?
- ✓ Comment comptez-vous compléter l'étude de l'état initial ?
- ✓ Quelles conséquences en tirer ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le Maître d'Ouvrage signale que l'ancienne carrière de Bréthomé n'a pas été oubliée dans la cartographie des zones humides. Il précise qu'elle n'est pas considérée comme zone humide car il s'agit d'une masse d'eau dépourvue de végétation indicatrice de zone humide (Cf. arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides).

L'argument signalant la présence de *Wolffia arrhiza* n'est pas retenue car selon l'annexe II de l'arrêté précité, *Wolffia arrhiza* n'est pas considérée comme espèce indicatrice de zones humides. De plus les herbiers que cette espèce peut former (Code Corine 22.411 –

Phytosociologie : *Lemnion minoris*) ne sont également pas considérés comme indicateurs de zones humides.

La faune protégée fréquentant cette carrière est prise en compte dans les parties correspondantes de l'étude d'impact.

Le diagnostic de l'avifaune nicheuse et des amphibiens indique sans ambiguïté un intérêt faible pour la pièce d'eau de la carrière de Bréthomé. Ce sont les fourrés présents sur sa périphérie (zone mise en défens) qui présentent un intérêt moyen à fort. Les enjeux moyens à fort liés aux fourrés ceinturant la carrière de Bréthomé sont intégrés au compartiment « zone bocagère ».

La quasi-totalité des espèces de Laridés qui fréquentent la côte vendéenne sont en effet considérées menacées, mais uniquement en période de reproduction (cas du Goéland argenté, Goéland brun et marin). En période d'hivernage/migration les statuts sont totalement différents puisqu'ils sont considérés de « préoccupation mineure » ou « non évalué » sur les listes rouges (régionale et nationale) des hivernants et des migrateurs.

Dès lors, la carrière de Bréthomé n'étant potentiellement utilisée par les Laridés qu'en période d'hivernage/migration, il n'y a pas d'enjeux notables concernant ces espèces (pas de reproduction).

Il n'y a donc pas de minimisation des enjeux dans le tableau en page 171 de l'étude d'impact. Aucun complément d'état initial n'apparaît nécessaire. Aucune conséquence particulière n'apparaît sur la démarche ERC du projet.

Analyse de la commission d'enquête :

Le Maître d'Ouvrage réfute, arguments à l'appui, que la carrière de Bréthomé doive être considérée comme faisant partie des zones humides.

La Commission d'enquête prend acte de cette position argumentée.

3.2.15 La réserve de chasse.

Les réserves de chasse ont vocation, entre autres, à protéger les populations d'oiseaux migrateurs conformément aux engagements internationaux, à assurer la protection des milieux naturels indispensables à la sauvegarde d'espèces menacées (Code de l'environnement Art L.422-27).

Plusieurs observations font référence à la réserve de chasse, dont principalement :

52 – 2974 - 3421- 3546

Cette réserve de chasse a été créée le 16 décembre 1974 sur le secteur des Roches du Repos. Il n'existe aucune trace de cette zone dans le dossier soumis à enquête, elle devrait se trouver au chapitre V.3.10 Oiseaux, p 154 – Pièce C – Étude d'impact.

Déjà en 2003, l'association avait demandé à être consultée avant tout projet. Elle signale l'impact de la signalisation lumineuse sur les oiseaux. L'impact sur les espèces aurait dû être traité dans l'étude d'impact et la dérogation espèces protégées, la zone du port étant en grande partie non chassable.

(3546) : - *...toutes ces informations ont été masquées sciemment aux différentes commissions et décisionnaires et plus grave au préfet Maritime de l'Atlantique....*

(52) : - *En accord avec l'Etat, certains secteurs du domaine public maritime ont été classés « chasse interdite » en particulier le secteur des Roches du Repos considéré comme une réserve pour les oiseaux nicheurs et les oiseaux migrateurs.*

L'Etat interdirait à une association de chasser sur une zone protégée et autoriserait une collectivité à bétonner les Roches du Repos ! Ce serait incompréhensible et un non-sens écologique.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ La commission d'enquête demande au porteur de projet pourquoi cette réserve de chasse maritime n'a pas été prise en compte dans le dossier
- ✓ Quelles en seront les incidences sur le dossier ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réserve de chasse des Roches du Repos a été instituée par l'association de chasse maritime de Vendée.

La réserve de chasse ne constitue pas un zonage réglementaire au titre du patrimoine naturel. Elle est néanmoins prise en compte dans le dossier, dans la partie traitant des activités socio-économiques, car cette réserve constitue un zonage réglementaire au titre de l'activité de chasse maritime (chasse interdite).

La présence de cette réserve de chasse n'a pas d'incidence sur la faisabilité juridique du projet. Par ailleurs, l'impact du projet sur l'avifaune a bien été étudié.

Analyse de la commission d'enquête :

Au vu de la réponse du MO, la Commission d'enquête prend acte de la réponse.

3.2.16 L'étude géotechnique.

L'auteur de l'observation N° 577 estime que la côte du « toit du rocher » est si profonde qu'il sera impossible de positionner les enrochement du chenal sans creuser très profondément. Il fournit à l'appui de son discours des relevés effectués en 1986. La cote la plus basse dans le tableau joint à l'observation situe la « toit du rocher » à -5mNGF, ce qui correspond à - 2,2mCM. Le chenal étant à la cote -1,5mCM, le « toit du rocher » sera vite atteint.

La commission a demandé au maître d'ouvrage des précisions. Le rapport géotechnique provisoire nous a été remis. Il montre la réalité des sondages. Les résultats prouvent que le « toit du rocher » sera atteint sans creuser plus profondément.

3.2.17 L'hydrogéologie.

Le contexte géologique est principalement cristallin et métamorphique, siège d'aquifères de socle dont les propriétés hydrogéologiques sont hétérogènes et dont les écoulements suivent les fractures.

Il est indiqué dans le dossier que « l'aire d'étude immédiate fait partie de la masse d'eau souterraine (N° FRGG029 – Auzance – Vertonne – petits côtiers) correspondant à une masse d'eau de socle à écoulement libre d'une surface de 554 km². Cette masse d'eau n'est pas d'un seul tenant, mais est formée de petites entités disjointes (en fonction de la topographie du socle, des fractures...). Elle fait aussi l'objet d'intrusions salines du fait de sa position littorale.

»

De nombreuses observations évoquent la prise en compte de la circulation de l'eau tant en surface, qu'en sous-sol.

Quelques observations, favorables au projet, indiquent que : l'impact du port paraît limité sur la faible qualité du ruisseau de la Normandelière, plus entretenu, devenu un bouillon de culture pollué par les autocaristes...la zone humide est en régression en raison de son manque d'entretien et d'une inutilisation des terrains...

Mais le creusement du port provoque de nombreuses réactions qui manifestent de l'inquiétude quant à la pénétration de l'eau de mer dans les terres : l'eau de mer s'introduira dans les eaux douces, le creusement du bassin polluera la nappe phréatique, les puits deviendront inutilisables...

Certaines très documentées, évoquent le contexte hydrogéologique du secteur concerné par le port en regrettant l'insuffisance du volet hydrogéologique relatif aux conséquences du terrassement des bassins portuaires.

Observation N° 2940 :

- ✓ - *...la fissuration des roches propices à la circulation des eaux souterraines ouvrirait ainsi la voie à la pollution marine de l'environnement aquifère en eau douce du futur port de plaisance...*
- ✓ - *...le chapitre unités hydrogéologiques au sein de l'aire d'étude immédiate présente un tableau avec des valeurs de coefficient de perméabilité mesuré. Il s'agit de mesures prises dans la littérature effectuées sur des échantillons de roches prises en dehors du site de Brétignolles. En effet, il n'est signalé dans le dossier aucune mesure in situ de la perméabilité...*
- ✓ - *...le dossier indique la pose de seulement 5 piézomètres dans l'aquifère superficiel et 1 seul dans l'aquifère du socle schisteux...ce nombre est nettement insuffisant en regard de la zone impactée par le projet...*

Observation N° 4211 :

- ✓ - *...les conséquences désastreuses sur la zone humide du Marais Girard ont été très sous estimées, voire minimisées ; parfois même en totale contradiction avec des éléments fournis dans le dossier comme l'affirmation au § V.2.24.1.4 que « toutes les unités hydrogéologiques sont en communication hydraulique » ...*
- ✓ - *le projet de « mise en place d'un rideau d'étanchéité autour de la zone humide pour maintenir le niveau au sein de la zone humide » est totalement illusoire d'efficacité étant donné le « drainage » des schistes sous-jacents non concernés par le voile d'étanchéité...*

Observation N° 5360 :

Une observation demande qu'une étude hydrogéologique avec des piézomètres jusqu'à 30 m de profondeur soit réalisée afin d'identifier les risques et de définir éventuellement les bonnes réponses à y apporter.

L'auteur de cette observation, est venu rencontrer la commission d'enquête publique lors de la dernière permanence, se présentant « Docteur en géologie – Expert près de la Cour d'Appel de Rennes (domaine environnement) » a déclaré « *la présence de l'eau dans la carrière est justifiée par la poussée hydrostatique de la nappe... donc l'eau en surface, venant en profondeur du massif faillé, y est bien présente* » ...

«Le marais Girard est placé dans une zone de subduction... le sous-sol est fortement chahuté avec la présence de roches volcaniques. Le système géologique et hydrographique de Brétignolles mérite donc un approfondissement des connaissances... »

Dans sa déposition orale il a précisé que la question de l'étanchéité du fond des bassins portuaires se pose réellement et que seule une étude hydrogéologique avec des piézomètres jusqu'à 30 m de profondeur permettra d'identifier les risques et de définir éventuellement les bonnes réponses à y apporter.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Le creusement des bassins portuaires ne va-t-il pas provoquer le rabattement de la nappe phréatique ? Eventuellement, par en dessous.
- ✓ L'étanchéité assurée par un parement étanche (soil-mixing) en périphérie du Marais Girard empêchera-t-elle l'intrusion d'eau salée dans la zone humide et vice-versa, sachant que rien n'est prévu en fond de bassin ?
- ✓ Au regard des informations contenues dans les observations (notamment 4449, 4934, 5360...) le risque d'intrusion marine dans les nappes d'eau douce à l'intérieur des terres par le fond des bassins (socle géologique complexe lié aux failles) a-t-il été suffisamment pris en compte ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le volet hydrogéologie de la mission MC1 (ARCADIS, janv. 2016, Evaluation de l'impact hydrogéologique du projet, réf. FR0115-001332-MC1-00003-RPT-A03) a visé à déterminer les impacts hydrogéologiques du projet sur cet environnement : effet du projet sur un éventuel rabattement de la nappe et une intrusion d'eaux salées dans les terrains avoisinants.

Dans ce contexte, de nouvelles investigations de terrain ont été engagées en 2015 et ont contribué à une actualisation des connaissances et de la compréhension du fonctionnement hydrogéologique du site.

Au cours des investigations entreprises par Arcadis, quatre unités hydrogéologiques ont été identifiées dans le domaine d'étude : les schistes altérés et sables dunaires en surface, les schistes plus en profondeur, et dans la partie Sud les rhyolites. Il est à noter que la perméabilité des schistes dépend principalement de leur fracturation. Il est très probable que l'intensité de la fracturation évolue avec la profondeur. Par précaution, une frange très fracturée au niveau du toit des schistes a été supposée (hypothèse défavorable).

Il découle de l'étude que l'écoulement se fait essentiellement des terres vers l'océan, avec un gradient hydraulique suivant la topographie. En amont, le cours d'eau de la Normandelière draine le milieu souterrain. Légèrement en amont de la zone humide le terrain devient plus plat ; le gradient hydraulique diminue également. Dans cette zone, il est possible que le cours d'eau alimente en partie le milieu souterrain, via la zone humide.

La qualité des eaux au droit du projet est légèrement influencée par les eaux marines, mais globalement l'interface eau douce / eau salée reste cantonnée très près du trait de côte (moins de 100 m). L'ancien bassin de baignade, vidé à l'automne 2014, a laissé une rémanence de salinité dans les eaux souterraines à sa proximité immédiate, mais celle-ci s'atténue très rapidement en s'éloignant du bassin.

Les usages des eaux souterraines recensés à proximité du projet sont uniquement des usages domestiques. La principale sensibilité des eaux souterraines est liée à l'existence de la zone humide du Marais Girard.

Sans protection, la modélisation numérique hydrogéologique a montré que le principal impact du projet est quantitatif ; un rabattement est généré au voisinage immédiat des bassins. L'impact qualitatif (intrusion saline) est négligeable. Des solutions de confinement ont donc été prévues de manière à contrecarrer ces impacts en périphérie des bassins, mais pas en-dessous du fait de la différence d'altimétrie.

Après analyse autour des 4 scénarios possibles de confinement, l'ouvrage de protection de la nappe du Marais Girard a été défini et intégré au projet. (Schéma ci-après).

Pour pallier aux différentes incertitudes encadrant le contexte géologique du site, et notamment le taux de fracturation des schistes altérés, la solution de confinement proposée permet une adaptation du pied de rideau étanche au niveau du substratum souhaité, garantissant ainsi l'étanchéité globale du système. Par ailleurs, l'étude hydrogéologique est sécuritaire dans le sens où il a été considéré une hypothèse défavorable pour le niveau de fracturation des schistes altérés (prise en compte d'une frange très fracturée au niveau du toit des schistes).

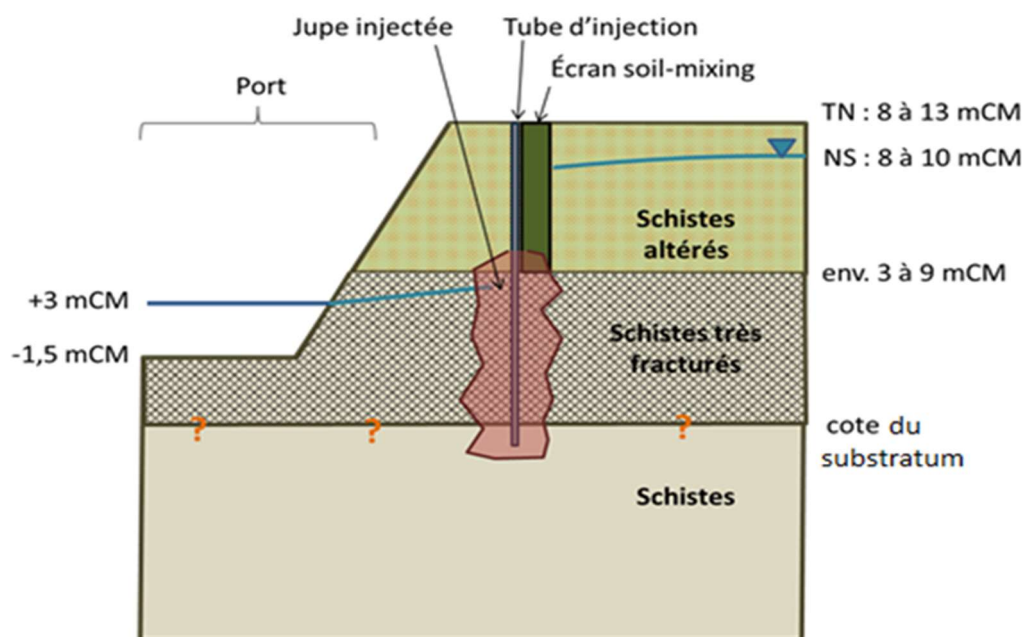


Schéma de principe du scénario de confinement du Marais Girard

La solution ainsi définie a comme avantages :

- Une bonne efficacité en termes de protection de la nappe et limitation du rabattement,
- La possibilité d'envisager une approche phasée avec dans un 1er temps une observation de l'efficacité de l'écran soil-mixing en phase travaux (durant cette phase, une réalimentation automatique sera mise en place en cas de besoin sur la base du suivi des niveaux de nappe) puis la réalisation d'injections de pied en fonction de ces observations.

Ainsi le système permet la continuité de la protection de la nappe et une bonne garantie de résultat lors de la phase d'exploitation

Les rhyolites présentent une perméabilité gouvernée par des axes de fracturation subverticaux qui drainent le massif localement. Il est à noter que la zone des Rhyolites est d'un intérêt moindre d'un point de vue écologique en comparaison de la zone humide du Marais Girard et les injections n'apportent pas une plus-value déterminante.

Concernant les bassins connexes de baignade et d'évolution, les risques d'intrusion d'eau sont nuls : mise en place d'un système d'étanchéité du bassin de baignade et du bassin de navigation par géo membrane. Ce système, désormais hautement éprouvé en France, au travers de milliers de projets de bassins, garantit une étanchéité au-delà de 100 ans. L'application sera faite uniquement par une entreprise qualifiée à cet effet (certification ASQUAL notamment). La conception garantit la protection de la géo membrane (par géotextile et couche de sol au-dessus de celle-ci).

Du fait de la nature des sols environnants et de l'équilibre hydrogéologique global, l'équilibre eau douce-eau salée va se faire naturellement, sans perturber nullement l'équilibre actuel, dans un périmètre très proche du port (inférieur à 100m), et donc sans porter atteinte à la qualité des nappes au-delà de cette bande autour du port. Du fait de l'équilibre hydrogéologique global, le risque d'un rabattement de la nappe par le dessous du bassin portuaire a été écarté.

Analyse de la commission d'enquête :

La Commission d'enquête prend acte de la position du maître d'Ouvrage concernant la protection de la nappe phréatique. Elle s'interroge toutefois sur l'affirmation contenue dans le dossier Etude d'impact qui énonce que « toutes les unités hydrogéologiques sont en communication hydraulique ». Elle s'interroge aussi sur le risque de rabattement de nappe. Si la paroi « Soil-mixing » semble capable de contenir l'eau sur les côtés, rien n'est prévu pour le fond.

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 supplémentaires descendant plus profondément (nombre et localisation à déterminer) pour répondre à la question : « le risque de rabattement de nappe est-il contenu par la paroi « soil-mixing » ».

Cette étude complémentaire doit préciser d'abord, si les communications entre les masses en profondeur peuvent mettre en danger la survie de la zone humide, puis préciser si les mesures envisagées seront efficaces.

Ces piézomètres permettront de surveiller le niveau de la nappe pendant la phase travaux, que ce soit lors du creusement des bassins ou lors de la vidange et du comblement de la carrière de Bréthomé.

3.2.18 La carrière de Bréthomé.

L'utilisation de la carrière comme possibilité de stockage des déblais a suscité de nombreuses interrogations. Sans que cette liste soit exhaustive, les observations suivantes évoquent cette carrière.

8 -82 -114 -153 -156 -199 -264 -270 -311 -312 -413 -471 -499 -536 -553 -578 -588 -614 -617 -618 -683 -684 -716 -746 -760 -819 -872 -932 -933 -1031 -1058 -1111 -1116 -1317 -1323 -1405 -1411 -1435 -1510 -1528 -1537 -1541 -1582 -1615 -1629 -1647 -1655 -1728 -1786 -1837 -1915 -1916 -1921 -1952 -1953 -2039 -2081 -2087 -2108 -2120 -2130 -2131 -2150 -2202 -2233 -2256 -2300 -2317 -2330 -2337 -2381 -2397 -2404 -2416 -2444 -2457 -2498 -2503 -2506 -2528 -2546 -2568 -2572 -2590 -2602 -2605 -2632 -2642 -2644 -2646 -2664 -2670 -2680 -2802 -2806 -2825 -2849 -2902 -2921 -2940 -2942 -2957 -2960 -2961 -3003 -3018 -3026 -3029 -3030 -3033 -3050 -3055 -3056 -3086 -3109 -3118 -3133 -3160 -3217 -3271 -3297 -3315 -3316 -3337 -3353
--

-3391 -3410 -3430 -3438 -3538 -3554 -3569 -3592 -3616 -3629 -3632 -3656 -3687 -3708 -3713 -3719 -3725 -3786 -3818 -3822
 -3863 -3869 -3890 -3901 -3914 -3942 -3951 -3954 -4002 -4003 -4011 -4022 -4032 -4079 -4114 -4136 -4166 -4201 -4215 -4221
 -4302 -4359 -4364 -4374 -4427 -4449 -4499 -4506 -4517 -4518 -4555 -4635 -4637 -4654 -4741 -4750 -4828 -4829 -4934 -4939
 -4961 -4996 -5062 -5072 -5085 -5090 -5124 -5150 -5172 -5206 -5239 -5296 -5335 -5336 -5353 -5354 -5355 -5360 -5426 -5461
 -5496 -5518 -5524 -5528 -5533 -5540 -5543 -5728 -5730 -5772 -5776 -5794 -5822 -5851 -5854 -5856

La carrière de Bréthomé à Brétignolles n'est plus utilisée depuis plus d'une trentaine d'années. Elle est désormais remplie d'eau claire, sur une profondeur variant de 10 à 20 m sur près de 3 ha de superficie, soit un volume d'eau approximatif de l'ordre de 300 à 350 000 m³.

De nombreux déposants font observer que cette carrière constituerait une importante réserve d'eau potable qu'il conviendrait de protéger, afin de préserver l'avenir compte tenu du risque de manque d'eau en période estivale sur le Nord-Ouest de la Vendée.

Un débat oppose les détracteurs du projet aux dires du Bureau d'Etudes qui, ce dernier affirme que la carrière est remplie par la pluviosité tandis que les premiers signalent que, sur le plan hydrogéologique, la présence d'eau est justifiée par la poussée hydrostatique de la nappe.

A noter que si l'option site de remblai était retenue, se poserait la question de sa vidange avant les travaux de remblaiement et l'impact corrélatif sur le ruisseau de La Normandelière (dynamique sédimentaire, faune et flore)

(1375) - ce serait la destruction d'une réserve d'eau de qualité de 340 000 m³ capable de compenser une pénurie d'eau de plus de 40 jours pour 50 000 habitants (l'équivalent d'une saison touristique à Brétignolles-sur-Mer). Cette réserve d'eau est un énorme puits à ciel ouvert en réseau avec la nappe phréatique et les sources voisines.

(1582) - la carrière du Bréthomé située près de la RD 38 dans la coupure d'urbanisation, contient 350 000 m³ d'eau douce de bonne qualité, ce qui assurerait en cas de pénurie les besoins en eau potable pour 50 000 personnes pendant une saison complète.

(2940) - enfin le comblement de la carrière de Bréthomé après pompage de son eau au motif qu'elle serait remplie d'eau de pluie et donc inutile à la collectivité est pour le moins surprenant. En effet, l'argument que son eau soit douce pour la supprimer ne tient pas puisque cette carrière est en équilibre hydrostatique avec la nappe aquifère des microgranites elle-même en eau douce comme la plupart des eaux peu minéralisées que l'on trouve dans ce type de milieu rocheux...

(3315) -...l'ancienne excavation est actuellement remplie d'eau. Cette eau correspond à la nappe phréatique mise à jour suite aux extractions. Compte tenu de son ancienneté et de l'équilibre qui s'y est instauré, il est possible d'assimiler le niveau du plan d'eau au toit de la nappe phréatique...

(3592) -... la fin de ces travaux j'ai engagé avec l'exploitant, sous contrôle de la DRIRE la fermeture administrative de la carrière du Bréthomé. Il est à noter que la carrière s'est remplie naturellement et en totalité en 4 à 5 mois suite à l'arrêt des travaux. Soit une moyenne de remplissage de 2500 m³ par jour, et un débit d'environ 100 m³ par heure, il ne s'agit donc en aucun cas d'eau de pluie comme j'ai pu le voir écrit dans le dossier d'enquête.

(4372) - ... une interrogation concernant le remblaiement de la carrière : Le sauvetage des très nombreux poissons qui peuplent la carrière, car on ne peut humainement les laisser écraser, broyer par les blocs de pierre des remblais ? Ce magnifique plan d'eau est peuplé par de bon nombre de poissons de plusieurs espèces.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ La piste de la réserve d'eau potable est-elle définitivement abandonnée ?
- ✓ Qu'elle est l'origine de l'eau, eau de source ou eaux pluviales ?
- ✓ La vidange de la carrière ne va-t-elle pas provoquer l'effondrement de la nappe phréatique ?
- ✓ Comment allez-vous prendre en compte le sauvetage de la faune halieutique présente dans la carrière ?

Réponse du maître d'ouvrage :

- Origine de l'eau :

Durant l'enquête, plusieurs observations ont prétendu que la carrière du Bréthomé avait été achetée par la commune dans le but de constituer une réserve d'eau brute. En réalité, il n'en est rien. La délibération entérinant cet achat (cf extrait dans le mémoire en réponse), motive cette acquisition pour mettre un terme aux nuisances générées par l'exploitation. La carrière n'a donc pas été acquise par la commune dans le but de constituer une réserve d'eau.

De 2003 à 2015, plusieurs études ont été réalisées par la commune sur la carrière du Bréthomé, notamment dans l'hypothèse (aujourd'hui abandonnée) d'une reprise d'exploitation pour sortir les enrochements nécessaires au projet.

Les premières études réalisées ont émis l'hypothèse d'une alimentation de la carrière par les nappes phréatiques environnantes. Cependant, des recherches plus approfondies, réalisées par ARCADIS en 2015, ont permis de clarifier ce point. Se fondant sur deux paramètres (la hauteur des nappes environnantes et la faible conductivité de l'eau), ARCADIS a pu affirmer dans son rapport que la carrière était « *alimentée principalement par la pluie, avec un encaissant relativement imperméable* ». La formulation retenue est importante puisqu'ARCADIS n'exclut pas des apports souterrains mais leur confère un caractère secondaire.

L'utilité de la carrière de Bréthomé à des fins de stockage d'eau brute a été totalement écartée par Vendée Eau.

- Effondrement de la nappe phréatique :

La vidange temporaire de la carrière (plusieurs semaines, le temps du remblaiement) aura un effet limité sur la nappe phréatique environnante. La mise en place de piézomètres en phase de travaux permettra de vérifier et garantir la stabilisation des niveaux de nappe dans l'environnement immédiat de la carrière en phase de vidange. Dans l'éventualité d'une baisse sensible, un système de réalimentation automatique de la nappe (pompage puis réinjection) pourra être décidé.

En tout état de cause, au regard des distances en jeu et du système aquifère général de la zone de la carrière, une vidange temporaire ou permanente de la carrière aurait un effet tout à fait faible à nul sur la nappe phréatique du Marais Girard.

- Sauvetage de la faune halieutique :

La carrière sera vidée progressivement par pompage. Cette opération sera réalisée avec le concours d'une association de pêche locale. Les poissons présents dans la carrière seront capturés vivants et remis à l'eau sur un autre site.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris note des réponses du MO sur l'origine de l'eau dans la carrière de Bréthomé, des conséquences de sa vidange et du sauvetage de la faune halieutique.

Il sera important de veiller à la mise en place de piézomètres (déjà évoqué au § 3.2.15 L'hydrologie), en phase travaux, afin de * surveiller le niveau de la nappe phréatique dans les abords immédiats de la carrière afin d'en assurer la stabilité et de prévoir, si besoin, une phase de réinjection d'eau afin de la réalimenter.

La commission d'enquête ne va pas émettre d'avis sur les choix effectués par « Vendée eau ». Elle n'en a pas les moyens : elle ne dispose pas d'étude sur l'utilisation des carrières comme réserve d'eau brute, elle ne sait pas quelles contraintes cela entraînerait.

La commission d'enquête a rencontré les représentants de Vendée Eau. Elle prend acte de la position de leur position vis-à-vis de la carrière.

Depuis plus de 50 ans, Vendée Eau, Service Public de l'Eau Potable, organise la distribution de l'eau potable en Vendée. Lors de l'entretien que nous avons eu avec son représentant, il a été déclaré « La politique de Vendée-Eau est de s'assurer d'un potentiel minimum de 1 à 2 millions de m³ d'eau par carrière pour envisager l'interconnexion avec son réseau. ». Cette carrière est beaucoup trop petite., elle est de plus éloignée de 10 km du barrage du Jaunay.

Bretignolles sur Mer comme 263 autres communes de Vendée est alimentée en eau potable par Vendée Eau.

La carrière de Bréthomé ne possède pas d'intérêt comme réserve d'eau.

3.2.19 Les documents d'urbanisme

De nombreuses observations ont eu lieu sur ce thème, arguant du fait que la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles-Croix-de-Vie avait mis en enquête publique le projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer alors même que le document d'urbanisme de cette commune n'était pas encore opposable. Les observations suivantes font parties de celles qui évoquent les documents d'urbanisme.

106 -214 -248 -291 -321 -377 -460 -471 -513 -521 -536 -572 -608 -610 -635 -638 -680 -716 -746 -844 -932 -1030 -1057 -1065 -1116 -1154 -1220 -1221 -1229 -1236 -1338 -1434 -1439 -1450 -1451 -1457 -1520 -1528 -1629 -1721 -1732 -1751 -1790 -1802 -1915 -1925 -1928 -2042 -2050 -2124 -2135 -2139 -2202 -2240 -2241 -2242 -2260 -2322 -2416 -2434 -2457 -2528 -2557 -2612 -2616 -2617 -2632 -2643 -2681 -2703 -2806 -2809 -2848 -2897 -2947 -2961 -3118 -3137 -3154 -3180 -3245 -3331 -3337 -3341 -3352 -3430 -3536 -3541 -3652 -3663 -3698 -3723 -3750 -3818 -3841 -3889 -3899 -3901 -3937 -3958 -4040 -4044 -4061 -4097 -4139 -4159 -4215 -4245 -4346 -4359 -4374 -4430 -4451 -4506 -4541 -4605 -4645 -4658 -4708 -4795 -5043 -5055 -5223 -5528 -5645 -5755 -5795

3.2.19.1 Le Plan d'Occupation des sols

Le Plan d'occupation des Sols (POS) de Brétignolles-sur-Mer est devenu caduc le 27 mars 2017 en application de l'article L.174-1 du code de l'urbanisme (CU). Cet article rappelle le principe posé par la Loi ALUR selon lequel les POS non transformés en Plan Local d'Urbanisme (PLU) deviennent caducs sans remise en vigueur du document antérieur et avec application du Règlement National d'Urbanisme (RNU). Le retour au RNU implique en particulier l'application de la règle de constructibilité limitée aux parties urbanisées de la commune après avis conforme du préfet.

Le RNU permet les constructions dans les zones non urbanisées mais sous conditions strictes énoncées à l'article L.111-4 du CU.

(5795) le RNU actuellement applicable, à ma connaissance, ne bloque pas l'instruction du projet ...

(536) ...la commune de Bretignolles est encore à l'heure actuelle (18 ans après la Loi SRU) sous le régime de RNU, beaucoup plus permissif...

3.2.19.2 Le Plan Local d'Urbanisme

Le PLU est actuellement en cours d'élaboration. Il a été prescrit par délibération du conseil municipal le 17 décembre 2012, le projet a été arrêté par délibération du conseil municipal en date du 28 juillet 2016, le projet est actuellement soumis à la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA), ensuite il devra être mis en enquête publique et approuvé in fine par délibération du conseil municipal.

Il expose dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) les objectifs de la municipalité en matière d'urbanisme, dans son règlement graphique et écrit et dans une des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) les conditions permettant la création du port de plaisance et la protection des abords.

La très grande majorité des observations déposées soulèvent le fait que le PLU n'existe pas encore et que toutes les mentions y faisant référence dans le dossier n'ont aucune valeur.

(3818) le maître d'ouvrage affirme dans le dossier de Port présenté à cette enquête que le projet de port est compatible avec le PLU de la commune, alors que la commune de Brétignolles est actuellement sous RNU...

(536) ... le PLU de la commune sera soumis à enquête publique après celle du port. L'autorité environnementale souligne « qu'en l'absence de PLU, formalisant les engagements pris en matière de destination et d'usage des terrains concernés, ...peuvent rester sujet à interprétation ».

3.2.19.3 Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)

Le SCoT a pour objectif de définir l'évolution d'un territoire dans une perspective de développement durable au travers d'un projet d'aménagement et de développement.

Le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie a été approuvé par délibération du conseil communautaire en date du 30 juin 2016 et complété par une délibération du 6 février 2017.

Le Document d'Objectif et d'Orientation (DOO) qui est en quelque sorte le « règlement du SCoT » précise « ...le SCoT soutient le projet de création d'un nouvel équipement portuaire à Brétignolles-sur-Mer, sous réserve de la faisabilité économique, juridique et environnementale du projet ».

Un nombre relativement faible d'observations concerne le volet SCoT,

Il a été relevé, entre autres, le fait que le SCoT approuvé tout en étant opposable était sous le coup d'un recours contentieux devant la juridiction du Tribunal Administratif de Nantes.

(4139) - Certes, il existe un SCOT approuvé à la com. com., mais ce n'est pas suffisant, il faut un PLU, qui, comme le SAGE par rapport au SDAGE, a pour rôle de régir les détails de l'urbanisme local. Mais Brétignolles est complètement démunie de document d'urbanisme !

(1330) – Le dossier de port Brétignolles est compatible avec le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie...mais est actuellement sous le coup d'un recours contentieux...

(4795) - Le SCOT du PSG validé par l'Etat et le prochain PLU de Brétignolles, ont pour objectif entre autres la densification et la protection de l'environnement en préservant les surfaces naturelles. Ils définissent également des zones de développement sur le territoire... Le port fait partie intégrante de l'aménagement durable et raisonné du territoire. Moins de déplacements, plus de commerce local, de filière courte sont possible avec la transformation de Brétignolles de station seulement balnéaire à ville vivable à l'année...

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Comment allez-vous assurer « la co-visibilité », la continuité visuelle et l'ouverture visuelle panoramique dans le secteur de La Normandelière mentionnée dans le SCoT ?
- ✓ Avez-vous des dernières jurisprudences justifiant le concept de SCoT-écran, qui pourraient être opposées ?
- ✓ Quelles conséquences en tirer ?

Réponse du maître d'ouvrage :**- La continuité visuelle :**

Le Maître d'Ouvrage précise que les prescriptions du SCoT concernant cette question sont traduites dans le DOO : « le SCoT soutient la création du port de Brétignolles-sur-Mer sous réserve que les orientations du projet permettent d'assurer le maintien de la continuité visuelle dans le secteur de La Normandelière... ».

Il n'est pas fait mention dans les documents du SCoT d'une ouverture visuelle « panoramique ». Cette notion apparaît seulement dans l'une des réserves contenues dans l'avis favorable de la commission d'enquête chargée du SCoT : « ... garantir la continuité visuelle et l'ouverture visuelle panoramique dans le secteur de La Normandelière... ».

Le Maître d'Ouvrage a tenu compte de cette problématique dans la conception du projet au vu des éléments présentés dans le dossier d'enquête. La figure 279 la page 407 de l'étude d'impact montre que les points de vue existants depuis la RD38 sont tous maintenus.

Le document C présente en pages 227 et suivantes les différentes perceptions du site, depuis la RD38. On constate sur les photographies présentées que la mer est très peu visible depuis la route et la co-visibilité avec le milieu marin est extrêmement réduite. Les photographies (tirées du site google-earth) complètent cette analyse au droit de l'emplacement du belvédère envisagé.

La réalisation du projet n'a pas d'incidence sur les perceptions visuelles existantes, qu'elles soient panoramiques ou non.

Le projet est donc bien conforme aux prescriptions du SCOT

- Le concept de SCoT écran :

Dans un arrêt rendu le 14 mars 2018 (req. n°16NT01335), la Cour administrative d'appel de Nantes considère que lorsque le territoire d'une commune, soumise aux dispositions particulières au littoral, est couvert par un schéma de cohérence territoriale mettant en œuvre ces dispositions, celui-ci fait obstacle à une application directe au plan local d'urbanisme des dispositions législatives particulières au littoral, la compatibilité du plan local d'urbanisme devant être appréciée au regard des seules orientations du schéma de cohérence territoriale. C'est la situation actuelle à Brétignolles sur Mer.

En revanche, le Conseil d'Etat considère que la loi Littoral s'applique directement, même en présence d'un PLU compatible avec un SCOT pour l'appréciation de la légalité d'une autorisation de construire (CE n°396938 du 31 mars 2017).

Toutefois cette jurisprudence est susceptible d'évoluer puisque l'article 13 de la Loi ELAN habilite le Gouvernement à prendre par la voie d'ordonnance des mesures permettant de renforcer l'opposabilité des SCoT.

Analyse de la commission d'enquête :

La Commission d'Enquête a bien pris en compte que le territoire de la commune de Brétignolles-sur-Mer était à présent, en matière de délivrance des autorisations d'occupation du sol, sous le régime du Règlement National d'Urbanisme (RNU), l'ancien document d'urbanisme opposable, le Plan d'occupation des sols (POS) étant devenu caduc le 27 mars 2017.

L'autorisation de création du port de plaisance serait délivrée par le Préfet, il n'est pas exclu que celui-ci, avant de prendre sa décision, « attende » l'opposabilité du plan Local d'Urbanisme (PLU) actuellement en phase de consultation des PPA et qui, dans l'hypothèse favorable serait mis en enquête publique début 2019 pour une approbation courant de l'année 2019.

A noter que pour le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie un contentieux en vue de son annulation est actuellement pendant devant la juridiction administrative du Tribunal de Nantes. Point sensible car une part importante de l'argumentation juridique tient au fait que le projet serait compatible avec la Loi Littoral, puisque conformément aux dispositions de l'article L.131-1 du code de l'urbanisme le SCoT approuvé a précisé les modalités d'application de la Loi Littoral sur la commune de Brétignolles-sur-Mer et que de ce fait le projet est compatible avec le SCoT.

Le Maître d'ouvrage évoque dans sa réponse une future disposition de la Loi ELAN (article 13 en projet) qui simplifierait la hiérarchie des normes en maintenant la notion de « compatibilité » ; toutefois la date à laquelle le gouvernement pourra, par voie d'ordonnance, prendre des mesures législatives pour adapter les SCoT aux nouveaux outils de planification est repoussée au 1 avril 2021.

La commission d'enquête fait observer que le risque juridique persiste sur :

- le recours contre le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie
- et l'application de la Loi Littoral sur le site du projet de port, nonobstant le SCoT écran.

3.2.19.4 La Loi Littoral

Les dispositions de la Loi Littoral sont directement opposables pour l'élaboration des SCoT et des PLU, mais également pour la délivrance des autorisations nécessaires à la réalisation de projets comme le port de plaisance.

Cependant, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme (article L.131-1) le SCoT, dès lors qu'il comporte des modalités d'application suffisamment précises de la Loi Littoral, peut jouer le rôle de SCoT-écran.

Quelques observations, dont celles-ci, ont évoqué la problématique de la Loi Littoral appliquée au territoire de la commune de Brétignolles.

(5248) - ... nous relevons que ce soutien opéré par le SCoT ne valide pas pour autant le projet du point de vue du respect de la Loi Littoral... les dispositions de la Loi Littoral sont directement applicables aux autorisations de projet particulier sans que les documents d'urbanisme y fassent écran (CE, 31 mars 2017, Savoie Lac Investissement, n°392186)

(1528) - la coupure d'urbanisation au POS de 1998... il ne me paraît pas envisageable de gommer la présence de cette coupure d'urbanisme et de co-visibilité et surtout de ne pas la mentionner.

(1528) - Avis délibéré de la MRAE sur le PLU : « le dossier aurait mérité d'expliquer si le projet de PLU permet la suppression ou la réduction de coupures actuellement protégées dans le POS en vigueur »

(3818) – la Loi Littoral l’emporte sur tous les dossiers d’aménagement (SCoT, PLU), c’est pourquoi ce projet porterait atteinte à la Loi Littoral sur trois points essentiels :

- ✓ La bande des 100m,
- ✓ La coupure d’urbanisation,
- ✓ L’extension d’aménagement dans un espace proche du rivage.

(610) - La coupure d’urbanisation actée dans le POS de 1998 est conforme à la Loi Littoral, elle a été classée à la suite d’une enquête publique réglementaire ; elle ne peut être remise en cause selon le principe de non régression de la protection de l’environnement inscrit à l’article L. 110–1 du code de l’environnement.

...elle ne peut être remise en cause selon le principe de non régression de la protection de l’environnement inscrit à l’article L. 110–1 du code de l’environnement.

Cet article stipule dans son alinéa 9° « Le principe de non-régression, selon lequel la protection de l’environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l’environnement, ne peut faire l’objet que d’une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment. »

L’observation n° 5248 écrit : « La qualification d’« espace remarquable » de telle ou telle zone n’est pas subordonnée à son identification au sein d’un document d’urbanisme. Elle peut être opérée au cas par cas par le juge de l’excès de pouvoir (voir CE, 13 novembre 2002, commune de Ramatuelle, n°219034) à partir d’un faisceau d’indices.

Ces indices peuvent porter sur l’intérêt écologique de la zone ; sont par exemple significatifs à ce titre la proximité d’un inventaire de type ZNIEFF (CAA Marseille, 17 juin 2008, n°05MA01212) ainsi que la présence d’espèces végétales protégées et d’espèces communes mais caractéristiques (CAA Marseille, 12 mars 2007, n°03MA00406). »

Dans la suite de sa déposition, l’auteur demande donc que le site de la Normandelière soit classé espace remarquable.

Questions de la commission d’enquête :

La Commission d’enquête demande au porteur du projet de bien vouloir apporter toutes précisions complémentaires quant à la prise en compte des différents items de la Loi Littoral afin d’assurer la sécurité juridique du dossier, notamment :

- ✓ Coupure d’urbanisation : que répondre à l’observation N° 610 évoquant le principe de non régressivité de la protection de l’environnement,
- ✓ Coupure d’urbanisation
- ✓ Espaces remarquables
- ✓ Quelles conséquences en tirer ?

Réponse du maître d’ouvrage :

- La Loi Littoral :

Le Maître d'Ouvrage indique que l'analyse de la conformité du projet avec les différents items de la loi littoral est présentée en détail dans le document. Cette analyse particulièrement fine, tenant compte des jurisprudences les plus récentes, montre que le projet est parfaitement conforme aux nombreuses dispositions de la Loi Littoral.

- Coupure d'urbanisation :

Le Maître d'Ouvrage s'appuie sur les éléments fournis par les services de l'Etat au titre du porter à connaissance préalable au PLU de Brétignolles sur Mer qui confirment les conclusions du SCoT. Également, le « document départemental d'application de la loi littoral » (DDAL) élaboré par la DDTM n'a pas reconnu au site de la Normandelière les qualités d'un espace remarquable ou d'une coupure d'urbanisation.

- Le principe de non régressivité :

Le principe de non régression est défini à l'article L.110 de l'environnement : « la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment ».

Ce principe récent a été précisé par la jurisprudence. Dans un jugement du 14 décembre 2017 (n°1401324), le tribunal administratif de la Réunion a ainsi considéré que « le principe de non régression n'était pas applicable aux décisions individuelles telles par exemple que les autorisations d'exploiter des installations classées pour la protection de l'environnement (« ICPE ») ».

En vertu de cette jurisprudence, le principe de non-régression s'impose aux normes législatives et réglementaires de portée générale mais non aux actes administratifs individuels tels que les autorisations préfectorales spécifiques à des projets.

- Espaces remarquables :

Le maître d'ouvrage partage l'avis de l'auteur de l'observation n°5248 pour qui la qualité d'espace remarquable peut être reconnue par le juge à partir d'un faisceau d'indices. Cependant, parmi ceux-ci, le classement en ZNIEFF ne suffit pas à lui seul à qualifier un espace remarquable (CAA Douai 28 mai 2015 cité page 458 de l'étude d'impact). En revanche, l'altération du site par l'activité humaine suffit à écarter cette qualification (CE 29 juin 1998 n°160256).

Analyse de la commission d'enquête :

Le principe de la non-conformité du projet avec la Loi Littoral a été repris par une très grande majorité des opposants au projet de port de plaisance arguant du fait que l'espace aurait dû, a minima, être classé en espace remarquable et en coupure d'urbanisation. A ce jour, et sous réserve du jugement du TA sur le SCoT du Pays-de-Saint-Gilles-Croix-de-Vie, **le rôle « écran » du SCoT est applicable de plein droit** et les dispositions de la Loi Littoral au regard des autorisations d'occupations du sol s'apprécient en termes de compatibilité.

En ce qui concerne la coupure d'urbanisation, également citée de nombreuses fois, les auteurs des différentes dépositions opposées au projet évoquent le non-report de la coupure qui aurait existé dans le précédent document d'urbanisme (le POS). Le Maître d'Ouvrage dans sa réponse indique que ces derniers font une confusion avec la coupure d'urbanisation « Sud Les Granges ».

La Commission d'enquête prend acte que le maître d'ouvrage s'est livré à une analyse précise des différents items de la Loi Littoral dans l'étude d'impact pour démontrer que la

Normandelière est un site aménagé, altéré par l'activité humaine et qu'il ne possède pas les qualités pour être classé ni en espace remarquable au titre du L.121-23 du code de l'Urbanisme ni en coupure d'urbanisation au titre du L.121-22 du même code.

3.2.20 L'intérêt Public Majeur.

Une cinquantaine d'observations évoquent l'Intérêt Public Majeur.

Elles émanent, en général, de personnes opposées à ce projet de port. Ce terme n'est pas toujours utilisé à bon escient.

Mais quelques observations se réfèrent aux textes réglementaires concernant cette notion. La circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 et l'article L.414-4 du code de l'environnement sont fréquemment cités.

L'observation numéro 4465 est particulièrement documentée et fournit des liens vers de nombreux textes français et européens.

Ces personnes rappellent que : « 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) ; le VIII de l'article L. 414-4 du code de l'environnement distingue la santé publique, la sécurité publique ou des avantages importants procurés à l'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 »

C'est bien sûr le troisième item qui correspond à ce projet de port.

L'auteur de l'observation 4465 écrit : « La communauté de communes confond les obligations de services public à caractère général avec les obligations spécifiques de service public »

L'intérêt économique sur le long terme est également contesté. Les emplois annoncés ne seront pas là. D'autant que la Vendée est proche du plein emploi.

Observation 841 son intérêt économique est plus que douteux : la promesse de création de 100 emplois est très optimiste

L'impact du projet est également jugé disproportionné par rapport au bénéfice apporté. Dépenser près de 50 millions d'euros pour 110 emplois, cela fait cher du poste de travail. Détruire un biotope exceptionnel pour le bénéfice de quelques personnes n'est pas

L'observation numéro 536 se conclut ainsi :

« En conséquence, nous considérons que le projet de port n'est pas d'un intérêt public majeur car il ne représente pas un service public, ni un intérêt général et qu'il porte gravement atteinte à l'environnement terrestre et maritime. L'alternative existe et doit être prise en considération et étudiée. Le volet économique, ne peut à lui seul, être le seul élément pris en compte pour définir l'intérêt public majeur. La promesse d'emplois (une centaine non démontrée) classiquement mise en avant dans les enquêtes publiques pour fortifier les dossiers ne pèse pas suffisamment sur le plateau de la balance des avantages par rapport aux inconvénients ».

Elle correspond à un discours que nous avons souvent entendu lors des permanences.

Quelques observations beaucoup plus rares reconnaissent cet Intérêt public majeur. (5724.)

« OUI ce port est un projet d'intérêt majeur pour le territoire

OUI ce projet sera utile à tous

OUI ce projet est d'utilité publique.

OUI AU PORT DE PLAISANCE DE BRETIGNOLLES SUR MER »

Questions de la commission d'enquête.

Nous estimons que la justification de l'Intérêt Public Majeur un peu faible. Notamment au regard de l'observation N° 4465. Quels compléments pouvez-vous apporter ?

Par exemple :

- ✓ Quelles sont ces obligations spécifiques de services publics auxquelles le Pays de Saint Gilles est soumis ?
- ✓ En quoi le port de Bretignolles sur Mer est indispensable pour réaliser ces obligations ?
- ✓ La situation économique et sociale du Pays de Saint Gilles justifie t'elle cet impact sur l'environnement ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse renvoie vers des éléments du dossier visant à montrer que ce projet de port est indispensable au développement du pays de saint Gilles Croix de Vie. Il vise ensuite à démontrer les arguments de l'observation numéro 4465.

Il rappelle tout d'abord que « *l'intérêt public majeur n'a pas été défini de manière précise.* ». Il écrit : « *En revanche, le maître d'ouvrage estime que le port est une « activité de nature économique et sociale visant à accomplir des obligations spécifiques de service public ». Cette notion, d'essence européenne, regroupe un grand nombre d'activités, que le Commission européenne qualifie de SIEG : services d'intérêt économique général.* »

Il cite une intervention du Vice-Président du Conseil d'Etat du 14 octobre 2011 qui estime que deux critères permettent de qualifier une activité de SIEG :

- Une mission d'intérêt général,
- Un acte unilatéral confiant à une entité publique ou privée le soin d'assurer l'exécution de cette mission.

Il poursuit en affirmant qu'un port de plaisance qui selon le conseil d'Etat est une activité de service public, est un SIEG au sens du droit européen.

« *Par conséquent, rien ne permet d'exclure qu'un port de plaisance soit reconnu d'intérêt public majeur, bien au contraire.* »

Il cite quelques jurisprudences (-La création d'un Center Parc (CAA de Lyon - 16 décembre 2016), Les travaux de réaménagement des friches industrielles du Havre (CAA de Douai - 15 octobre 2015), La construction d'un musée mémorial (CAA de Marseille – 25 octobre 2016).

Il prend appui sur le cas du Center Parc, qui comme ce projet de port a des incidences positives sur les activités économiques et sociales.

Il reprend ensuite les arguments développés dans la question sur « La demande d'anneaux » pour justifier qu'il n'existe aucune alternative possible : « *Tout démontre qu'il est impossible d'implanter 900 nouveaux anneaux dans l'estuaire de la Vie, et que quand bien même ce serait envisageable, il n'y a aucune place disponible à terre pour prévoir ne serait-ce que les parkings*

nécessaires à cette activité nouvelle. A titre d'exemple, réserver les parkings du quai du Port fidèle à de nouveaux plaisanciers aurait des conséquences catastrophiques pour les commerces du centre-ville, qui sont déjà fragilisés. »

Il complète son argumentation en déclarant : « *Mais au-delà de cette démonstration, la raison principale qui retire tout intérêt à l'extension du port de Saint Gilles Croix est qu'elle ne répond absolument pas à l'objectif principal poursuivi, qui consiste à renforcer la polarité Sud du territoire. »*

Analyse de la commission d'enquête :

Oui, la gestion d'un port de plaisance est un service public, comme le rappelle la jurisprudence citée dans le dossier (Pièce H page 15)

Par ailleurs le ministère de la transition écologique et solidaire écrit sur son site internet : « *Le gestionnaire de port de plaisance est soumis à des obligations de service public. Il doit assurer la continuité du service offert, respecter l'égalité des usagers, appliquer la réglementation française et européenne et mettre les moyens répondant aux exigences du cahier des charges. »*

Donc le Pays de saint Gilles Croix de Vie doit assurer la continuité du service offert dans le port de Saint Gilles Croix de Vie. C'est la gestion qui est une obligation de service public.

Pour autant l'obligation de créer un port ex nihilo n'apparaît pas comme une obligation. Si elle existait, elle s'appliquerait également aux communes du littoral vendéen qui ne possèdent pas de port (Saint Hilaire de Riez, Saint Jean de Monts, ...).

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, favoriser les activités pérennes, ...

Ce projet aura un impact sur l'activité économique, dès la phase de travaux, avec création d'emplois. 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, shipchandlers, 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.

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 permettra de créer un véritable centre d'animation dans le secteur. Le programme Odyssea auquel se réfère le projet permettra de structurer le secteur.

Un port de plaisance est une locomotive qui entraîne tout un secteur. Les autres solutions ne permettraient pas d'atteindre une telle efficacité.

Concernant les impacts sur l'environnement il faut rappeler qu'une bonne partie du site est déjà fortement affectée par l'activité humaine. (Une bêche de plus d'1ha est enfouie dans le sol à l'emplacement de l'ancien bassin de baignade, la dune est partiellement constituée de déblais venant de la construction des lotissement « Merlin », l'esplanade près de l'école de voile est entièrement pavée. Certes parfois une flore intéressante se développe sur un substrat créé par l'homme.

La séquence « Eviter, réduire, compenser » est bien conduite ; les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi sont nombreuses, détaillées et pertinentes¹ .

Par exemple, les actions de réhabilitation dans le marais Girard, décrites dans la mesure MC4, permettront d'accueillir sur place nombre des espèces impactées par la disparition ou dégradation de 3,1 ha de ce marais.

Les plantes impactées seront déplacées, l'impact résiduel s'en trouvera très réduit. Les espèces concernées ne sont pas en péril compte tenu de la faible superficie relative de la dune touchée par le projet et des dunes de Bretignolles sur Mer, mais aussi de l'impact sur le marais au vu de l'étendue de celui-ci.

Les gains sur le secteur socio-économique et les impacts limités sur l'environnement permettent d'affirmer l'existence de l'Intérêt Public Majeur.

3.2.21 Le risque submersion.

Près de 400 observations évoquent ce risque.

La Vendée a été traumatisée par la tempête Xynthia. Cette catastrophe est évoquée dans de nombreuses observations. (4754) « *Xynthia a touché Bretignolles en 2010, et ce port, s'il avait existé à l'époque, aurait aggravé les conséquences pour le territoire. »* ou (1514) « *En effet cette réalisation ne vient pas conforter l'existence d'un havre, mais au contraire crée un entonnoir dans lequel l'océan pourra s'engouffrer à l'occasion de tempête (exemple Xynthia et La Gachère).* » mais aussi (105) « *L'orientation du port et l'importance de la brèche qu'il ouvrira dans le cordon dunaire peuvent faire craindre que les tempêtes, presque toujours de sud-ouest), ne s'engouffrent dans le port voire, dans le cas d'une tempête exceptionnelle, dans les terres. »*

Des photographies illustrent ces propos. On y voit les dégâts considérables causés par Xynthia à la Gachère (en limite de la commune de Bretignolles sur Mer). On y découvre aussi l'état des plages et des équipements le lendemain de cette tempête.

L'auteur de l'observation numéro 1269, photo à l'appui veut montrer que ce danger est connu en montrant un panneau temporaire « Accès interdit » avec ce commentaire *La municipalité met d'ailleurs en place des interdictions d'accès au littoral (arrêtés préfectoraux) lors des fortes tempêtes hivernales pour protéger la population des risques de submersion ! Les risques sont donc bien réels !*

Partant de ce constat, il est demandé d'appliquer « le principe de précaution » et de ne pas réaliser ce port.

Ce risque est souvent associé à la montée des eaux. Les discours officiels incitent à développer des dispositifs de protection, à ne pas urbaniser dans les secteurs dangereux, pas de percer les dunes et de faire pénétrer la mer à l'intérieur des terres...

Quelques auteurs d'observations, répondent à cette inquiétude. (4902) « *Pour revenir sur la submersion, les inquiets qui reparlent toujours et encore de la catastrophe Xynthia, en mettant comme exemple La Gachère n'ont-ils toujours pas compris que la Gachère est à 1 m au-dessus du niveau de la mer alors que la Normandelière à 9 m !! »* ou (806) « *En effet dans ce projet la sécurité est privilégiée car ce site était celui qui servait depuis fort bien longtemps*

¹ Avis de l'Autorité Environnementale.

car il est naturellement abrité, de plus, les terres y sont naturellement élevées donc pas de risque de submersion »

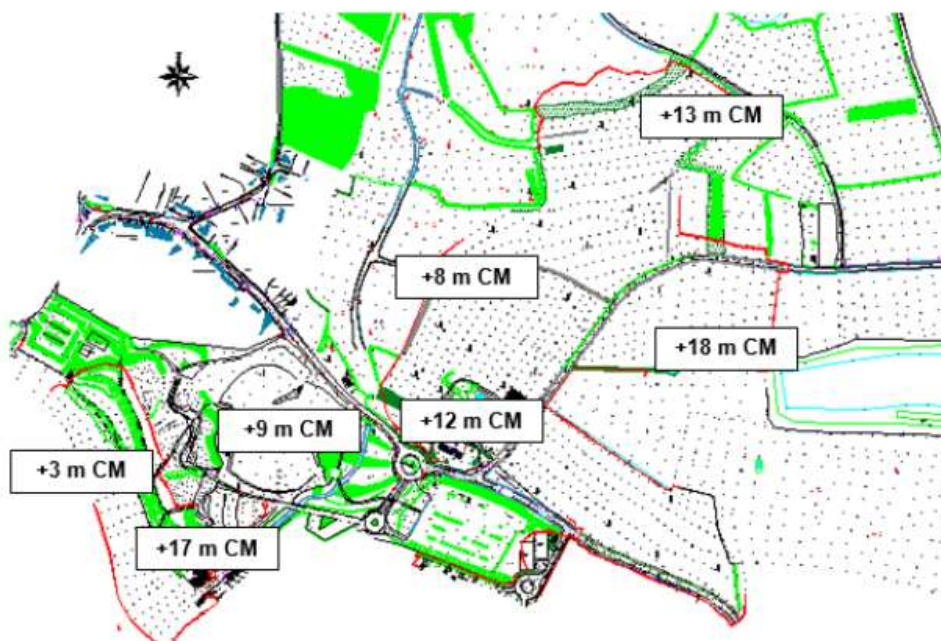
Questions de la commission d'enquête.

- ✓ Peut-on affirmer que la concomitance de la montée des eaux, d'une marée haute de fort coefficient et d'une tempête exceptionnelle n'aura pas d'impact significatif sur le secteur de la Normandelière ?
- ✓ Dans la même situation, comment résistent les brise-lames.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage renvoie vers le dossier. Il rappelle que le niveau de référence retenu (Xynthia) est de 6,89m CM. c'est pourquoi le niveau des quais a été fixé à 7,50m. soit une sécurité de 60 cm.

Il joint une carte montrant que sur le site la cote des terrains est comprise entre 8m CM et 18m CM.



En outre, suite aux recommandations de l'Autorité Environnementale, la cote des enrochements dans la passe d'entrée a été relevée de 7,50 m CM à 8,50m CM.

Analyse de la commission d'enquête :

Effectivement, l'observation des cotes dans l'environnement du projet de port de Bretignolles sur Mer montre que le secteur se situe nettement plus haut que les niveaux atteints lors des événements climatiques majeurs. D'ailleurs, le port est très profond, seuls les mâts des voiliers seront visibles des maisons voisines. Il y a 5 mètres de tirant d'air sous le pont lors des plus hautes marées possibles.

La passe d'entrée est étroite (35 mètres). La plage d'amortissement limite l'agitation.

Le danger submersion est bien étudié dans le projet. Le port n'introduit pas de risque supplémentaire.

3.2.22 Le déplacement du sable.

Un peu plus de 200 observations portent sur ce point. :

40-43-44-48-51-85-106-153-156-214-215-260-299-317-338-360-387-407-413-450-481-482-536-550-554-561-583-638-684-685-703-718-746-807-818-830-868-887-932-991-1030-1055-1116-1161-1189-1201-1211-1224-1227-1303-1313-1323-1336-1338-1357-1359-1411-1417-1459-1517-1536-1541-1557-1629-1640-1647-1691-1722-1741-1802-1866-1915-1916-1928-1933-1952-1980-2025-2038-2075-2087-2190-2199-2202-2236-2313-2317-2318-2324-2339-2340-2342-2344-2409-2416-2417-2457-2493-2500-2507-2517-2562-2587-2590-2634-2658-2666-2703-2767-2806-2835-2847-2849-2857-2906-2907-2942-2960-2993-3018-3019-3022-3026-3027-3030-3050-3056-3133-3199-3228-3250-3264-3303-3308-3314-3317-3342-3439-3444-3449-3451-3500-3538-3569-3605-3606-3629-3635-3656-3702-3715-3725-3726-3809-3818-3863-3869-3906-4002-4032-4034-4058-4103-4104-4109-4136-4142-4150-4217-4277-4280-4313-4359-4406-4427-4499-4519-4536-4569-4620-4723-4750-4755-4758-4769-4783-4805-4823-4833-4839-4868-4870-4956-5042-5046-5058-5127-5163-5206-5209-5230-5246-5249-5252-5276-5326-5343-5345-5363-5395-5402-5415-5445-5572-5728-5738-5763-5868-5878

3.2.22.1 L'évolution des plages

Plusieurs observations émettent l'hypothèse que les récifs artificiels semi-immergés vont **réduire la vitesse du courant** de transit littoral ; de ce fait les apports de sédiments seront plus faibles au sud de ces ouvrages. Les conséquences pourraient être alors un engraissement des plages au droit des ouvrages, mais un déficit en aval : « *Les courants vont être modifiés. Le transit sédimentaire modifié chargera en sable le nord du port, et notamment la plage du Marais Girard. Mais surtout il déchargera mécaniquement en sable les dunes situées au sud du port allant de la Normandelière jusqu'au Hâvre de la Gâchère* » (Observation 4783).

Ils appuient leur affirmation sur **des travaux de recherche** universitaire, comme la thèse de **Florent GRASSO** de 2009 : « *Modélisation physique de la dynamique hydro-sédimentaire des plages* » (Citée dans l'observation 3439, document 6).

Un docteur chargé de recherche en hydrodynamique à l'Ecole Centrale de Nantes, Monsieur **Benjamin BOUSCASSE** analyse lui-même la pièce C du dossier, notamment la figure 55 de la page 92 (« Simulation du transport solide dans le secteur de la Normandelière »). Il conclut : « *Il est indiqué clairement dans le rapport qu'un fort courant existe dans la zone. Il y a forcément un impact, la logique est que les plages en amont se chargent en sable et celles en aval se déchargent d'où l'effet attendu d'érosion de la plage Dunes 1 et Dunes 2 et de la zone à risque de Brem-sur-Mer* » (Observation 4783).

Dans son dossier détaillé fourni à la commission d'enquête, l'association « La Vigie » joint le **rapport commandé au Professeur Paul FATTAL** (du CNRS), géographe spécialiste de l'érosion littorale, « *Projet de création du port de plaisance de la Normandelière - Avis sédimentologique* », qui conclut que le projet « *est de nature à engendrer de nombreux impacts parmi lesquels une dynamique sédimentaire remaniée et perturbée et au total pas très bien estimée* » (Observation 1379, chapitre 4, fiche 1). La commission relève toutefois que cette expertise porte sur des projets anciens (Projet BCDOM de 2007 et BRL de 2008).

La commission relève qu'il y a bien un point vers lequel toutes ces avis convergent : les brise-lames ralentissent l'écoulement entre les ouvrages et le rivage, **ralentissement** qui entraîne **le dépôt de sédiments**.

Au-delà du dossier d'enquête, l'importance du transit sédimentaire et ses conséquences restent à confirmer.

Questions de la commission d'enquête :

En lien avec la sécurité dans le chenal.

- ✓ Les ouvrages seront-ils « transparents » en matière de transit sédimentaire ?
- ✓ Quelle est l'évolution probable des plages du Marais Girard et de la Normandelière ?

Réponse du maître d'ouvrage :

- Les ouvrages seront totalement transparents en matière de transit sédimentaire.
- Les plages environnantes ne seront pas altérées par la réalisation du projet.

Analyse de la commission d'enquête :

Le maître d'ouvrage reprend ici ce qui est le principe affirmé de la conception du port de Brétignolles-sur-Mer : le non impact significatif des ouvrages sur le transit.

Pour l'instant ce principe a été vérifié par plusieurs modélisations au cours des études hydrodynamiques et hydro-sédimentaires menées dans le cadre de la mission complémentaire MC2.

Le maître d'ouvrage rappelle que des variantes ont été étudiées et que le choix s'est porté sur la variante n°5, qui avait l'avantage d'être la plus proche de la situation actuelle en termes de transport de sable par les courants.

3.2.22.2 L'ensablement du chenal et le dragage

Des observations émettent un avis critique sur l'ensablement du chenal, notamment sur le volume de sédiments, et sur le dragage (mise en place, contraintes dans le port, pollution).

Envisager dès le départ deux à trois dragages annuels laisse craindre que l'ensablement pourrait être important : cette crainte s'appuie sur l'affirmation elle-même du dossier qui indique que « les frais du dragage et du bassin portuaire sont difficilement prévisibles aujourd'hui » (Pièce A, page 70).

L'observation 4499 détaille les différents **volumes de dépôts possibles et leur répartition**. Si pour le port, elle retient le volume indiqué de 15 000m³, elle estime toutefois que les répartir uniformément sur les 10 hectares de bassins est une erreur manifeste : « *Le port étant composé de deux bassins, ayant une forme en siphon, les sédiments se déposeront en majorité dans le premier bassin. Le dépôt ne se fera pas sur 10 hectares, mais sur une surface bien moindre et avec un « effet de dôme » à un point donné. L'effet se produit dans d'autres ports ne bénéficiant pas de « l'effet chasse ». Si la quantité de sable se dépose seulement sur un tiers de la surface du port, c'est 45cm par an, soit près d'un tiers de tirant d'eau qui sera perdu à marée basse* ».

Cette observation poursuit en estimant qu'il en ira de même pour les 30 000m³ d'ensablement du chenal, qui peut ne se produire que sur une partie de sa longueur, rendant impossible la navigation.

Plusieurs observations énumèrent **les contraintes de la drague** : son acheminement, son impact visuel et sonore, la longueur des tuyaux.

La drague doit entrer par le chenal d'accès dangereux avec un remorqueur. Quelque chose me dit que Brétignolles sera son port d'attache...En tout état de cause, elle fera partie du panorama local. Visuel (40 m de long) et sonore (La machine est bruyante, émet de la fumée). Et bien sûr il y aura, mais plus occasionnellement, le dragage du bassin. 850 m de tuyaux. Si l'on considère que, lorsqu'il y a un dragage à Saint-Gilles, cela dure de novembre à

mars, entre les dragages du chenal 3 fois par an, le dragage du bassin, admettons tous les 3 ans.....On verra souvent la drague à Brétignolles » (Observation 4277).

D'autres observations abordent la question de **la pollution des rejets de dragage, qui pose la question d'un éventuel traitement de ces rejets :**

Une déposition témoigne par exemple des effets du dragage : *« Je suis surfeur et je surfe tout au long de l'année. Ainsi, j'ai pu me rendre compte des effets qu'entraînaient les rejets de boue de dragage du port « La Vie » sur la grande plage de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et je peux dire que surfer dans une eau d'aussi mauvaise qualité est aussi désagréable olfactivement qu'épidermiquement » (Observation 5878).*

Enfin, sur ce point de la sédimentologie, la commission d'enquête rappelle l'avis du Préfet maritime de l'Atlantique du 15 mai 2018 : *« La problématique du chenal d'accès et des ouvrages de protection (brise-lames) a peu évolué et reste délicate à appréhender du fait de la complexité du site qui conduit notamment à une évaluation des houles transmises par « méthode analytique » et à **une approche du transport sédimentaire « à dire d'expert »**. Je ne m'oppose pas toutefois à la poursuite du projet. Il me paraît important que cette question puisse être traitée avec la plus grande vigilance à l'occasion des phases de développement ultérieur ».*

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Faut-il redouter un ensablement éventuellement plus important et non uniforme qui nécessiterait plus de 2 à 3 dragages par an ? Faut-il envisager des dragages « en urgence » ?
- ✓ Pouvez-vous donner des informations sur le transport, les durées d'utilisation de la drague, ses modalités de travail, là où elle peut stationner ?
- ✓ Selon quelle réglementation et comment seront rejetés les produits de dragage ?
- ✓ Dans quel délai sera réalisée l'étude complémentaire prescrite par le Préfet maritime ? et quel type d'étude ?

Réponse du maître d'ouvrage :

-Au vu des éléments bibliographiques disponibles, Jean BOUGIS estime le volume de sédiments réellement transportés devant les Roches du Repos entre 20 000 et 30 000m³ (cf étude d'impact p.92).

Devant la Normandelière, la capacité de transport est importante mais le stock de sable disponible est limité.

-En réponse à l'une des questions formulées au point 3.2.9, le maître d'ouvrage a indiqué dans le présent mémoire qu'il s'orientait vers l'acquisition d'une drague dédiée au port de Brétignolles-sur-Mer qui présente de nombreux avantages à un coût moins élevé que celui d'une mise à disposition de la drague de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Les opérations de dragage feront l'objet d'autorisations au titre de la loi sur l'eau.

Le maître d'ouvrage a également indiqué que les études conduites en 2009 permettaient d'avoir une connaissance précise des incidences des récifs sur le transit et l'agitation du plan d'eau.

-La drague sera stockée dans la zone technique. Les durées d'utilisation et les modalités de fonctionnement seront définies au stade PRO. Le budget provisionné pour ces opérations permet de faire face à une acquisition soutenue de l'équipement.

-Les dragages font l'objet d'autorisations au titre de la loi sur l'eau. Les éléments dragués, non pollués, seront remis dans le transit sédimentaire.

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

-Comme indiqué précédemment, l'avis du Préfet maritime n'appelle pas de nouvelle étude.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission souligne que l'élément nouveau apporté ici, l'acquisition en propre d'une drague, à la place de l'utilisation mutualisée de celle de Saint-Gilles-Croix-de-Vie est de nature à lever certaines craintes formulées au cours de l'enquête sur des difficultés de transport et de fonctionnement.

En outre, cet élément nouveau lève l'hypothèque d'une navigabilité compromise par exemple par des événements exceptionnels.

3.2.23 La sécurité.

Environ 500 observations évoquent cette problématique.

1 -46 -49 -105 -106 -119 -153 -156 -157 -214 -219 -222 -230 -255 -276 -293 -297 -306 -312 -338 -344 -349 -350 -352 -356 -358 -359 -386 -407 -446 -456 -460 -463 -473 -474 -481 -490 -514 -520 -536 -547 -550 -556 -583 -597 -602 -604 -607 -616 -635 -646 -649 -650 -684 -688 -701 -715 -721 -728 -743 -775 -802 -806 -816 -826 -830 -870 -888 -958 -963 -979 -1030 -1043 -1063 -1074 -1116 -1117 -1132 -1133 -1134 -1145 -1155 -1159 -1196 -1200 -1220 -1221 -1227 -1228 -1243 -1253 -1288 -1299 -1303 -1314 -1315 -1319 -1327 -1354 -1392 -1405 -1432 -1436 -1446 -1451 -1501 -1517 -1520 -1528 -1529 -1538 -1543 -1554 -1559 -1620 -1623 -1633 -1640 -1654 -1658 -1670 -1676 -1677 -1679 -1680 -1681 -1696 -1720 -1728 -1738 -1741 -1756 -1771 -1800 -1817 -1840 -1844 -1859 -1863 -1879 -1887 -1891 -1899 -1915 -1916 -1926 -1927 -1931 -1933 -1939 -1944 -1947 -1949 -1951 -1952 -1963 -1964 -1980 -1998 -2017 -2039 -2041 -2048 -2075 -2076 -2091 -2129 -2138 -2139 -2146 -2147 -2151 -2152 -2184 -2190 -2196 -2208 -2228 -2229 -2230 -2232 -2233 -2236 -2244 -2246 -2250 -2258 -2264 -2268 -2269 -2270 -2289 -2328 -2329 -2330 -2342 -2343 -2347 -2378 -2409 -2410 -2416 -2417 -2433 -2446 -2451 -2456 -2457 -2473 -2476 -2480 -2508 -2509 -2517 -2518 -2523 -2529 -2553 -2599 -2603 -2658 -2664 -2667 -2692 -2699 -2711 -2726 -2729 -2753 -2767 -2768 -2770 -2773 -2777 -2778 -2783 -2806 -2814 -2844 -2847 -2916 -2939 -2960 -2964 -2965 -2986 -3013 -3014 -3019 -3026 -3027 -3039 -3044 -3054 -3055 -3056 -3057 -3059 -3061 -3083 -3084 -3091 -3095 -3104 -3106 -3114 -3115 -3121 -3125 -3138 -3146 -3148 -3182 -3184 -3187 -3197 -3201 -3202 -3209 -3211 -3222 -3233 -3258 -3263 -3264 -3267 -3269 -3270 -3275 -3291 -3297 -3300 -3317 -3335 -3342 -3355 -3359 -3371 -3376 -3400 -3417 -3423 -3435 -3439 -3443 -3447 -3450 -3456 -3457 -3481 -3483 -3490 -3494 -3499 -3510 -3520 -3526 -3538 -3539 -3554 -3561 -3568 -3569 -3578 -3598 -3611 -3615 -3617 -3628 -3632 -3654 -3660 -3671 -3680 -3682 -3683 -3690 -3697 -3701 -3719 -3734 -3738 -3748 -3750 -3751 -3754 -3776 -3795 -3805 -3818 -3820 -3825 -3826 -3828 -3857 -3869 -3872 -3910 -3945 -3958 -3959 -4002 -4022 -4030 -4040 -4046 -4047 -4049 -4053 -4054 -4060 -4066 -4069 -4080 -4092 -4097 -4103 -4109 -4120 -4125 -4133 -4163 -4168 -4178 -4192 -4210 -4215 -4228 -4235 -4242 -4258 -4297 -4316 -4338 -4346 -4359 -4361 -4378 -4386 -4402 -4425 -4426 -4427 -4452 -4453 -4459 -4467 -4474 -4477 -4479 -4498 -4506 -4509 -4522 -4528 -4536 -4572 -4624 -4654 -4727 -4728 -4729 -4733 -4747 -4750 -4755 -4757 -4758 -4769 -4776 -4819 -4823 -4827 -4831 -4839 -4860 -4868 -4875 -4880 -4881 -4885 -4898 -4902 -4943 -4953 -4968 -4987 -4988 -4992 -5004 -5028 -5055 -5072 -5077 -5122 -5124 -5126 -5127 -5154 -5156 -5163 -5167 -5174 -5220 -5241 -5246 -5271 -5277 -5325 -5331 -5335 -5345 -5355 -5359 -5416 -5429 -5447 -5457 -5511 -5528 -5608 -5609 -5724 -5726 -5729 -5730 -5734 -5738 -5741 -5762 -5763 -5765 -5782 -5785 -5793 -5815 -5842 -5848 -5859 -5868

3.2.23.1 La dangerosité du chenal.

La conception originale des ouvrages de protection extérieurs est l'objet de nombreuses réflexions. Si certains, confiants dans les études estiment que le chenal sera sécurisant. (5793) « *Les récifs immergés sont précisément prévus pour en sécuriser l'accès* », d'autres pensent que la navigation dans le chenal sera très dangereuse. (293) « *la Grande Roche, petit Chipot et grand Chipot sont des roches qui captent la houle de façon impressionnante, même par petite*

houle, à mi marée-marée haute, les vagues peuvent être effrayantes, énormes, très dangereuse, le tout dans peu d'eau. Le courant qui entoure ces roches vous envoie direct sur ces vagues.. Ces roches se situent au large des futurs récifs, et je suis convaincu qu'il va y avoir des accidents, des naufrages, c'est obligé !! Je connais très bien le secteur ! »

Le compte rendu de l'équipe d'archéologie marine (document D2 du dossier page 53) confirme la présence de courants de marées importants, qui associés à la houle perturbent considérablement leur travail.

Parmi les professionnels de la mer, plusieurs soutiennent le projet. On peut citer le navigateur Jean Luc Van den Heede qui déclare (1670) *« je souhaite que le projet voie le jour dans le respect des administrations de la sécurité et de l'environnement »*. Le patron de la station SNSM de Saint Gilles Croix de Vie, ancien marin pêcheur soutient également ce projet. Il complète en précisant qu'un zodiac de 1^{ère} urgence pourra être stationné à Bretignolles sur Mer, ce qui accroîtra la sécurité. D'autres marins émettent de gros doutes sur la navigabilité du chenal en cas de grosse houle.

L'observation 3632 renvoie vers une vidéo très impressionnante. Une déferlante fait chavirer un voilier de bonne taille dans l'entrée d'un port.

Certains redoutent que cette dangerosité oblige rapidement à modifier les ouvrages extérieurs et installant une digue reliant le littoral aux brise lames. Tout le monde, y compris le porteur de projet s'accorde pour dire que cela aurait un impact considérable sur l'environnement.

Lors de précédente enquête publique, des doutes avaient été émis sur plusieurs points. Entre autres par l'autorité environnementale. Certains ont depuis été étudiés et des solutions ont été apportées. Force est de constater que sur ce point important peu de choses ont évolué.

Le préfet de la Vendée maritime de l'Atlantique reprend ce doute quand il rédige son avis. Certes, il est favorable mais deux prescriptions sont rajoutées. Elles concernent le chenal. L'une sur la sédimentologie, l'autre sur la navigabilité.

L'observation 1595 nous dit : *« C'est un avant-port expérimental réalisé sur un milieu maritime complexe et défini sur la base de simples simulations en canal à houle.... Ce n'est qu'une fois le port réalisé qu'on pourrait juger de son efficacité »*

Nul exemple de brise-lames utilisé pour protéger l'entrée d'un port n'a été présenté. Dans les sites évoqués (Elmer, GB ; Palavas les flots), ces récifs n'ont pas pour but de réduire l'agitation, mais d'engraisser la plage. Les vues aériennes (google maps) montrent la création d'un tombolo entre les brise-lames et le rivage...

La grande commission nautique a par deux fois (2009 et 2018) émis un avis favorable.

La commission de 2009 a émis plusieurs réserves dont celle-ci :

« Le positionnement, la dimension et la hauteur des récifs semi-immergés brise-lames devront être optimisés par modélisation pour minimiser l'agitation de l'avant-port »

La grande commission nautique de 2018 écrit :

« S'agissant de l'approche du chenal d'entrée du futur port, les recommandations de la GCN de 2009 ne sont plus adaptées car la nouvelle implantation des brise-lames marquant l'entrée du chenal a changé »

Un peu plus tôt elle a écrit :

« Compte tenu de l'évolution du projet depuis 2009, avec notamment la création d'une chicane en début de chenal, il ressort qu'il n'est pas nécessaire de disposer d'un alignement. »

L'auteur de l'observation 4412, copie à l'appui cherche à démontrer que les parties maritimes des deux dossier soumis à enquête publique sont identiques.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Pouvez-vous nous fournir des exemples de brise-lames semi émergés utilisés pour protéger l'entrée d'un port ? Cela afin de lever le côté « expérimental » de ce projet.
- ✓ Quelle étude complémentaire préalable allez-vous engager ?
- ✓ Pouvez-vous affirmer que la nécessité d'une digue reliant la côte aux récifs n'apparaîtra pas sitôt le port ouvert ?
- ✓ Quelle modification entre le projet soumis à enquête en 2011 et celui-ci , sur les brise-lames ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Il cite photo à l'appui plusieurs ports protégés par des ouvrages détachés de la côte. (Saint Martin de Ré, Bizerte, Tredez-Locquemeau.

Il conclut ainsi :

- Le port de Brétignolles sur Mer est l'un des tous premiers ports de plaisance à prendre en compte les données hydro sédimentaires dès sa conception.
- Cette conception fait appel à des techniques de génie maritime couramment utilisées.
- Les ouvrages proposés sont le fruit de nombreuses expérimentations qui dépassent très largement les attentes du Préfet Maritime.

Au vu de ces éléments scientifiques, le maître d'ouvrage est en mesure d'affirmer que :

- Les ouvrages proposés seront sans aucun effet sur le transit sédimentaire,
- 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.

En aucun cas, la nécessité d'une digue reliée à la côte n'apparaîtra. En cas de difficulté, l'exploitant devra assurer l'information des plaisanciers.

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

Analyse de la commission d'enquête :

La localisation des ouvrages de protection est le fruit d'études menées en 2009 à la suite des remarques de la première grande commission nautique. Les mesures effectuées en canal à houle ont été reprises en 2017 pour tenir compte d'un aléa « Xynthia + 60cm ». Si des auteurs d'observations affirment que l'entrée de ce port sera dangereuse, force est de constater que de nombreux professionnels de la mer n'y voient pas de problème. L'ensemble des membres de la commission nautique locale « considère que le projet de port présente un impact positif », la grande commission nautique n'émet aucune réserve sur ce point, le Préfet maritime de l'Atlantique, le commandant de la zone maritime Atlantique émettent des avis favorables.

Pour ces spécialistes, qu'un port puisse posséder des spécificités qui rendent son approche délicate ne pose pas de problème. « On sait bien que chaque port à ses vents défavorables ». Les services de la Préfecture maritime concluent : « *Si les conditions d'entrée/sortie devaient présenter des difficultés particulières (ce qui est aujourd'hui difficile à estimer), il importerait d'assurer une bonne information des plaisanciers.* ». La rédaction de ces instructions nautiques fera l'objet d'une commission nautique locale une fois le port réalisé.

La problématique sécurité de l'entrée du port est bien gérée.

3.2.23.2 La mise à l'eau actuelle avec les tracteurs.

Le port est souvent présenté comme une réponse aux difficultés de mise à l'eau actuelles. (1196) « *plus de tracteurs sur les plages = plage plus propre* », (1228) « *La mise à l'eau serait plus facile et des accidents seraient évités avec ce port* », (3182) « *mise à l'eau aménagée sans avoir les tracteurs à déambuler parmi les baigneurs.* », (4120) « *Je suis plaisancier et je viens régulièrement mettre mon bateau à l'eau sur la plage. Je suis ravi de profiter des tracteurs pour la mise à l'eau. Cependant en pleine saison, il y a des risques de plus en plus importants avec les tracteurs. Une cale est un véritable besoin* »

Le compte rendu de l'équipe d'archéologues marins confirme cette difficulté. (Document D2 du dossier).

Personne ne conteste ces difficultés, mais les opposants au projet estiment que cela n'est pas un argument suffisant pour justifier ce projet. L'auteur de l'observation 4471 nous informe qu'à Jullouville avec une bonne organisation, la cale de mise à l'eau utilisée avec des tracteurs récents et non polluants permet d'améliorer la situation.

3.2.23.3 Les garde-corps.

La plateforme sur laquelle se trouvent les bâtiments surplombe les bassins. Selon la marée, de 6 à 10 mètres au-dessus de la mer. De nombreuses personnes devraient circuler dans ce secteur. Le bassin de baignade est tout proche avec des enfants qui peuvent courir.

Question de la commission d'enquête.

✓ Avez-vous prévu d'installer un garde-corps autour de cette plateforme ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en place d'un garde-corps autour de la plateforme semble effectivement s'imposer. La Communauté de Communes prendra en compte cette suggestion.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission prend acte.

3.2.24 L'utilité publique

Sous cette appellation « utilité publique » ont été regroupées les observations utilisant ces 2 mots mais également celui « d'utilité » qui exprime un besoin et celui « d'intérêt général » qui est fréquemment opposé à « intérêt particulier ».

Cette appellation ne doit pas être confondue ici avec la « Déclaration d'Utilité Publique » qui est l'un des 5 dossiers soumis à la présente enquête. Pour rédiger ses conclusions et son avis sur cette « DUP » la commission d'enquête s'appuiera aussi sur les autres thèmes.

Le présent chapitre a seulement pour objet de résumer succinctement les 255 observations qui mentionnent ce point.

42 -45 -89 -106 -153 -156 -214 -307 -321 -377 -406 -411 -430 -499 -502 -503 -516 -536 -557 -578 -590 -594 -595 -597 -600 -602 -604 -605 -606 -617 -618 -635 -638 -678 -681 -684 -687 -708 -713 -714 -716 -746 -786 -797 -914 -928 -932 -1055 -1145 -1146 -1201 -1313 -1356 -1392 -1421 -1439 -1443 -1483 -1503 -1528 -1533 -1536 -1586 -1612 -1615 -1639 -1678 -1687 -1722 -1770 -1794 -1802 -1846 -1882 -1901 -1915 -1916 -1921 -1930 -1996 -2066 -2087 -2089 -2136 -2197 -2200 -2210 -2233 -2236 -2240 -2241 -2258 -2259 -2260 -2309 -2328 -2330 -2337 -2350 -2397 -2409 -2412 -2416 -2433 -2442 -2445 -2455 -2457 -2459 -2461 -2485 -2490 -2505 -2528 -2576 -2617 -2633 -2637 -2638 -2652 -2677 -2687 -2700 -2707 -2738 -2857 -2889 -2961 -2973 -2995 -2998 -3005 -3019 -3026 -3027 -3029 -3033 -3050 -3056 -3115 -3119 -3130 -3145 -3173 -3277 -3298 -3327 -3332 -3371 -3381 -3383 -3396 -3438 -3440 -3451 -3487 -3489 -3498 -3502 -3547 -3569 -3570 -3571 -3584 -3626 -3663 -3723 -3725 -3790 -3796 -3826 -3863 -3869 -3907 -3942 -3958 -3965 -4022 -4040 -4079 -4139 -4150 -4166 -4251 -4255 -4272 -4334 -4345 -4359 -4363 -4374 -4425 -4445 -4477 -4499 -4506 -4546 -4560 -4577 -4608 -4611 -4645 -4656 -4713 -4726 -4730 -4755 -4758 -4765 -4840 -4863 -4871 -4943 -4953 -4961 -4987 -4997 -5016 -5048 -5056 -5230 -5231 -5236 -5246 -5248 -5252 -5258 -5277 -5335 -5345 -5353 -5370 -5397 -5461 -5462 -5488 -5496 -5548 -5568 -5575 -5580 -5581 -5620 -5724 -5750 -5751 -5763 -5776 -5783 -5784 -5788 -5790 -5795 -5856 -5871 -5872

Les opposants soulignent que l'utilité du projet doit être démontrée par rapport aux besoins et aux attentes de la collectivité et de sa population. Elle doit être appréciée au regard des désagréments causés aux autres usagers de l'espace public (promeneurs à pied et à vélo, baigneurs, surfeurs, pêcheurs à pied, pratiquants de la voile légère...) et aux habitants riverains (nuisances des travaux et ensuite du port, aggravation des difficultés de circulation et de stationnement...). Dans l'observation 2973 il est écrit : « *Face à des avantages hypothétiques, les inconvénients du projet sont lourds, non compensés : la théorie du bilan exclut l'utilité publique* », dans la 3033 « *ce projet ... serait finalement réalisé qu'au profit d'une minorité d'usagers et d'intérêts particuliers* ».

L'atteinte au droit de propriété, avec le recours envisagé à l'expropriation de plus de 60ha de terrains appartenant à des particuliers, est soulevée comme motif s'opposant à l'utilité publique. Cet argument est mentionné dans plusieurs observations telle que la 2973 précitée, et les 4961, 4221, 5335, 5448.

La qualité financière du dossier qui fait l'objet d'une analyse au paragraphe intitulé « Le financement et l'influence sur la fiscalité » est contestée. Dans l'observation 4499 il est écrit « *La notion de l'intérêt général d'un projet passe aussi par la qualité financière de celui-ci. La démonstration proposée est ainsi insuffisante compte tenu des enjeux* ».

Pour les personnes favorables l'utilité du projet est démontrée dans le dossier. Elle résulte des apports attendus en particulier dans le domaine économique. L'auteur de l'observation 2197 déclare : « *L'intérêt général est bien réel car la motivation à la création de cette infrastructure portuaire s'insère dans une démarche d'aménagement parcellaire de tout un territoire, répondant elle-même à la volonté de mener une politique d'aménagement urbanistique globale raisonnée conforme aux dispositions légales en vigueur* ».

Les notions d'Intérêt général et d'utilité publique dans les enquêtes publiques ne sont pas définies dans l'absolu. Pour rendre un avis motivé le commissaire enquêteur peut s'appuyer sur les finalités définies par la loi et sur les éclairages donnés par la jurisprudence administrative.

A l'origine l'utilité publique avait essentiellement pour but de veiller au respect de la propriété privée et de s'assurer du but poursuivi. Aujourd'hui elle résulte d'un arbitrage entre divers intérêts publics et privés.

Dans les arrêts de jurisprudence on constate que sont examinés en particulier :

- ✓ Les objectifs du projet afin de vérifier s'ils correspondent à des besoins répondant à un intérêt général ;
- ✓ La justification de l'expropriation et la proportionnalité de l'emprise par rapport au projet (C.E du 7/10/94 Commune de St Etienne) ainsi que l'absence de solutions alternatives permettant la réalisation du projet dans des conditions équivalentes (C.E 20/11/74 époux Thony) ;
- ✓ Le bilan coûts/avantages (bilan financier – inconvenient ou atteinte d'ordre économique, social, environnemental) – C.E 22/10/2003 Association SOS Rivières.

Question de la commission d'enquête

- ✓ Quelles réponses, permettant d'éclairer la commission d'enquête sur l'utilité publique, le Maître d'ouvrage peut-il apporter aux observations défavorables résumées ci-dessus et en particulier à celles concernant l'expropriation des terrains ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les incidences sur les activités humaines sont très limitées. Le dossier démontre que les impacts sur les déplacements et les activités balnéaires sont réduits, voire même positifs.

Les incidences sur l'environnement ont été évitées ou réduites et les impacts résiduels sont intégralement compensés par des mesures compensatoires dont la pertinence a été reconnue par l'autorité environnementale.

L'évaluation des incidences financières et fiscales démontre elle-aussi l'intérêt du projet, puisque l'opération ne pèse pas sur la fiscalité et propose un gisement de ressources nouvelles pour les collectivités à l'initiative du projet.

Les conclusions du dossier sur l'absence d'alternative n'ont pas été démenties au cours de l'enquête.

Comme indiqué plus haut dans le présent document, les atteintes à la propriété privée sont limitées.

La commune est propriétaire de la très grande partie des emprises nécessaires à la réalisation des travaux et l'expropriation est essentiellement justifiée par la nécessité de mettre en œuvre des mesures compensatoires efficaces.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête reconnaît que le programme des mesures compensatoires est important et de bonne qualité comme le mentionne, dans son avis, l'Autorité Environnementale. Toutefois elle s'interroge sur l'utilité d'une expropriation de 60 ha pour leur mise en œuvre. Une telle surface apparaît bien supérieure à celle résultant de l'obligation légale de compensation (cf : § mesures compensatoires). D'autres solutions, telle que la négociation amiable, l'utilisation des biens propres du maître d'ouvrage, la mise en œuvre de dispositions législatives ou réglementaires telle que l'ORE (Obligation Réelle Environnementale prévue par l'article L.132-3 du code de l'environnement), mériteraient d'être étudiées avant de recourir à l'expropriation.

Si la préservation et la réhabilitation des zones humides et de la biodiversité sont des actions bénéfiques pour l'environnement, la réalisation du port ne doit pas constituer le moyen de contraindre les propriétaires à céder leur bien au-delà de ce qui est strictement indispensable. D'autres moyens sont à disposition des collectivités et établissements publics pour conduire de telles actions.

Pour les autres parties de la réponse faite par le maître d'ouvrage, dans le présent paragraphe, (incidences sur les finances, les activités humaines, balnéaires...) la commission d'enquête renvoie aux thèmes correspondants

3.2.25 Les aspects sociologiques.

Il s'agit là d'un thème qui est apparu progressivement au fur et à mesure du déroulement de l'enquête.

Une observation peut le résumer : « ... Brétignolles est actuellement une station ouverte à toutes les catégories socioprofessionnelles, tous les milieux, tous les niveaux de revenus : habitants, propriétaires de résidences secondaires, clients des campings, colonies de vacances, visiteurs à la journée... Familles, couples, groupes de jeunes, tous viennent y chercher des activités de détente simples et naturelles : baignade, voile, surf, farniente, pâtés de sable... Il est évident qu'avec un port, non seulement les prix vont augmenter, mais le style de la station va changer - les porteurs du projet ne s'en cachent d'ailleurs pas. Brétignolles deviendra une station plus huppée, et les plus modestes (qui par ailleurs auront plus de mal à rejoindre la plage, en traversant un port qui ne sera pas pour eux) s'en sentiront écartés ».

Il n'est pas possible d'établir une liste exhaustive des observations susceptibles de se référer à cette dimension sociale et sociologique parce que les approches (ou raisonnements) développés d'une part et les termes usités d'autre part sont très divers.

Sous ce thème revient souvent l'idée que la réalisation du port va attirer une population plus aisée au détriment de la population plus modeste : les termes utilisés sont parfois plus triviaux « ... chasser une population au profit d'une autre ... », « ... les nantis vont virer les plus modestes... » ; « ... un projet ..(qui).. sert des caprices de riches ... », « Une fois de plus, pour satisfaire les loisirs de nantis ... l'homme va détruire... ».

Ces observations recourent probablement plusieurs types de clivages, certains diraient segments :

- ✓ Le premier d'entre eux en appellent fréquemment à ce qui semble avoir été (être encore ?) un slogan de la station brétignollaise. Pour ces observation-là, la construction du port marquerait la fin de «*la mer à la campagne* », slogan utilisé par de nombreuses observations dont les n°215,812, 897, 1060, 1112,1546, 1619, 2907, 4272, 4550 5239, 5304, 5427, 5686 ... ; l'une d'elles précise « *j'ai choisi cette petite ville pour son attrait de mer à la campagne* ».

Celui-là s'inspire probablement d'une « *...urbanisation accrue avec le port et son bétonnage important...* » au détriment d'un patrimoine jugé plus naturel : les dunes, les plages, le marais ... qualifiés de « *...petit coin charmant, familial, qui sent bon la nature* ».

- ✓ Le second oppose les tenants de sports de glisse, dits naturels (planche à voile, kit surf, surf ...) à ceux motorisés (les bateaux...).

Fréquemment les pratiquant.es ou partisan.es des premiers sont inquiets pour l'avenir de leur pratique en raison soit des effets éventuels des enrochements sur les vagues (au sud du « rocher de la Mouine »), soit de périmètres qu'ils jugent insuffisants pour leurs pratiques au droit de la Normandelière qui constitue un «*...sport de surf...*» au point d'accueillir une compétition.

Parfois les partisans de ces sports de glisse sont aussi protecteurs des patrimoines naturels. (Voir par exemple sur ce sujet l'observation 5276 de la « Surf Rider Fondation »).

- ✓ Un troisième type s'inscrit moins dans une éventuelle opposition frontale parce qu'il se réfère à l'histoire de la station balnéaire qu'il souhaite voir perdurer : « ...*je fréquente depuis plus de 50 ans avec mes enfants ... petits enfants...* ». Ce tourisme-là semble être né, s'être développé à partir d'un tourisme familial auquel quelques-uns associent le terme modeste et que parfois une 3^{ème} génération pérennise. Sur ce registre : « ... *les communes de bord de mer perdent leur identité à cause des prix de l'immobilier qui augmentent...avec ce port cela va s'amplifier...* ».

Rappelons ici quelques données qui ne permettent pas cependant des comparaisons directes en raison de la diversité des sources :

- ✓ revenu net médian par unité de consommation en 2015 (source INSEE)
 - en 2014 France 20 150 €
 - en 2015 à Bretignolles 21 863 €
- ✓ revenu net moyen par ménage ou foyer
 - en 2008 : 30% des plaisanciers ont un revenu inférieur ou égal à 27 000 €/foyer (source « ODIT France » déjà citée)
 - en 2015 à Bretignolles le revenu moyen annuel était de 27 700 € (source « Kelquartier »)

Questions au maitre d'ouvrage :

- ✓ Si le port projeté devait se réaliser, sur quel(s) atout(s) différenciant et sur quelle(s) image(s) touristique(s) ? -quel slogan- pourrait être fondé le développement touristique du pays de St Gilles d'une part et la station brétignollaise d'autre part ?
- ✓ Les perspectives d'évolution socio démographiques ont-elles été appréhendées voire mesurées si le projet de port sur la commune de Bretignolles devait être réalisé et mis en service ?
Ont-elles été comparées avec une hypothèse d'évolution socio démographique dite « au fil de l'eau » ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Le maitre d'ouvrage dans sa réponse au PV de synthèse fournit des chiffres ayant souvent trait au territoire communale de BRETIGNOLLES (sole migratoire, effectifs scolaires, production logements...) ; l'historique du projet explique probablement cette approche que la commission considère réductrice et qui, de ce fait, ne contribue à la dimension et à l'appropriation communautaires du projet tant dans ses impacts qu'au sein des instances décisionnelles.

Il souligne que *“le positionnement touristique du port de Brétignolles et à terme des ports du Pays de Saint Gilles Croix de Vie a été construit en référence au modèle européen Odysea porté par la Fédération Française des Ports de Plaisance. Ce modèle s'appuie sur le rôle historique du port pour relier la mer, la cité et les terroirs de l'arrière-pays”*.

Toujours selon le maire d'ouvrage, le port *“se positionne comme un pôle d'attractivité important fondé sur une identité territoriale forte et s'inscrit dans une démarche de développement économique durable”*, ce qu'il résume dans ce paragraphe et sous cette expression reprise en gras, ci-après : *“ Si le slogan historique « la Mer à la Campagne » est appréhendé comme la synthèse de l'ADN du territoire qui conjugue campagne et océan, le port préserve ...cet ADN”*. Et soutient *“ 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”*.

C'est dans ce contexte, qu'il présente des axes territorialisés de développement : mettre en tourisme le patrimoine du pays, organiser la mobilité en privilégiant les liaisons et modes doux, accueillir à partir d'un comptoir culturel nautique, adapter la formation des personnels, créer une ceinture verte de plus de 400 ha, gestion différenciée des espaces dits naturels, ...

Il complète en rappelant qu'en contribuant à la création de nouveaux emplois locaux, le port favorisera *“également l'installation de nouvelles populations actives, installation conditionnée par la mise en œuvre de politiques publiques facilitant l'accès au logement des jeunes ménages et la mixité sociale ... des mesures sont prévues pour assurer la mixité sociale La Communauté de Communes, dans son programme local de l'habitat, a mis en œuvre des mesures inédites...”* ; le PLU communal s'en fait en quelque sorte l'écho en vue de *“porter la population permanente à environ 6 500 habitants à l'horizon 2030... : Utilisation prioritaire des dents creuses” en milieu urbain, 10% de logements locatifs sociaux dans les opérations de plus de 10 logements, 30% de logements aidés pour les opérations de plus de 20 logements...”*. Le maître d'ouvrage énumère enfin les équipements retenus ou étudiés pour accompagner cette évolution : collège, maison de santé ...

Avis de la commission d'enquête :

La commission prend acte de ces orientations contributives à la création d'une polarité-sud arrêtée par le Schéma de cohérence territoriale et fondées sur un développement durable.

Elle note que des marges de progrès sont encore possibles dans ces domaines :

- ✓ D'une part pour en faire en sorte que le développement durable irrigue désormais l'ensemble des politiques communautaires. A ce titre la commission invite le maître d'ouvrage :
 - À établir par exemple un bilan carbone de réalisation de chaque projet d'infra ou de superstructures dont le port,
 - À fixer pour la mise en œuvre de ce dernier des objectifs à atteindre (escales, enseignement nautique, fréquentations culturelles, emplois reliés, démographie et socio-démographie ...) pour permettre, le moment venu et à différentes étapes de sa vie l'évaluation du projet en vue d'en présenter publiquement l'efficacité et l'efficience
- ✓ D'autre part et afin d'éviter une “définition introvertie” comme a pu l'être le port en raison de son historique, de mettre en place des “lieux et moments” d'échanges afin de co-construire progressivement les conditions et les contenus complémentaires de la polarité-sud et associant en particulier des représentants de ses territoires communaux, de ses acteurs économiques et associatifs.

3.2.26 Le transfert de compétences.

Une seule observation (n°1639) doute explicitement de la compétence de la Communauté de Communes pour construire ou gérer des ports de plaisance.

A l'appui de son avis, l'auteur évoque notamment que « ...contrairement à l'article ... L5212-1 du code général des collectivités locales une consultation des communes membres et d'un accord à la majorité qualifiée n'a pas été effectuée ».

Au cas d'espèce, il ne semble pas que le doute soit fondé : l'observation paraît confondre la délibération communautaire qui a lancé le processus de transfert de compétences avec l'arrêté préfectoral qui a été pris ultérieurement et qui l'a décidé.

Sur ce point et sous réserve de sa confirmation, le doute ne semble pas permis, même si plusieurs observations ont qualifié « d'habillage » le portage juridique du projet par la Communauté de Communes.

Quelles que soient les motivations de ce transfert, c'est probablement cette situation juridique qui autorise la mutualisation de ressources au sein d'une même société qui gérerait les 2 ports de plaisance.

Toutefois un transfert de compétences n'autorise pas les transferts de biens immobiliers et mobiliers, de budget annexe éventuel, et de ressources dans des conditions de droit commun tant en ce qui concerne la procédure (saisine de la Commission Locale d'Évaluation des Charges, avis des communes ...) que la détermination des valeurs.

Questions au maître d'ouvrage :

- ✓ Peut-on disposer des dates des délibérations :
 - Valant avis sur le transfert des compétences afférentes aux ports de plaisance
 - Et prise par chacune des communes membres de la Communauté de Communes
- ✓ Concernant la gestion des ports et de leurs abords, existe-t'il d'autres perspectives de mutualisation de ressources ? Si oui, lesquelles et quels en seraient les avantages ?
- ✓ Concernant le Port de Brétignolles, où en sont les procédures de transfert et d'évaluations pour :
 - Les biens immobiliers
 - Les biens mobiliers
 - Le budget
- ✓ Quelle(s) décision a (ou ont) déjà été prise(s) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage fournit les dates des avis des conseils municipaux concernés dont l'absence entacherait la légalité de la compétence communautaire portuaire.

Par ailleurs il rappelle dans le cadre de cette nouvelle compétence que :

- l'évaluation des charges transférées au titre du projet a été reportée, conformément au code général des impôts et q, dans l'attente de l'issue de la procédure de demande d'autorisation.
- la Communauté de Communes et la commune sont convenu de rembourser à la Communauté de Communes les frais exposés par elle en cas de refus du projet ou de rembourser à la commune les dépenses exposées par elle en cas de validation du projet.

Il fournit à l'appui un extrait du rapport de la Commission Locale d'Evaluation des Charges Transférées (CLECT) en date du 9 décembre 2015.

Avis de la commission d'enquête :

Cette dernière note que le moment venu, les assemblées délibérantes concernées (communautaire et communales) après avis de la CLECT devront clarifier en particulier "l'attribution de compensation" brétignolaise (prise en compte d'excédents d'exploitation ?) et la fiscalité locale "induite par le projet communautaire" (foncier et fonds de concours?).

3.2.27 L'organisation du chantier et les nuisances dues aux travaux.

En réponse à la recommandation n° 17 de l'Autorité Environnementale le porteur du projet a décrit le système de suivi acoustique et vibratoire du chantier qui devra être installé dans l'environnement du projet en précisant que les modalités seront précisées en phases PRO/DCE.

Toutefois pendant l'enquête des inquiétudes ont été exprimées au sujet de la réalisation d'un état des lieux avant le démarrage des travaux, des garanties qui seront apportées pour le financement des réparations, (*obs.4335*) « nuisances occasionnées sur les maisons environnantes par l'utilisation d'explosifs ». Sont également cités dans les observations : l'accès des riverains à leur propriété, la mise en place d'un plan de circulation permettant d'éviter au maximum le croisement des engins et camions de chantier avec tous les autres usagers des voies situées en périphérie, le travail nocturne ainsi que celui durant la période estivale

Des personnes favorables au projet, à l'exemple de l'auteur de l'observation 608, reconnaissent la gêne des travaux « *j'ai conscience qu'un tel chantier va créer des nuisances en tous genres pendant tous les travaux* ». D'autres défavorables, comme le rédacteur de l'observation 3310, affirment : « *Brétignolles a sûrement beaucoup à perdre au niveau de sa fréquentation avec la construction du port, avec la gêne occasionnée par les travaux (sur combien d'années + les retards de chantier)* » ou comme dans l'observation 4427 : « *pense-t-on au sort des malheureux riverains-voisins pendant la réalisation des travaux ? Car il va falloir miner, la roche souterraine est profonde ... bonjour les dégâts !! S'imagine-t-on bien l'enfer que représenteront ces énormes travaux pendant deux, trois, quatre années, (poussières, bruit, rotations des camions). Qui paiera toutes ces dégradations sur les résidences ?* ». La propagation des ondes sismiques est également évoquée dans l'observation 2457 : « *il manque une étude de propagation des ondes sismiques lors des explosions (phase travaux) et de leur impact sur l'environnement marin et terrestre* »

L'hiver les effets seront plus limités, les résidents permanents ne sont pas les plus proches, mais dès les 1^{er} beaux jours et l'arrivée des résidents secondaires à la recherche de la tranquillité et du repos la cohabitation pourrait se révéler difficile. L'information et la

sensibilisation de tous seront indispensables. Le recours à un médiateur permanent sur le site pourrait être utile.

Des inquiétudes sont exprimées au sujet de la très forte augmentation du trafic des camions imputable à l'importation des matériaux, notamment les rochers, et l'exportation des déblais non réutilisés sur le site. Elles concernent le bruit et la pollution que subiront les riverains des voies empruntées ainsi que le financement des travaux de remise en état du réseau routier

Les nuisances préoccupent aussi les professionnels (difficultés d'accès, baisse d'activités...) à l'exemple de l'auteur de l'observation 4394 « *En tant que professionnel du nautisme depuis 15 ans sur le site de la Normandelière, je me pose la question de la pérennité de mon entreprise durant la période de travaux* ».

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour réduire le plus fortement possible, réparer et indemniser les dégradations et les nuisances susceptibles d'être causées par le chantier ?
- ✓ L'indemnisation des commerçants et des entreprises dont le chiffre d'affaires serait impacté négativement par les travaux est-elle prévue ? Si oui nous aimerions en connaître le cadre.
- ✓ Quelle réponse pouvez-vous apporter aux questions relatives à l'augmentation du trafic poids lourds ainsi qu'à l'observation 2457 sur les ondes sismiques ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage s'engage à suivre la suggestion inscrite page 356 de l'étude d'impact en créant une cellule de concertation et de programmation, chargée de faire le lien entre lui-même, les entreprises, coordinateur environnemental et les usagers et ce dès la désignation de tous les acteurs du chantier.

Après avoir listé les différentes phases du chantier le maître d'ouvrage considère qu'une seule saison touristique sera réellement impactée par le chantier après 10 mois de travaux environ (de juin à septembre année 2). La première année, seuls des travaux de génie écologique seront exécutés au cours de l'été. L'année 3, il s'agira de travaux de finition, peu impactant. La réalisation des ouvrages en mer pourra nécessiter de réduire l'activité de la base de loisirs de la Normandelière pendant la saison estivale de l'année 2. Tout sera mis en œuvre pour maintenir la baignade en juillet et août de chaque année. L'activité de l'école de voile sera transférée à la Parée.

En ce qui concerne les commerçants et les entreprises dont le chiffre d'affaires serait impacté négativement par les travaux, le maître d'ouvrage s'engage à évaluer les nuisances durant le chantier et à mettre en œuvre des mesures de prévention. Une concertation avec les professionnels concernés sera organisée avant le démarrage des travaux.

Selon le maître d'ouvrage l'augmentation du trafic imputable au chantier sera négligeable. Dans l'étude d'impact ce trafic est estimé à 72 véhicules/jour durant 14 mois, soit 1% de trafic supplémentaire en période estivale.

Le maître d'ouvrage prévoit la réalisation de constats d'huissiers, aux frais de l'entreprise chargée du lot terrassement, pour les bâtiments situés à proximité des travaux. Il précise que la réglementation impose avant tout chantier de minage la réalisation de mesures vibratoires destinées à évaluer les incidences de l'utilisation de mines à proximité d'une zone construite.

Cette étude sera réalisée par un organisme agréé aux frais de la société de travaux publics retenues pour réaliser le chantier.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte des engagements du maître d'ouvrage et des précisions apportées au sujet du trafic poids lourds et de l'organisation du chantier.

3.2.28 Bassin de baignade

Voilà bien un sujet qui a fait l'unanimité en sa faveur durant l'enquête.

Les favorables louent la création de 2 bassins séparés, dédiés l'un à la voile (utilisable en permanence) et l'autre à la natation avec, pour ce dernier, une mention particulière pour la sécurité sanitaire de l'eau.

Les défavorables demandent la réouverture immédiate du bassin fermé depuis 3 ans, (obs.2995) « *le véritable intérêt général serait de réparer et de mettre aux normes l'ancien plan d'eau* » Ils soulignent que la fermeture a eu des conséquences néfastes sur la fréquentation touristique des mois de juillet et août. Ils citent la fête foraine dont l'activité s'est fortement réduite. Ils formulent des griefs à l'encontre des 2 bassins du projet. Pour la natation il est trop petit, trop éloigné de la mer ce qui rend difficiles les allers et retours à la plage (plusieurs fois par jour pour les enfants). Il sera enserré entre le port (pollution) et la route (sécurité). Pour l'initiation à la voile c'est son implantation dans les terres qui est contestée ; le vent fera défaut pour naviguer dans des conditions satisfaisantes.

Questions de la commission d'enquête :

- ✓ Quelles réponses pouvez-vous apporter aux personnes défavorables au projet en ce qui concerne les défauts qu'ils attribuent aux 2 bassins.
- ✓ Un dispositif spécifique de sécurisation des piétons et notamment des enfants, tant côté route que côté port, pourrait-il être mis en place entre le bassin de baignade et la plage ? Si oui bien vouloir le décrire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour le maître d'ouvrage la distance supplémentaire séparant le futur bassin de baignade du poste de secours n'est que de 170 m, ce qui représente un temps moyen de 3 mn (325 m à parcourir au lieu de 155). Il précise que la liaison entre la plage et ce bassin sera traitée de telle sorte que la vitesse des véhicules sera inférieure à 20km/h (voie réservée, au sud du bassin, pour les usagers de l'école de voile et des pontons ainsi qu'à quelques riverains).

En ce qui concerne l'exposition au vent du bassin d'initiation nautique le maître d'ouvrage réfute les critiques. Il cite l'expérience de navigation de l'école de voile sur le plan d'eau intérieur des Morinières, qui a mis en évidence des qualités de vent équivalentes à celles rencontrées à proximité de la mer.

Analyse de la commission d'enquête :

La commission prend acte des réponses du maître d'ouvrage en regrettant toutefois l'absence d'un espace dédié aux piétons et protégé qui permettrait aux enfants de déambuler en toute sécurité entre la plage et le bassin de baignade.

3.2.29 Le cabotage.

La possibilité de pratiquer le cabotage est présentée comme l'un des cinq arguments majeurs pour justifier la création de ce port.

En effet, la réglementation considère que naviguer à plus de 6 milles nautiques d'un abri est de la navigation hauturière. Ainsi les navigateurs de Saint Gilles Croix de Vie qui restent en navigation côtière ne peuvent pas s'éloigner de leur port d'attache.

Cet argument est repris dans plusieurs observations : (5122) « *Un port à Brétignolles sera le chaînon manquant qui permettra le cabotage entre St Gilles et les Sables, car ces deux ports trop éloignés l'un de l'autre ne permettent pas actuellement la navigation côtière.* » ou (3545) « *Ce port permettrait de développer l'activité de loisir de cabotage et de désengorger le port de CROIX DE VIE en contribuant ainsi au développement économique de la filière plaisance* ».

Les opposants écrivent (5180) que cet « *argument manque de sérieux* » ou de façon ironique demandent (3558) un port à Saint Jean de Monts pour rallier Noirmoutier. Certains proposent : (3559) « *Il serait plus intelligent pour ces navigateurs du dimanche de passer le permis hauturier et d'équiper leur bateau en conséquence.* »

La commission d'enquête n'a pas de questions à poser sur ce point, mais elle laisse la possibilité au maître d'ouvrage de s'exprimer.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier indique en quoi la réalisation d'un port à Brétignolles sur Mer peut être un avantage pour le bassin de navigation vendéen qui ne permet pas aux plaisanciers titulaires du seul permis côtier de se rendre des Sables d'Olonne à Saint Gilles Croix de Vie.

Le port de Brétignolles sur Mer permet donc de renforcer l'attrait nautique de la façade vendéenne et améliore sensiblement les conditions de sécurité pour les navigateurs qui pourront se réfugier dans le port en cas d'avarie ou de modifications soudaines de la météo.

De ce point de vue, le projet s'inscrit pleinement dans la démarche engagée par le Département de la Vendée (plan Vendée ambition maritime).

Analyse de la commission d'enquête :

ASSURER UN MEILLEUR CABOTAGE entre ports vendéens est l'un des cinq arguments majeurs pour justifier la création d'un port à Brétignolles sur Mer. Actuellement, les navigateurs gillocruciens doivent posséder le permis hauturier pour naviguer plus loin que le plan d'eau devant leur port.

Ce permis hauturier peut se passer en candidat libre.

Le programme de l'examen est le suivant :

- ✓ Savoir lire la carte marine.
- ✓ Faire le point.
- ✓ Faire l'estime.
- ✓ Identifier les phares.
- ✓ Effectuer un calcul de marée.
- ✓ Savoir interpréter de manière simple une carte météorologique marine.
- ✓ Être sensibilisé aux aides électroniques à la navigation : usages et précautions.

- ✓ Connaître le matériel de sécurité obligatoire à bord.

Dans plusieurs ports des associations aident les candidats à préparer cet examen.

Les compétences travaillées dans cette préparation vont dans le sens d'un accroissement de la sécurité. Les titulaires de ce permis peuvent non seulement « caboter » le long du littoral vendéen, mais aussi, rejoindre l'île d'Yeu, et les côtes bretonnes.

Une action pour aider les plaisanciers à préparer cet examen permettrait d'augmenter les qualités marines des navigateurs tout en levant cette limite des 6 milles nautiques.

La possibilité de « caboter » est un complément annexe au projet de port. Elle ne peut pas être considérée comme un argument décisif.

3.2.30 Le patrimoine

3.2.30.1 L'archéologie

14 observations abordent ce point

Les observations défavorables au projet en raison d'atteintes à un patrimoine archéologique s'appuient, comme lors de l'enquête publique de 2011, sur un mémoire de 15 pages de Monsieur Jean-Marc Large, docteur en archéologie. Ce travail date de 2008 et est intitulé « Le Marais Girard à Brétignolles-sur-Mer (Vendée) »

Monsieur Large lui-même a eu l'obligeance d'adresser son mémoire à la commission d'enquête (il figure en pièce jointe de l'observation 1724).

Les observations sur ce sujet font référence à ce travail ou, comme les observations 536 (pages 19 et 20) et 1363, à un article paru dans le journal « Ouest France » le 18 avril 2014, intitulé « L'estran brétignollais : un site archéologique majeur ». L'article décrit les découvertes faites par l'équipe de cet archéologue sur la plage du Marais Girard en 2001 : notamment une molaire d'éléphant antique dans des sols tourbeux de la plage et des traces d'araire témoin rare de pratiques agricoles qu'il fait remonter à la charnière 3ème-2ème millénaire avant J.C..

Une lecture attentive du dossier d'enquête permet toutefois de constater que les travaux de Monsieur Large ont été entièrement repris par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives lors de l'opération d'archéologie préventive de 2014-2015 et sont cités dans la pièce D du dossier : 3 de ses photos sont reproduites pages 35 à 37, figures 7,8,9, « Molaire d'éléphant antique dans la tourbe », « Traces d'araire » et « Stratigraphie d'argile gris-vert » ; la bibliographie sur laquelle s'appuie l'INRAP cite page 116 le mémoire adressé à la commission d'enquête, ainsi qu'un second mémoire plus récent paru en 2012.

Monsieur Large lui-même reconnaît que ses travaux ont bien été pris en compte : « Il semble que les derniers travaux archéologiques (Inrap) ne permettent pas de penser qu'une atteinte aurait lieu. Pourtant, je reste inquiet si des travaux d'aménagement de l'entrée du port se réalisent sur le site de la Normandelière en raison de l'impact des machines et des déchets qu'ils entraîneraient » (Observation 1724).

Les conclusions figurant au dossier (pièce C, page 519) sont de nature à rassurer Monsieur Large et tous ceux qui l'ont cité : l'intégralité du terrain est libre de toute contrainte archéologique ; les formations tourbeuses du quaternaire présentant cependant un intérêt potentiel, un arrêté de fouille préventive complémentaire sera pris au moment des travaux de création du bassin portuaire, sur environ 9 000 m², intercalée dans le calendrier général des travaux.

3.2.30.2 La géologie

15 observations abordent ce point :

Ces observations, en particulier les importants dossiers remis à la commission d'enquête par deux associations « Demain Brétignolles » (Observation 536, pages 18 à 24 du dossier joint) et « La Vigie » (Observation 1381, chapitre 7), formulent l'hypothèse que si l'Etat avait pris l'arrêté préfectoral de protection des sites d'intérêts géologiques en Vendée le projet de port à la Normandelière serait irréalisable.

L'estran de Brétignolles-sur-Mer fait en effet partie des 5 géosites proposés pour la Vendée par la DREAL des Pays-de-la-Loire comme sites d'intérêt géologique.

L'autorité environnementale, la CGEDD, dans son avis délibéré du 30 mai 2018, recommande de « préciser dans quel délai l'arrêté de protection des sites d'intérêt géologique en Vendée sera pris et le cas échéant, quelles en seront les conséquences pour le site concerné par le projet ».

Dans leur observation, les deux associations joignent la copie de leur courrier conjoint du 6 juin 2018 adressé au Ministre de la transition écologique et solidaire pour demander le positionnement des services de l'Etat sur cet arrêté de protection, ainsi que de la réponse du Préfet de Vendée du 26 juillet 2018, qui précise que « L'Etat a engagé une réflexion sur la procédure et les sites d'intérêt archéologique en Vendée....La conduite de ces procédures va nécessiter un long travail qui sera conduit en concertation avec les acteurs locaux des territoires concernés... »

Relativement au projet de port, les services instructeurs de l'Etat ont demandé au porteur de projet de prendre en compte la valeur patrimoniale géologique et archéologique du site dans la séquence ERC (éviter, réduire, compenser). Ces recommandations ont été prises en compte par le porteur du projet et sont présentées p.349 de l'étude d'impact ». [Pièce C du dossier d'enquête].

Question de la commission d'enquête

- ✓ Pensez-vous mettre en place un espace muséographique pour valoriser cette richesse archéologique et géologique ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet d'espace muséographique est une composante de l'opération. A l'occasion de l'opération d'archéologie préventive, le DRAC et le DRASSM ont évoqué avec la commune la possibilité de mettre à disposition le mobilier archéologique recueilli à l'occasion des différentes investigations dans le secteur de la Normandelière. Il sera implanté à proximité de la capitainerie et exploité par l'Office de Tourisme Intercommunal.

Analyse de la commission d'enquête :

Un tel espace muséographique sera effectivement le lieu de rassemblement et de mise en valeur à l'intention du grand public d'un mobilier archéologique actuellement dispersé dans différents musées locaux, voire européens.

Ce lieu pourrait également accueillir des expositions temporaires (il en existe de fortement prisées par les visiteurs) par mutualisation avec d'autres ports à l'intention des Brétignollais résidents ou de passage.

3.2.30.3 Le pont du Pontreau

3 observations portent principalement sur ce pont

Elles attirent l'attention de la commission d'enquête sur l'éventuel intérêt de cet ouvrage :

« ...Il faut sauver le pont de la Normandelière au Marais Girard. C'est un pont de la fin du 12ème siècle, début du 13ème siècle... » (Observation 1303) ; « Ce pont mériterait d'être daté et mis en valeur comme patrimoine de la commune » (Observation 1545) ; « Il serait souhaitable de le faire expertiser avant sa destruction » (Observation 1592).

Ce petit pont situé sur le ruisseau de la Normandelière, dans le périmètre du port, disparaît actuellement sous la végétation. Ses proportions sont très modestes : une seule arche s'élevant à 2,10m du lit à sec du ruisseau pour une largeur maximum de 1,70m.

La chaussée le surplombant a une largeur de 4m pour une longueur de 6m. Les pierres principales composant la voûte elle-même (les voussoirs et la clé de voûte) sont relativement en bon état.

Le toponyme « Pontreau » évoque une occupation ancienne, gallo-romaine, c'est le cas par exemple à Beauvoir-sur-Mer. La présence d'un gué, qui ici est parfaitement visible au mois d'août, est souvent antérieure à l'édification du pont. La voûte en plein cintre légèrement en fer à cheval pourrait évoquer une période de jonction à la fin du XIIème siècle entre art roman et art gothique. Il convient toutefois d'être très prudent sur la datation précise d'un ouvrage certainement ancien, mais qui n'a jusqu'à aujourd'hui fait l'objet d'aucune inscription à un inventaire, ni à la connaissance de la commission d'aucune mention écrite dans des archives ou des études.

Ce petit patrimoine rural appartenait à une voie de passage dans le marais, au moins entre la ferme du Marais Girard et celle de la Normandelière : la chaussée au-delà du pont en allant vers la Normandelière est toujours visible par la différence de nature du couvert végétal.

Question de la commission d'enquête

- ✓ Sous réserve préalable de la confirmation de sa datation, puis de la faisabilité technique de l'opération, la reconstruction de ce petit pont est-elle envisageable plus en amont sur le ruisseau de la Normandelière ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage est disposé à étudier la mise en valeur de ce pont sous réserve de la faisabilité technique d'un déplacement de cet ouvrage qui n'est répertorié dans aucun inventaire et dont la datation doit être vérifiée.

Analyse de la commission d'enquête :

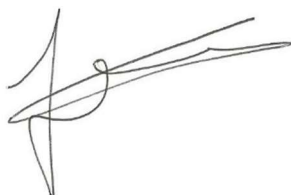
Même s'il s'agit d'un ouvrage mineur et avec toutes les réserves préalables formulées dans la réponse, la commission considère qu'un pont a d'une manière générale une valeur symbolique forte : il relie les hommes.

Si son transfert se révélait inutile ou impossible, la commission suggère à défaut l'évocation, sous forme de panneaux sur les nouveaux cheminements autour du port, des voies de passage, des activités agricoles et maritimes anciennes ; elle contribuerait à montrer au promeneur que du passé répond l'avenir de Brétignolles-sur-Mer.

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 Ferré

A handwritten signature in blue ink, featuring a large 'J' and 'F' with a long horizontal stroke.

Michel Monier

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