

**DEPARTEMENT DE LA VENDEE**

**COMMUNE de BRETIGNOLLES SUR MER**



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



**RAPPORT**

**Volume 1 – L'enquête publique.**

**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.

## TABLE DES MATIERES

1	PREAMBULE : .....	4
1.1	Le porteur de projet, .....	4
1.2	Le contexte dans lequel s’inscrit le projet, historique, .....	5
1.3	Le Projet.....	6
2	L’ENQUETE PUBLIQUE.....	8
2.1	Agenda de l’enquête. ....	8
2.2	Désignation de la commission d’enquête publique. ....	9
2.3	Réunions préparatoires. ....	10
2.3.1	7 mai 2018 Avec les autorités administratives. ....	10
2.3.2	Réunion avec le maître d’ouvrage le premier juin 2018.....	12
2.3.3	Réunion avec les services de l’Etat le 14 juin 2018.....	17
2.4	Entretiens.....	19
2.4.1	Réunion avec la Délégation de la Mer et du Littoral.....	19
2.4.2	Rencontre avec le PDG du YCIP,.....	20
2.4.3	Rencontre du Directeur des ports à la CCI de Nantes.....	23
2.4.4	Réunion avec « Vendée eau ». ....	24
2.5	Visite des lieux, .....	25
2.6	Arrêté d’ouverture de l’enquête publique, .....	26
2.7	Avis d’enquête publique unique.....	27
2.8	Durée de l’enquête publique,.....	27
2.9	La publicité de l’enquête : .....	27
2.9.1	L’affichage. ....	27
2.9.2	La Presse.....	28
2.9.3	Internet.....	29
3	OBJET DE L’ENQUETE PUBLIQUE .....	31
3.1	Cadre juridique. ....	31
3.1.1	Objet de l’enquête publique .....	31
3.1.2	La nature de l’enquête .....	31
3.1.3	Les principales caractéristiques de l’enquête publique.....	32
3.1.4	L’enquête publique comporte les volets suivants .....	32
3.1.5	La déclaration d’utilité publique et l’enquête parcellaire.....	33
3.1.6	L’autorisation environnementale au titre de la loi sur l’eau .....	33
3.1.7	La dérogation à la protection d’espèces protégées.....	34
3.1.8	Le transfert de gestion du domaine public maritime .....	35

3.1.9	L'autorisation de travaux pour la création du port.....	35
3.2	La composition du dossier.....	35
3.3	Analyse du dossier.....	38
3.3.1	La concertation préalable.....	39
3.3.2	La notice dite « Pièce A » qui est dénommée « éléments constitutifs du dossier d'enquête de DUP et AE et de la demande de création de port » .....	40
3.3.3	Résumé non technique. ....	47
3.3.4	Etude d'impact. ....	47
3.3.5	Pièce D : études informatives annexes au dossier.....	72
3.3.6	Plans et états parcellaires. ....	76
3.3.7	Etudes préalable et mesures de compensation agricole .....	77
3.3.8	Demande de transfert de gestion du Domaine Public Maritime.....	83
3.3.9	Demande de dérogation au titre des articles L.411-1 et suivants du Code de l'environnement (Réglementation relative aux espèces protégées) .....	96
3.3.10	Avis PPA.....	109
4	DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	121
4.1	Les permanences .....	121
4.1.2	Entretiens. ....	129
4.1.3	Après l'enquête. ....	136

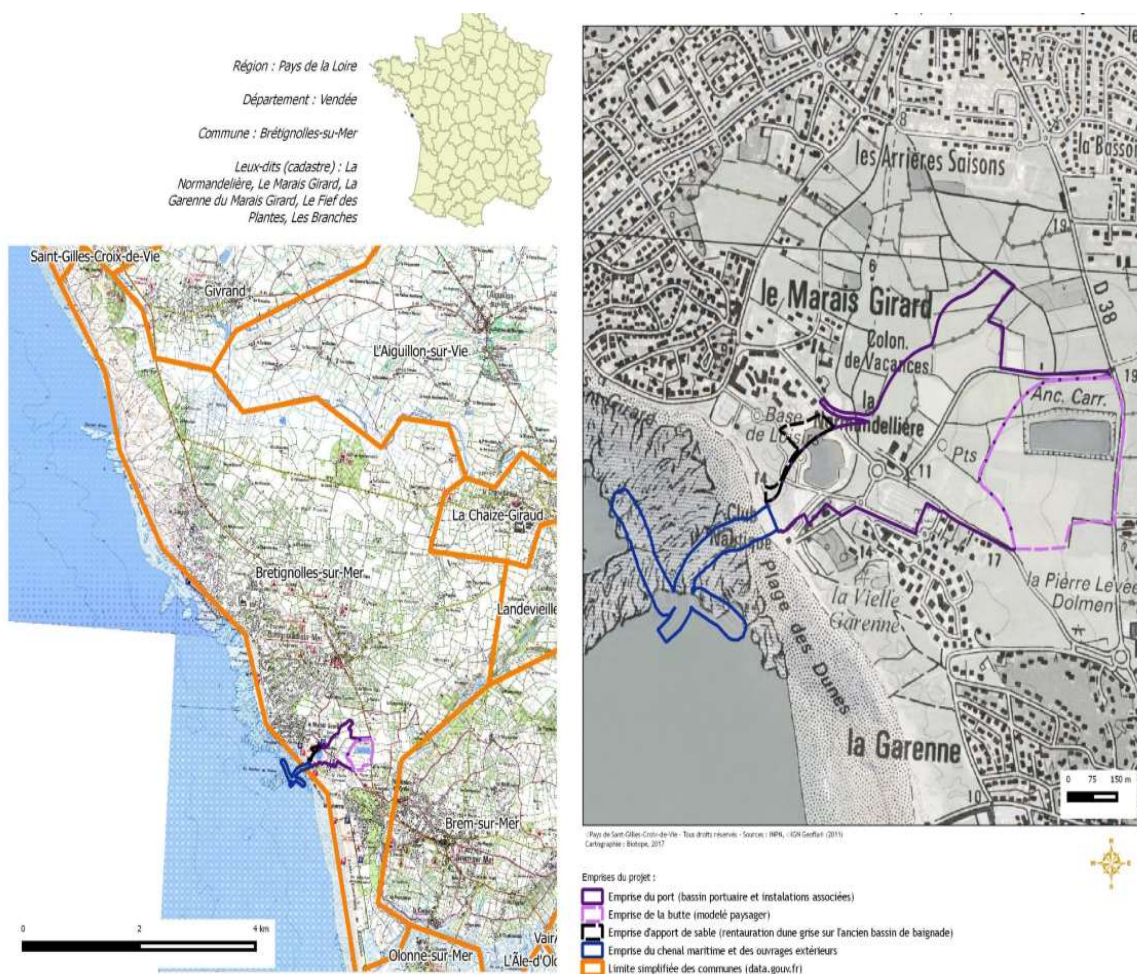
# 1 PREAMBULE :

## 1.1 Le porteur de projet,

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

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

Lors du précédent projet un des arguments ayant conduit la Commission d'Enquête à rendre un avis défavorable lors de l'enquête publique qui s'était déroulée en 2011 avait été « la possible insuffisance financière du porteur du projet », en l'occurrence la commune de Brétignolles-sur-Mer. C'est pour cela que la compétence portuaire a été transférée à l'intercommunalité en 2015. Cette structure, dotée d'un budget annuel de l'ordre de 50 millions, disposera ainsi des moyens financiers adaptés au portage du projet.



## 1.2 Le contexte dans lequel s'inscrit le projet, historique,

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

Il s'agit d'un projet ancien puisque les premières esquisses sur un projet de port à La Normandelière remontent aux années 1965. Ensuite différentes études de faisabilité se sont succédées sur un secteur géographique plus étendu comprenant les lieux-dits de « la Normandelière », du « Marais Girard » et de « Bréthomé » dans le sud de la commune.

- **En 1984,**

Une étude de faisabilité de cale de mise à l'eau sur le site de la Normandelière était confiée au Laboratoire Central d'Hydraulique de France pour la DDE de la Vendée.

- **En 1986,**

Une étude d'impact réalisée par 3A et PB Environnement avait porté sur l'aménagement de la zone touristique de la Normandelière avec la création d'un port à sec de 300 places, d'une école de voile et d'un club de tennis.

- **En 1990,**

Une étude de pré-faisabilité pour la recherche possible d'un port d'échouage, confiée à la SOGREAH concluait sur l'intérêt du site de la Sauzaie et les élus inscrivait dans leur document d'urbanisme une zone destinée à accueillir un port à sec à cet emplacement.

- **En 2002,**

La nouvelle municipalité, peu convaincue de l'intérêt d'un port à sec, confiait à la SOGREAH une étude de pré-faisabilité d'un port de plaisance et d'un bassin de loisirs à la Normandelière.

- **En 2004,**

Une étude de faisabilité juridique confiée à SARTOTIO et Avocats Associés concluait à la possibilité d'aménager un port sur le site.

- **En 2005,**

Différentes études ont été confiées à des Bureaux d'études : GEOTEC pour la connaissance des sols, IN VIVO pour la courantologie, ARMOR et SC Ingénierie pour la reconnaissance bathymétriques et topographiques et à AUBY Conseil pour la faisabilité d'une Délégation de Service Public.

- **Entre 2006 et 2009,**

Les études ont été affinées pour tenir compte des différentes observations des services consultés.

Le premier projet de port de plaisance avait été soumis à enquête publique (7 procédures conjointes) au cours de l'été 2011. Une très forte mobilisation s'en était suivie mais la

Commission d'Enquête avait émis un avis défavorable, motivé par quatre arguments principaux

- ✓ Une prise en compte jugée insuffisante des milieux et espèces patrimoniales,
- ✓ La présence d'une exploitation agricole sur le site,
- ✓ Une présomption forte de vestiges archéologiques dans le périmètre de l'opération,
- ✓ Et une possible insuffisance des moyens financiers du porteur du projet.

▪ **En 2012,**

La Ville de Brétignolles sur Mer relançait le projet en tenant compte des observations formulées lors de l'enquête publique. Elle modifie le projet pour renforcer son intégration environnementale, elle acquiert la ferme agricole de la Normandelière et sollicite la réalisation anticipée du diagnostic archéologique. Ce dernier conclu à l'absence de vestige justifiant la remise en cause du projet.

▪ **En 2015,**

La compétence portuaire était transférée à la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Depuis les premières études et le transfert récent du portage du projet à l'intercommunalité, l'objectif de la Municipalité est toujours de créer un port répondant strictement aux trois conditions suivantes :

- ✓ Le port ne doit pas avoir d'incidences négatives sur les plages ni sur les activités nautiques proposées à la Normandelière,
- ✓ Le port ne doit pas avoir d'effets sur la fiscalité locale,
- ✓ Le port ne doit s'accompagner d'aucun programme immobilier ni d'aucune marina. Seuls les bâtiments nécessaires à l'exploitation du port seront prévus ;

### **1.3 Le Projet.**

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

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

Le projet comporte :

▪ **Des aménagements portuaires :**

- ✓ Deux brise-lames semi-immérgés en mer d'une longueur totale de 540 m,
- ✓ D'un chenal d'accès en mer d'une longueur de 590 m et d'une largeur de 40 m,
- ✓ Un bassin portuaire, chenal d'accès et ouvrages de protection contre la houle,

- ✓ Pontons d'accueil des bateaux,
- ✓ Zone technique (aire de carénage, avitaillement, stationnement des plaisanciers),
- ✓ Bassin nautique et bassin de baignade,
- ✓ Ecole de voile (repositionnement de l'école actuelle et équipements revus)
- ✓ Signalisation,
- **Des aménagements terrestres :**
  - ✓ Aménagements paysagers et notamment une butte paysagère en belvédère,
  - ✓ Espace pour un pôle de loisirs et des restaurants,
  - ✓ Accès routiers, pont mobile pistes cyclables et cheminements piétons,
  - ✓ Zone d'accueil comprenant bâtiments (existants et capitainerie) et aires de stationnement,
  - ✓ Equipements de renouvellement et de traitement de l'eau des différents bassins du port, et de collecte et de traitement des eaux usées, eaux noires et eaux pluviales de l'ensemble du périmètre.

L'emprise foncière est de 40,4 ha (dont 6,15 ha pour les brise-lames et le chenal) pour le projet lui-même et de 157,7 ha pour les mesures de compensation et ses impacts résiduels. L'ensemble du périmètre du port sera accessible au public, hors pontons d'amarrage.

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

## 2 L'ENQUETE PUBLIQUE

### 2.1 Agenda de l'enquête.

19 avril 2018		Désignation de la commission d'enquête.
07 mai 2018	Préfecture	Réunion avec les services d'Etat
31 mai 2018		Réception de l'avis du CGEDD
01 juin 2018	Brétignolles & Givrand	Réunion avec le maître d'ouvrage et visite des lieux.
14 juin 2018	Préfecture	Réunion avec les services de l'Etat
3 juillet 2018	DDTM Les Sables d'Olonne	Réunion avec les services de la Délégation à la Mer et au Littoral
5 juillet 2018	Bretignolles	Visite sur le terrain par 3 membres de la commission.
5 juillet 2018	Givrand	Formation des commissaires enquêteurs au registre électronique.
	Préfecture	Signature par monsieur le Préfet de la Vendée de l'arrêté d'ouverture d'enquête.
17 juillet 2018		Publication de l'avis dans Ouest-France édition de la Vendée
19 juillet 2018		Publication de l'avis dans Le Courrier Vendéen et Ike Journal des Sables.
25 juillet	Préfecture	Emargement des dossiers par le président de la commission d'enquête.
6 août	Givrand	Permanence
	Bretignolles	Permanence et entretien avec « la Vigie »
7 août	Pornic	Entretien avec le gestionnaire du port de la Noeveillard.
9 août	Bretignolles	Permanence
	Bretignolles	Entretien avec CPNS, VNE et FNE
10 août	Nantes	Entretien avec le gestionnaire des ports de plaisance de Loire Atlantique
14 août	Givrand	Permanence
	Bretignolles	Permanence
18 août	Bretignolles	Permanence
22 août	Bretignolles	Permanence
	Givrand	Permanence
24 août	Bretignolles	Permanence
		Entretien avec « Bretignolles veut son port »
27 août	Bretignolles	Permanence
	Givrand	Permanence



30 août	Bretignolles	Permanence
	Bretignolles	Entretien avec « Demain Bretignolles »
01 septembre	Bretignolles	Entretien avec Brétignolles veut son port
		Permanence
04 septembre	Givrand	Permanence
	Givrand	Entretien avec le maître d'œuvre.
	Bretignolles	Permanence
11 septembre	Bretignolles	Visite sur le terrain à l'occasion de la marée de coefficient 110.
12 septembre	Givrand	Permanence
	Bretignolles	Permanence
13 septembre	Bretignolles	Permanence
17 septembre	Bretignolles	Permanence
	Bretignolles	Visite sur le terrain de la mesure compensatoire N°5
21 septembre	Bretignolles	Permanence
	Givrand	Permanence
27 septembre	La Roche sur Yon	Réunion de la commission
28 septembre	Bretignolles	Permanence
29 septembre	Givrand	Permanence
01 octobre	Bretignolles & Givrand	Collecte des registres, des courriers, et du dossier du siège d'enquête.
4 octobre	La Roche sur Yon	Réunion de la commission
11 octobre	La Roche sur Yon	Réunion de la commission
16 octobre	Givrand	Remise du PV de synthèse
5 novembre	La Roche sur Yon	Réunion de la commission
12 novembre	La Roche sur Yon	Réunion de la commission
16 novembre	La Roche sur Yon	Remise du rapport.

## 2.2 Désignation de la commission d'enquête publique.

Le 19 avril 2018, Monsieur le Président du tribunal administratif de Nantes, dans sa décision N°E18000074/44 a désigné la commission d'enquête suivante :

- **Président :**
  - ✓ Monsieur Dutour Jacques, enseignant à la retraite.
- **Membres titulaires :**
  - ✓ Monsieur Ryo Marcel, cadre de la fonction publique territoriale retraité.
  - ✓ Monsieur Ferré Jean Jacques, attaché principal d'administration retraité.
  - ✓ Monsieur Monier Michel, administrateur territorial retraité,
  - ✓ Monsieur Beaupère Bernard, inspecteur d'académie à la retraite.

## 2.3 Réunions préparatoires.

### 2.3.1 7 mai 2018 Avec les autorités administratives.

Etaient présents :

De la commission d'enquête :

- **Jacques DUTOUR, président**
- **Marcel RYO, membre**
- **Jean-Jacques FERRE, membre**
- **Michel MONIER, membre**
- **Bernard BEAUPERE, membre**

Des services préfectoraux :

- **Stéphane AUDE, Adjoint au chef du Pôle environnement**
- **Claire BONNET, Chef de section au service enquêtes publiques**

La commission s'est tout d'abord réunie pour déjeuner à 12h30 afin de mieux faire connaissance et pour tenir compte du temps de trajet des membres de la Loire Atlantique et du Maine et Loire.

Elle s'est ensuite rendue en préfecture salle Tiraqueau à 14h00. Elle a été rejointe par Monsieur Aude et Madame Bonnet à 14h30.

Les points suivants ont été abordés :

- **Rencontres à programmer :**
- **Avec le porteur du projet :** la date du 1<sup>er</sup> juin a été retenue, sous réserve de l'accord de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles (CdC), porteur du projet, que Jacques Dutour va solliciter. Il faut prévoir la journée complète pour la présentation du dossier et la visite des lieux ;
- **Avec les services de l'État :** Monsieur Aude a proposé d'organiser une réunion avec les différents services de l'État intervenant sur ce dossier ;
- **Avec les associations :** pour les associations (La Vigie, Demain Brétignolles, Brétignolles veut son port, Vendée Nature Environnement etc) la commission a retenu le principe de planifier des rencontres pendant l'enquête, en dehors des permanences, mais éventuellement, les mêmes jours pour limiter les déplacements (ex : permanence le matin et rencontre l'après-midi) ;
- **Autres :** CCI ??, exploitant de port pour connaître les différentes contraintes d'exploitation et recueillir des éléments d'analyse du plan de financement prévisionnel.
- **Registres électronique et papier - Adresse électronique :**
  - ✓ **Registres :** la mise en ligne des observations formulées par voie électronique est obligatoire mais faudra-t-il également insérer ces observations dans le registre papier ? Même question au sujet des observations inscrites sur le registre papier : faudra-t-il les scanner pour les mettre dans le registre électronique ? Les services préfectoraux examineront ce point sous l'angle réglementaire et préciseront dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête, les dispositions à appliquer. Si des insertions

doivent être effectuées, la C.d.C. devra prendre toutes les dispositions nécessaires (en personnel et matériel) pour la bonne exécution;

- ✓ **Adresse :** en plus du registre électronique dont la mise en œuvre est à priori acquise, une adresse électronique devra être créée et gérée par la C.d.C.

▪ **Réunion publique :**

Il faudra demander au Président de la CdC s'il envisage d'organiser une telle réunion avant l'ouverture de l'enquête sachant que pendant la concertation, en 2017, il y en a déjà eu 4. Si la réponse est négative la commission pourrait solliciter une telle réunion vers la fin août dans l'hypothèse où les premières permanences en ferait apparaître l'utilité.

▪ **Historique et état d'avancement du dossier :**

Monsieur Aude a communiqué les informations suivantes :

- ✓ Ce projet de port est évoqué depuis le début des années 60. Un 1<sup>er</sup> dossier a été constitué en 2007 et soumis à enquête publique en 2011. La commission pour cette enquête était formée de 5 membres extérieurs à la Vendée. Elle avait émis un avis défavorable. Il y avait eu 5380 observations.
- ✓ Un nouveau dossier a été constitué en 2015. Il a fait l'objet d'une concertation publique, avec la tenue de 4 réunions publiques, au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2017 (voir le bilan). Il a été déposé en préfecture une première fois en juin 2017 puis ensuite retiré. Un second dépôt a été fait le 23 octobre suivi d'une demande de complément le 22 décembre à laquelle la CdC a répondu le 16 mars 2018. Les délais d'instruction, incluant l'enquête, ont été engagés à partir de cette réponse (voir rétro planning ci-joint). Ce dossier comprend une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées, un transfert de gestion du domaine public, une demande de DUP et enquête parcellaire, le projet de création du port. Est adjoint un dossier de compensation agricole, non soumis à enquête publique, mais pour lequel l'avis de la CDPNAF est sollicité.
- ✓ Le CGEDD (Autorité Environnementale nationale) se déplacera sur le site le 18 mai.
- ✓ Le Préfet maritime n'a pas encore fait connaître son avis (avis conforme) . Il devrait le faire prochainement (pas de délai imposé).

▪ **L'enquête :**

- ✓ Les dates : après échange entre la commission et Monsieur Aude il a été souhaité que la durée de l'enquête soit portée de 6 à 8 semaines avec une date d'ouverture fixée au lundi 6 août (heure à préciser dans l'arrêté) et une clôture le 29 septembre (heure à préciser dans l'arrêté).
- ✓ Les lieux : Le siège principal de l'enquête sera fixé au siège de la CdC à Givrand. Un 2<sup>ème</sup> lieu de consultation et permanences, sera établi à la mairie de Brétignolles sur Mer. Le dossier sous forme numérique (CD) sera, en outre, transmis à toutes les mairies des communes membres de la CdC et à celle d'Olonne sur Mer (territoire proche du projet) ainsi qu'à la sous-préfecture des Sables d'Olonne. Dans chacun des lieux précités un ordinateur devra, obligatoirement, être mis à disposition du public pour la lecture du CD. Ce dossier sera également consultable

en ligne sur le site du registre électronique vers lequel la préfecture, en sa qualité d'organisatrice de l'enquête, établira un lien direct.

- ✓ La publicité : La commission a demandé une insertion de l'avis d'enquête dans les journaux Ouest France, Journal des Sables et Courrier Vendéen. L'affiche sera apposée à la porte du siège de la CdC et de chacune des mairies détentrices du dossier que ce soit sous forme papier ou CD, ainsi que de la sous-préfecture. Les lieux d'affichage à charge de la CdC seront définis lors de la réunion préparatoire avec le porteur du projet. Ce dernier sera invité à en certifier la bonne exécution et le maintien en place pendant toute la durée de l'enquête (intervention souhaitée d'un huissier de justice). L'avis sera aussi consultable sur le site de la préfecture. Les permanences : La commission a établi, à l'intention des services préfectoraux, une proposition de lieux et dates de permanences (voir tableau ci-joint).
- ✓ Le dossier : La commission a demandé qu'un exemplaire papier du dossier soit remis à chacun de ses membres. Monsieur Aude sollicitera la CdC pour une transmission postale des documents au domicile de chacun, exception faite de Marcel Ryo qui a emporté ceux remis le jour même.

La réunion s'est terminée à 17h.

### **2.3.2 Réunion avec le maître d'ouvrage le premier juin 2018.**

Mairie de Brétignolles sur Mer

Etaient présents :

De la collectivité :

- Christophe CHABOT, président de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, maire de Brétignolles sur Mer
- Patrick CHOUQUET, premier adjoint au maire de Brétignolles sur Mer
- Jean-Baptiste RABINIAUX, adjoint au maire de Brétignolles sur Mer chargé du projet
- Jérôme DENECHAUD, directeur général des services de la Communauté de Communes
- Stéphane RAFFENEAU, secrétaire général de la Mairie de Brétignolles sur Mer

De la commission d'enquête :

- Jacques DUTOUR, président
- Jean-Jacques FERRE, membre
- Marcel RYO, membre
- Michel MONIER, membre
- Bernard BEAUPERE, membre

Secrétaire de séance : Bernard BEAUPERE

Les points suivants ont été abordés :

#### **1) - Rappel du cheminement du projet de 2001 à 2011 :**

Monsieur CHABOT, président de la Communauté de Communes, rappelle les objectifs poursuivis par la municipalité de Brétignolles sur Mer à partir de 2001 : accueillir de jeunes

ménages (écoles, crèche...), créer un projet de vie (halles, médiathèque...) et mettre fin à l'extension urbaine (ceinture verte).

En 2003, le projet de port est né avec un cahier des charges ambitieux : pas d'impact sur la mer, pas de programme immobilier autour, pas d'impact sur la fiscalité et pas d'impact sur les activités existantes.

Il est alors estimé que le projet générerait sur 30ha l'équivalent d'un chiffre d'affaires, donc des taxes, de 4400 maisons sur 400ha

La consultation effectuée auprès des habitants de la commune a recueilli 51% d'avis favorables des électeurs et 77% d'avis favorables des résidents secondaires.

Le projet a rencontré l'opposition d'associations environnementales. Soumis à enquête publique en 2011, il a fait l'objet de 7449 observations (somme des observations pour les 7 parties) et d'un avis défavorable de la commission.

En raison de ses faiblesses le projet a été abandonné.

Le 30 novembre 2012, le Préfet a réuni l'ensemble des services de l'Etat concernés afin d'identifier les points d'amélioration.

## 2) - Evolution depuis 2012 jusqu'au projet actuel :

Monsieur RABINIAUX, adjoint au maire chargé du projet, présente les **5 objectifs** du nouveau projet :

- **S'assurer de la maîtrise foncière :**

Aujourd'hui 99,5% de l'emprise des travaux est propriété de la commune.

La maîtrise foncière porte également sur des espaces protégés dans le cadre des mesures compensatoires, il reste quelques 111.55 ha à acquérir au titre des mesures compensatoires. Quelques hectares de maïs passeront en prairie dans le cadre de ces mesures et une ceinture verte de 340 ha sera créée dont actuellement 60 ha sont boisés. Cette zone verte doit assurer la protection de la profession agricole contre le risque d'une urbanisation rétro-littorale affectant les surfaces agricoles actuelles. Cet espace fait l'objet d'un plan de gestion raisonnée permettant de réhabiliter et valoriser les parcelles, en leur attribuant un véritable statut de protection. Ce projet de ceinture verte sera inscrit dans le futur PLU.

- **Repositionner le bassin portuaire vers le sud :**

Pour limiter les impacts sur la zone humide et préserver la zone humide en tant qu'espace naturel.

La rive sud du port sera plus artificielle, la rive nord préservera la zone humide ; le ruisseau de la Normandelière restera. La nouveauté également a été de faire le choix d'étanchéité du Marais-Girard. (Coûts 1 à 2 millions d'€)

- **Préciser les impacts du projet au regard du patrimoine géologique et archéologique :**

Le patrimoine géologique est potentiellement riche en raison de la présence de tourbières avec possibilité de fossiles de l'époque paléozoïque (ère primaire) ; les recherches (Professeur BOUTON) ont cependant montré l'absence d'enjeux majeurs. La sortie du Marais Girard est dans une faille sans intérêt sur le plan géologique.

Le diagnostic archéologique anticipé effectué par l'INRAP n'a pas révélé de vestiges sur l'estran ; l'épave d'un bateau a été localisée mais elle est située en dehors du périmètre. Des

fouilles complémentaires seront effectuées au niveau de l'ancien bassin de baignade et sous la dune.

- **Renforcer la démonstration de l'intérêt public du port de plaisance :**

Ce qu'il apporte à l'économie, son impact sur le milieu, les mesures d'évitement, la capacité à restaurer les milieux ont été mieux caractérisés. Les mesures compensatoires ont été chiffrées, planifiées.

Le parti pris est celui d'un port moderne, destiné aussi à être un lieu de promenade pour ceux qui ne font pas de bateaux, également à être un concept touristique, point de départ vers d'autres lieux de Vendée.

- **Créer une structure porteuse ad hoc rassemblant d'autres acteurs publics :**

En 2015, la compétence portuaire a été transférée à la Communauté de Communes.

### 3) - Echanges sur des éléments complémentaires :

- **L'exploitation ultérieure :**

Une société publique locale (SPL) sera créée pour l'exploitation.

Des partenariats seront noués : contact par exemple a été pris avec l'Association départementale de défense de l'environnement de Vendée (ADEV)...

Un comité de pilotage composé de 50 habitants de la commune sera mis en place.

- **Le pont mobile :**

Il ne sera levé qu'une fois par jour pour plusieurs raisons : pas de besoin pour le passage de gros bateaux hormis vers l'aire de carénage. Les emplacements dédiés aux voiliers seront tous dans le premier bassin. L'axe routier est peu fréquenté par les Brétignollais.

- **Le bassin des escales :**

Il est obligatoire comme abri, pourtant il figure dans le dossier en moins-value éventuelle (- 3,3 M d'€, soit 10% du coût des travaux portuaires) tout en conservant la recette dans le compte prévisionnel d'exploitation (85 000€).

- **Le parc de stationnement saisonnier :**

Bien qu'il soit utilisable seulement pour de l'événementiel, la récupération des huiles n'est pas mentionnée.

- **Les pouvoirs de police :**

Aux abords : le Maire

Sur le port : l'autorité déléguée, donc le directeur du port.

- **Le belvédère :**

Il occupera une superficie de 14ha pour une hauteur de 12m, avec conservation des cônes de visibilité (il n'y aura pas de perte de visibilité). Par rapport à la route, il sera à 23m cote marine ; la ferme est à 12m cote marine.

Le remblaiement ne concerne pas les 34ha prévus dans le PADD du futur PLU : ce sont déjà des éco-pâturages, en prairies de printemps (jusqu'au dolmen).

Il ne sera pas nécessaire de combler d'autres lieux, comme la carrière de Brem, carrière privée.

En revanche pour l'enrochement en mer, les matériaux proviendront d'autres carrières de Vendée.

- **Le PLU :**

La commune est actuellement sous le régime du RNU, le POS est devenu caduc depuis le 27 mars 2017. L'arrêt du projet de PLU date du 26 juillet 2016. Le projet a été revu car il ne mobilisait pas suffisamment les dents creuses. : il comportera 941 logements dont 70% en dents creuses contre 50% initialement prévus.

La zone « Ap » est sans changement.

Après l'arrêt, le projet de PLU a été soumis aux PPA en avril 2018 (durée de consultation 3 mois), il sera ensuite soumis à enquête publique en octobre 2018 pour une approbation fin 2018 – début 2019.

Les deux enquêtes publiques n'auront pas lieu en même temps.

Il n'y aura autorisation du projet de port qu'après approbation du PLU-

Un dossier synthétique sur le projet de PLU sera fourni à la commission d'enquête.

- **La sécurité de la navigation à l'entrée du port :**

Une possible dangerosité de la navigation avait été évoquée précédemment.

La grande commission maritime réunie en 2009 avait donné un avis favorable à l'unanimité.

La commission locale a donné un avis favorable, avec complément d'un feu de balisage de nuit compte tenu d'une configuration en chicane. La grande commission nautique doit se réunir le 6 juin prochain pour donner un avis.

Il n'y aurait pas de forte houle à l'entrée, pas plus qu'à Saint Gilles de Croix de Vie ou qu'aux Sables d'Olonne ; les cas de difficultés sont rarissimes.

Il est précisé par ailleurs que la hauteur des brises lames sera à +0,50cm au-dessus de l'enrochement actuel.

- **Un autre port « en aber », Port Crouesty dans le Morbihan :**

L'exploitation a démarré il y a 40 ans. Différence notable : un important programme immobilier autour.

Une enquête publique a eu lieu en 2015 concernant le dragage et le traitement des boues à terre seulement après 40 ans.

Le principe d'une visite de ce port par le Maître d'Ouvrage est envisagé.

- **Les places en amodiation :**

150 prévues pour 9M d'€.

Cependant des places à vendre existent par ailleurs (Exemples : 5 à l'Herbaudière, 8 à Port-Olonna en ligne à ce jour).

En réalité : la demande des Brétignollais correspond à 1400, dont 1200 ne veulent plus aller à Saint Gilles Croix de Vie.

Actuellement 300 propriétaires mettent à l'eau à la Normandelière, dont 100 vont à la pêche à la journée.

A Saint Gilles Croix de Vie : 300 demandes en attente, 30 satisfaites par an, soit 10 ans de carnet de commande.

- **L'amortissement :**

Le dossier ne fait pas apparaître d'amortissement de l'ensemble des éléments et ni de provision pour le renouvellement.

Une présentation en compte d'exploitation sera faite, les périmètres de responsabilités seront précisés dans les réponses à l'autorité environnementale et donc joints au dossier d'enquête.

#### **4) - Organisation de l'enquête :**

- **Les modalités :**

Il n'y aura qu'une seule enquête, avec un registre électronique, une adresse électronique et un registre papier sur chacun des deux sites. Il est prévu que tous les soirs, les registres des deux sites soient scannés et mis en ligne, tout étant stocké dans une seule base.

Il est convenu que les deux référents pour l'enquête sont Monsieur DENECHAUD et Monsieur DUTOUR, et qu'aucun document autre que le dossier d'enquête ne doit se trouver dans la salle de permanence (exception faite d'une notice d'explication précisant par exemple ce qu'est « une DUP » ...).

Les coordonnées de l'ensemble des associations intéressées par le projet seront fournies à Monsieur DUTOUR pour les besoins d'éventuelles auditions.

Il n'est pas, à ce jour, prévu de réunion publique, les réunions de concertation ayant eu lieu, sauf si le besoin apparaissait.

- **Le lieu des permanences :**

Les permanences se tiendront dans la salle du conseil municipal de la commune de Brétignolles sur Mer, accessible aux personnes à mobilité réduite et dans une salle au siège de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles.

Les commissaires enquêteurs disposeront des deux bureaux voisins et d'un accès Internet (actuellement filaire seulement).

La réunion s'est interrompue à 13 h.

#### **5) - A partir de 14h30, avec l'ensemble des participants, elle s'est poursuivie sous la forme d'une visite sur place :**

- ✓ Sur la terrasse à l'étage de l'actuelle école de voile
- ✓ -Sur la dune voisine à l'emplacement du futur chenal,
- ✓ Sur le site des bâtiments de l'ancienne ferme de la Normandelière.

Sur chacun de ces lieux, à partir de la vue en plan au 1/1100<sup>ème</sup> du dossier d'enquête, les membres de la commission ont sollicité auprès des représentants de la collectivité des précisions sur les éléments du projet : localisation, inscription future dans le paysage, évolution de la visibilité.

Enfin, sur le secteur de la pointe dunaire de la Sauzaie, une présentation des mesures compensatoires leur a été faite.

#### **6) -Les membres de la Commission d'enquête se sont ensuite réunis dans la salle de la ComCom du Pays de Saint Gilles Croix de Vie :**

Avec M DENECHAUD DGS de la c.d.c. il a été évoqué la mise en place du registre dématérialisé (Logiciel PREAMBULES).



Une réunion de formation à la prise en main du logiciel aura lieu dans les locaux de la c.d.c. le 5 juillet à 14 h.

La réunion s'est terminée à-18 h.

### **2.3.3 Réunion avec les services de l'Etat le 14 juin 2018.**

Etaient présents :

Des services de l'Etat :

- ✓ M. Benoit BONTEMPS Chef du pôle environnement à la Préfecture de Vendée.
- ✓ M. Stéphane AUDDE Adjoint au chef de pôle.
- ✓ Mme Claire BONNET Services enquêtes publiques.
- ✓ Mme Emilie LANNIER Service enquêtes publiques.

De la commission d'enquête :

- ✓ Jacques DUTOUR, président
- ✓ Jean-Jacques FERRE, membre
- ✓ Marcel RYO, membre
- ✓ Michel MONIER, membre
- ✓ Bernard BEAUPERE, membre

Secrétaire de séance : Jacques DUTOUR

Les points suivants ont été abordés :

#### **1 Actualité du dossier :**

Monsieur BONTEMPS rappelle l'historique de ce projet. Il rappelle que le rôle de l'Etat n'est ni de promouvoir le dossier ni de le chercher à le bloquer.

Monsieur Bontemps informe que l'avis du ministère a été reçu le 30 mai. Il reprend les éléments de l'avis du CGEDD. Certaines données doivent être actualisées, précisées.

Monsieur AUDDE fournit un rétroplanning.

#### **2 Discussion sur le projet.**

Les points suivants du dossier sont abordés :

- Pour la « loi littoral », la construction d'un port est-elle considérée comme de l'urbanisation ?

Monsieur AUDDE signale que l'interdiction à l'urbanisation ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. La création d'un port pourrait alors être possible. Il n'existe aucune jurisprudence sur ce sujet.

- Le bilan financier pose question :
  - Qui paie le balisage du chenal ?
  - Le bassin des escales n'est pas pris en compte pour les dépenses, mais les recettes afférentes sont incluses dans le budget.
  - Les budgets prévisionnels du dossier ne respectent pas la norme comptable.
  - Il n'y a pas de Mission d'évaluation financière.
  - Les travaux sur les bâtiments ne sont pas intégrés dans les dépenses.

### 3 Organisation de l'enquête publique.

- ✓ L'enquête aura lieu du 6 août 2018 au 29 septembre 2018.
- ✓ Le siège de l'enquête est à la communauté de communes du pays de Saint Gilles Croix de Vie.
- ✓ Les lieux de permanences sont :
- ✓ La communauté de communes du Pays de saint Gilles Croix de Vie.
- ✓ La mairie de Bretignolles sur Mer.
- ✓ Le calendrier des permanences est celui proposé par la commission d'enquête lors de la dernière réunion. Il permet au plus grand nombre de personnes de participer.
- ✓ Un dossier papier sera à disposition du public dans les lieux de permanences.
- ✓ Le contenu du dossier proposé par monsieur Audde est validé. Il sera juste rajouté la délibération du conseil communautaire approuvant le bilan de la concertation.
- ✓ Un ordinateur avec une copie numérique du dossier sera à la disposition du public dans :
  - La communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.
  - La mairie de Bretignolles sur Mer.
  - La mairie de Brem sur Mer.
  - La mairie de Saint Gilles Croix de Vie.
  - La sous-préfecture des Sables d'Olonne.
  - La Préfecture de Vendée à la Roche sur Yon.
- ✓ La société Préambules SA est retenue pour le registre électronique.
- ✓ Une adresse courriel sera fournie par la préfecture.
- ✓ Toutes les observations seront mises en ligne. Les observations écrites et les courriers papier seront scannés par le personnel de la mairie de Brétignolles sur Mer et de la communauté de communes et transmis aux services de la préfecture. Chaque observation devra faire l'objet d'un fichier distinct.
- ✓ La publicité sera faite dans trois journaux :
  - Ouest France édition de la Vendée.
  - Le Courrier vendéen couvre le secteur de Saint Gilles Croix de Vie.
  - Le journal des Sables couvre le secteur de Bretignolles sur Mer et de Brem sur Mer.
- ✓ L'affichage sera effectué au niveau de chaque entrée importante de Bretignolles sur Mer: (venant de Saint Gilles Croix de Vie, de Brem sur Mer, de la Chaize Giraud) et en plusieurs endroits sur le site (parking de l'école de voile, plage de la Normandelière, route du Dolmen...)
- ✓ L'enquête publique unique sera arrêtée :
  - Au titre de la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau comportant une demande de dérogation « espèces protégées »
  - Au titre de la demande de déclaration d'utilité publique.
  - Au titre de la demande de cessibilité.

- Au titre de la demande d'utilisation du Domaine Public Maritime de l'Etat.
- Au titre de la création d'un port.

## 2.4 Entretiens.

### 2.4.1 Réunion avec la Délégation de la Mer et du Littoral.

Début de la réunion le 3 juillet à 14h30 dans les locaux de la DFM, quai Dingler aux Sables d'Olonne.

#### ▪ Etaient présents :

De la Délégation à la Mer et au Littoral :

- ✓ Pascal MONEIN en charge du dossier,

De la commission d'enquête :

- ✓ Jacques DUTOUR, président
- ✓ Jean-Jacques FERRE, membre
- ✓ Michel MONIER, membre

Secrétaire de séance : Jean-Jacques FERRE

#### ▪ Point sur le dossier et sur l'Enquête Publique :

- ✓ Avis du Préfet Maritime : cet avis a été signé le 15 mai 2018. Le Maître d'Ouvrage a 2 mois pour répondre aux observations.
- ✓ Avis Grande Commission Nautique : avis signé le 28 juin 2018.
- ✓ Avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) remis le 15 juin 2018.
- ✓ Avis Autorité Environnementale (AE) en date du 30 mai 2018 sur le projet de port de plaisance sur la commune de Brétignolles sur Mer.

Les membres de la commission d'enquête ne disposent à ce jour que de l'avis AE. Ils demandent au responsable de la DML, en charge du suivi du dossier, de leur transmettre les pièces susvisées qui sont communicables.

#### ▪ Discussion sur le projet.

Les points suivants du dossier sont abordés :

- ✓ Le PLU : le nouveau projet de PLU devrait être arrêté par délibération du Conseil municipal dans sa séance du 11 juillet 2018. *Contrairement à ce qui nous avait été indiqué il n'est pas encore arrêté.* Ensuite il sera soumis pour avis aux Personnes Publiques Associées (PPA) durée de consultation 3 mois. Au terme de ce délai l'avis des services de l'Etat sera signé par le Préfet de la Vendée. Les services consultés, autres que l'Etat, adressent directement leur avis au MO.

Les enquêtes publiques du Port et du PLU n'auront donc pas lieu en même temps.

Le Préfet pourra suspendre sa décision après le CODERS tant que le document d'urbanisme ne sera pas opposable conformément aux articles L.181-9 et R.181-41 du Code de l'Environnement.

- ✓ Le SCOT du Pays de Saint Gilles a été approuvé le 9 février 2017, il est opposable depuis le 6 mars 2017. Le SCOT « soutient le projet de création d'un nouvel

équipement portuaire à Brétignolles sur Mer ». Le SCOT n'a pas été déféré au TA pour contrôle de légalité, il est donc considéré « comme étant légal ». Il n'a pas défini de zone à préserver dans le secteur de La Normandelière.

- ✓ A ce titre le PLU devra être compatible avec les dispositions du SCOT approuvé. C'est la notion de SCOT Ecran, il devient le document de référence et fait « écran » entre le document d'urbanisme et les documents de rang supérieur. Le PLU ne classera pas le site de La Normandelière comme étant à préserver, à vérifier.
- **Faiblesse du dossier :**
  - ✓ Protection de la zone Natura 2000 en mer, les emprises des aménagements maritimes sont considérées comme affectant potentiellement cette zone, (source avis AE).
  - ✓ Le dossier manque de précision sur les bâtiments à venir, le plan intitulé « Avant-projet pour la création du port » indique quelques 1500 m<sup>2</sup> de bâtiments indicés « Programme à définir ». Aucune indication des caractéristiques des futures constructions, pas de dossier d'architecture...
  - ✓ Le balisage : quid de l'entretien, qui finance ? Pas d'indication.
  - ✓ Le budget : manque de précision, il est calqué sur celui du port de Saint Gilles, rien en provision pour travaux,
  - ✓ Faiblesse des dépenses estimées en frais de personnel,
  - ✓ Coûts des mesures compensatoires non chiffrées, certaines auront une durée égale à celle du port (30 ans), il convient d'en préciser les modalités de suivi et d'analyse,
  - ✓ Les travaux sur les bâtiments et sur les voiries ne sont pas intégrés dans les dépenses,
  - ✓ Sécurité : le dossier n'explique pas dans le détail la prise en compte du risque de submersion, sauf à rehausser les quais de + 1 cm. Le dossier ne précise pas ce qu'il adviendra des talus non protégés au-delà de la cote 7,50 m CM,
  - ✓ La justification de l'impossibilité de créer des anneaux supplémentaires dans les autres ports vendéens, aucune analyse des listes d'attente en ce qui concerne les demandeurs d'anneaux dans les ports, *susceptibilité d'avoir des doublons voire plus,*

Les membres de la commission d'enquête remercient Mr MONEIN Pascal de son éclairage technique sur le dossier.

La réunion est levée à 17h00.

## 2.4.2 Rencontre avec le PDG du YCIP,

Rencontre du PDG du YCIP, gestionnaire du port Noëveillard de Pornic le 7 août 2018 à 10h15

Lieu de rendez-vous : la capitainerie du port

Etaient présents :

- ✓ Jean-Luc HUET, Président Directeur Général, de la SA Yacht Club International de Pornic
- ✓ Michel MONIER, membre de la commission d'enquête,
- ✓ Marcel RYO, membre de la commission d'enquête.

Le port Noëveillard est propriété du département de la Loire Atlantique. Il est concédé depuis 1971 et jusqu'en 2021 inclus au YCIP. Les limites géographiques de cette concession figurent sur le plan joint. Il dispose de 954 emplacements répartis comme suit : 10 pour les bateaux de pêche, 1 pour la SNSM, 1 pour la gendarmerie, 1 pour les pompiers, 70 pour les visiteurs (mais certains sont malgré tout loués à l'année ou de façon saisonnière), 750 en amodiation et le reste, soit 121, en location.

Les produits des amodiations sont convertis en action de la S.A YCIP. Les titulaires de ces baux, qui se termineront avec la concession, sont les seuls actionnaires de la S.A . Ils versent chaque année une contribution pour charges qui s'élève à 1.200€ pour un bateau de 8 à 10 m. Le conseil d'administration de cette société est présidé par Jean-Luc HUET depuis le 02/09/08 qui est aussi directeur général depuis le 04/09/15.

Les différents tarifs de location et de manutention ainsi que la liste des services proposés, sont joints en annexes.

Le parking de 280 places est considéré trop petit ; son usage est gratuit la 1ère heure et payant ensuite à raison d'1€ le 1/4 d'heure tous les jours en juillet et août mais seulement les samedis, dimanches et jours fériés du 15/04 au 30/06 et au mois de septembre. Il est gratuit le reste de l'année.

Les commerces situés à l'intérieur du périmètre paient un loyer au concessionnaire mais ne bénéficient pas de baux commerciaux (pas de vente possible et démolition des locaux au terme de la concession en 2021). Le loyer correspond a la location du terrain ; les commerçants sont propriétaires des murs jusqu'à l'échéance de la concession à l'issue de laquelle ces murs « reviennent » au concédant)

La cale de mise à l'eau a été supprimée en 1985 ce qui, par la même occasion, a supprimé le problème de stationnement des remorques et augmenté l'utilisation de l'élévateur.

Pour prendre la suite de la concession, le département de Loire Atlantique étudie actuellement (J.L Huet y est associé) la création d'une SEM, d'une SPL ou d'un syndicat mixte. Selon M. Huet *l'amodiation ne serait plus autorisée dans les ports* (voir aussi un article de l'Actu Nautique :[www.actunautique.com/2015/03/juridique-ports-de-plaisance-et-plaisanciers-police-portuaire-environnement-location-amodiation-et-fiscalite.html](http://www.actunautique.com/2015/03/juridique-ports-de-plaisance-et-plaisanciers-police-portuaire-environnement-location-amodiation-et-fiscalite.html)) En conséquence il faudrait alors instituer des locations de longue durée allant de 5 à 20 ans. Pour les locations de longue durée, contrairement à l'amodiation, le paiement à la conclusion du bail ne pourrait dépasser 50 % de la valeur totale ; en outre il y aurait interdiction de vente et ce droit d'usage ne serait transmissible qu'une seule fois. (information à vérifier).

M. Huet estime que le nouveau dispositif (location pour tous), permettrait une augmentation des recettes de 2 M€. Il souhaiterait que la moitié de cette somme soit consacrée à la réduction des tarifs (ex : 2.500€ au plus par an au lieu de 3.363€ actuellement pour un 10m). Il craint une évolution négative des locations d'anneaux à moyen voire court terme et voudrait fidéliser sa clientèle. Aujourd'hui les propriétaires de bateaux ont une moyenne d'âge supérieure à 70 ans. La génération qui suit risque de s'orienter beaucoup plus vers la location ponctuelle, l'usage partagée .... De ce fait un même bateau sera utilisé par plusieurs personnes au lieu d'une seule avec une conséquence directe sur les besoins en nombre de places dans les ports.

Les principales dépenses et recettes du port Noëveillard durant l'exercice 2016 sont les suivantes:

Dépenses		Recettes	
Personnel (11 agents permanents)	570 000,00 €	Partition aux charges (anneaux amodiés)	670 000,00 €
Entretien opérationnel (travel, parking, pontons etc)	253 000,00 €	Location des anneaux :	345 000,00 €
Impôts et taxes	105 000,00 €	Manutention	220 000,00 €
Assurances, frais généraux, com.	100 000,00 €		
Sécurité, surveillance Eau et électricité	95 000,00 €		
Financement du travel-lift	40 000,00 €		
Provision pour créances douteuses	40 000,00 €		

Nota : il pourrait être intéressant de se procurer les bilans complets des années 2016 et 2017 (coût 16,62 € TTC l'unité) sur : <https://www.societe.com/societe/yacht-club-international-870801545.html>

A noter que les places visiteurs ne sont utilisées que de mai à septembre. Dans un prévisionnel il ne faut donc pas compter un taux d'occupation de 100 % des places.

Autres informations recueillies au cours de cet entretien :

Il faut être attentif aux services offerts aux plaisanciers (wifi, location ou prêts de vélos, location de bateaux, de jet-skis, sécurité des accès, animations environnantes limitées ou au moins bien encadrées, proximité de WC réservés spécifiquement aux plaisanciers) ;

Le port de Pérros Guirrec rencontre de grosses difficultés financières en raison d'un ensablement de son accès ;

Le port Médoc n'a réalisé qu'une partie de son programme car la demande d'anneaux était insuffisante ;

M. Huet évalue à 2 000 000 € le plafond annuel des ressources (location d'anneaux) pour un port comme celui de Bretignolles ;

Le port du Crouesty a rencontré des difficultés de remplissage au début ;

Tout bassin portuaire s'ensable : le bassin du port Noëveillard de Pornic est « dragué » chaque année et rejette en mer 50 000m<sup>3</sup> par an ;

Le dragage du 2ème port de Pornic (Gourmelon, 350 bouées et 42 places de dériveur) est dragué en moyenne tous les 10 ans. Cela a été réalisé récemment pour un coût de 900 000€ . Les matériaux ont été chargés sur barges et rejetés en mer sans traitement ;

Le YCIP réalise en interne la majeure partie des travaux d'entretien et de rénovation (ex : les pontons) pour en limiter le coût (recherche d'économies pour préserver l'équilibre).

La réunion s'est terminée à 11h45.

### 2.4.3 Rencontre du Directeur des ports à la CCI de Nantes.

- **Rendez-vous : la CCI à Nantes le 10 août 2018 à 9h30.**

Etaient présents :

- ✓ Emmanuel JAHAN, Directeur des ports à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes
- ✓ Michel MONIER, membre de la commission d'enquête,
- ✓ Marcel RYO, membre de la commission d'enquête.

- **Présentation.**

La CCI de Nantes/Saint Nazaire gère directement trois ports à savoir : Piriac sur/mer, La Baule/Le Pouliguen et le port d'échouage de Pornichet . Elle intervient en partenariat avec la SEM du Conseil Départemental sur le vieux port de Pornic

Cela représente 2 500 emplacements, dont 850 à Piriac qui est le plus attractif en raison, notamment, de sa situation à proximité immédiate du centre-ville. (recherche d'authenticité des plaisanciers qui ne veulent pas se trouver « au milieu de nulle part »)

Pour ces 4 ports le chiffre d'affaire annuel s'élève à 3,2 M€ (1,4 M€ pour Piriac) et le résultat net après impôts à 0,250 M€.

- **Autres renseignements financiers :**

Tarif de location à l'année pour un 8 à 10 m : 2 650 € à Piriac soit 15 % de moins que le Crouesty qui est très bien placé géographiquement. Les locations représentent 80 à 90 % des recettes. le droit d'usage (location de 5 à 20 ans) est minoré de 15 % en moyenne par rapport à la location annuelle et les titulaires de ce droit participe annuellement au frais à hauteur de 1000€. Ce droit est cessible et transmissible ;

- **Les principales dépenses :**

- ✓ Le personnel : 34 % (7 ETP à Piriac)
- ✓ Les impôts, taxes et frais financiers : 24 %
- ✓ Le dragage : 15 % pour Piriac mais 30 % au Pouliguen en raison de l'ensablement
- ✓ Entretien : 8 %

Monsieur Jahan considère que les ports de plaisance se trouvent à une période charnière et doivent faire face à des mutations en cours. Il y a eu une forte progression de la demande d'anneaux entre 1995 et 2008 mais cette clientèle arrive en fin de marché (moyenne d'âge assez élevée). Une partie de la génération suivante s'oriente plus vers la location, l'usage partagée, la copropriété, etc. (ex : 30 anneaux réservés à la location à Piriac en 2013 et 50 aujourd'hui).

Les plaisanciers sont de plus en plus nombreux à vouloir utiliser le plus librement possible leur bateau (accès à toute heure) et avec le minimum de contraintes de logistiques. De ce fait les ports d'échouage doivent évoluer au risque de disparaître (offres de service pour sortir et rentrer le bateau). A Pornichet et à Pornic (vieux port) des places sont actuellement disponibles. Les ports à sec rencontrent aussi des difficultés surtout s'ils sont éloignés du point de mise à l'eau (départ immédiat impossible).

Les ports les plus attractifs sur la façade atlantique en Bretagne et Pays de Loire sont , selon M. Jahan : le Croesty (1<sup>er</sup> en raison de sa situation par rapport aux îles et au Golfe de Morbihan), Lorient, la Trinité, Piriac, La Turballe, l'île d'Yeu, St Gilles, Les Sables.

Le port du Pouliguen est moyennement attractif en raison de son chenal (pas assez d'eau 50 % du temps) et des problèmes de sécurité d'accès.

Le nombre de sorties annuelles constatées est en moyenne de 20 à 25 jours pour Piriac et de 10 à 12 jours pour le Pouliguen (port à flot mais accessible suivant les marées).

▪ **Autres informations recueillies :**

Pour assurer le fonctionnement d'un port sans recourir à des financements publics (impôts), le montant de l'investissement ne doit pas dépasser 35 000€ par place ;

La moitié voire les 2/3 des inscrits sur les listes d'attente répondent négativement lorsqu'ils sont contactés pour prendre une place devenue vacante ;

<https://www.tourisme-espaces.com/doc/7098.financement-ports-plaisance-indicateurs-impacts-economiques-possibilites-montages-financiers.html>

La Région Bretagne a financé une étude sur les retombées économiques du nautisme en Bretagne. Il est possible d'en prendre connaissance à partir du lien ci-après :

<http://www.bdi.fr/fr/publications/etude-retombees-economiques-nautisme-bretagne/>

## 2.4.4 Réunion avec « Vendée eau ».

### Date lieu et durée.

Le 24 août 2018 à 10h dans les locaux de Vendée eau 57 rue PE Victor, 85036 La Roche sur Yon.

### Participants :

De Vendée-Eau :

- ✓ M. MIESCH Éric Directeur Général Adjoint
- ✓ M. ORSONI Julien Chef de projet « Hydraulique urbaine »

De la commission d'enquête :

- ✓ M FERRE Jean-Jacques Commissaire Enquêteur

La rencontre avec les responsables de Vendée-Eau, chargée de la distribution de l'eau potable au niveau départemental, a pour but principal d'obtenir la position de cet organisme quant à la carrière de Bréthomé située dans l'emprise de l'opération du futur port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer.

La carrière, d'une emprise de l'ordre de 3 ha et d'une profondeur d'environ 20 m, n'est plus exploitée et depuis son arrêt est remplie d'eau.

Il n'entre pas dans les projets de Vendée-Eau d'exploiter la ressource en eau que pourrait représenter la carrière de Bréthomé, pour plusieurs raisons :

- ✓ Carrière de petite taille, moins de 350 00 m<sup>3</sup>,
- ✓ Eloignée du barrage du Jaunay d'environ 10 km, ce qui rendrait le raccordement non rentable,
- ✓ La qualité de l'eau n'est pas assurée, l'intervention d'un hydrogéologue n'a pas été envisagée.



La politique de Vendée-Eau est de s'assurer d'un potentiel minimum de 1 à 2 millions de m<sup>3</sup> d'eau par carrière pour envisager l'interconnexion avec son réseau.

Les dernières acquisitions de carrières ont été celle de Saint-Christophe-du-Ligneron, celle de Mervent et celle des Clouzeaux dont l'acquisition est en cours.

## 2.5 Visite des lieux,

### ▪ Le premier juin,

Les membres de la commission ont effectué une première visite sur le terrain. Ils étaient guidés par le président de la communauté de communes Monsieur Chabot et son Directeur Général des Services, Monsieur Dénéchaux.



### ▪ Le 4 juillet,

4 membres de la commission se sont retrouvés sur le site. Ils ont, à pied, parcouru tout le secteur. Plage de la Normandelière, Plage du marais Girard, Le marais Girard lui-même avec le ruisseau de la Normandelière, l'emplacement du pont, de la capitainerie, du bassin de baignade, du futur bassin nautique, mais aussi des parkings et de la butte paysagère.

Ils se sont attachés à identifier :

- ✓ L'emprise du projet, tant terrestre que maritime.
- ✓ Les zones de remblai et de déblais.
- ✓ L'impact visuel du port que ce soit à partir des voies de circulation, mais aussi à partir des bâtiments existants.

### ▪ Tout au long de l'enquête,

Les membres de la commission se sont rendus à plusieurs reprises afin d'observer le site. A chaque fois qu'une observation mentionnait un point qui demandait une visite sur place, une délégation de la commission a effectué le déplacement.

### ▪ Lors de la grande marée du 11 septembre.

Deux commissaires enquêteurs ont profité du fort coefficient (111) pour, à marée basse, se rendre sur l'emplacement du futur chenal, pour visualiser l'emplacement prévu pour les brise-lames semi émergés.

Le soir, à marée haute un commissaire enquêteur s'est rendu sur place également.

### ▪ Le 24 août



Un commissaire enquêteur s'est rendu sur le site pour découvrir le pont du Pontreau signalé par monsieur Gauvreau (Observation numéro 1303).

Un débroussaillage récent permet d'y accéder.

▪ **Le 17 septembre.**

Deux commissaires enquêteurs se sont rendus dans la vallée de l'Ecours. C'est le lieu de la mesure compensatoire N°5. Ils sont allés constater de visu l'état des zones humides concernées et ont vu que certains terrains avaient été fauchés soit en totalité soit sur le pourtour.

## **2.6 Arrêté d'ouverture de l'enquête publique,**

L'arrêté préfectoral n° 18-DRCTAJ/1-432 portant ouverture d'une enquête publique unique concernant le projet de port de Bretignolles sur Mer est signé le 12 juillet 2018 par monsieur le Préfet de la Vendée.

Il comprend 13 articles :

**Article 1<sup>er</sup> Objet et période de l'enquête publique unique.**

**Article 2 Lieux d'enquête et lieux d'informations.**

**Article 3 Désignation d'une commission d'enquête.**

**Article 4 Publicité de l'enquête.**

**Article 5 Information des propriétaires et autres intéressés.**

**Article 6 Déroulement de l'enquête.**

**Article 7 Observations et propositions du public.**

**Article 8 Permanences de la commission d'enquête.**

**Article 9 Clôture de l'enquête, rencontre avec le maître d'ouvrage, rapport et conclusions.**

**Article 10 Consultation des conseils municipaux.**

**Article 11 Informations complémentaires.**

**Article 12 Décisions prises à l'issue de l'enquête.**

**Article 13 Exécution.**

## **2.7 Avis d'enquête publique unique.**

Cet avis est conforme aux dispositions de l'article L123-10 du Code de l'Environnement.

## **2.8 Durée de l'enquête publique,**

L'enquête durera 55 jours. Du 6 août 2018 à 09h00 au 29 septembre 2018 à 12h.

## **2.9 La publicité de l'enquête :**

### **2.9.1 L'affichage.**

Conformément à l'article R123-11-1 du code de l'environnement et à l'article 4 de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, l'affichage a été effectué au moins 15 jours avant son début et pendant toute sa durée :

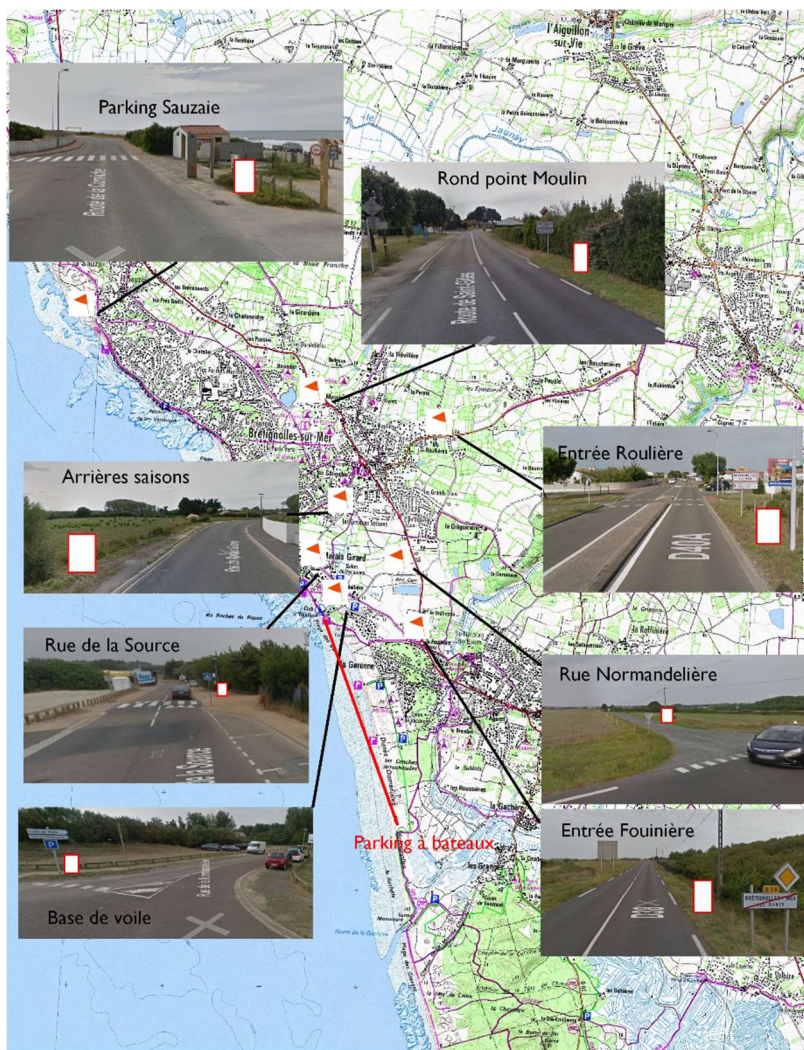
- **Au siège de la Communauté de communes du Pays de saint Gilles Croix de Vie.**
- **Dans les communes de Bretignolles sur Mer, Brem sur Mer, Saint Gilles Croix de Vie**

Nota : Le territoire des communes de Saint Gilles Croix de Vie et de Brem sur Mer n'est pas impacté par le projet. C'est pour une meilleure information du public qu'il a été choisi d'y effectuer l'affichage de cette enquête.

- **A la Préfecture de Vendée.**
- **A la Sous-Préfecture de Vendée des Sables D'Olonne.**

Dans les mêmes conditions de délai et de durée sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches conformes à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 sont visibles de la rue.

Cet affichage est contrôlé par le cabinet d'huissier de justice Paty et Marionneau à Saint Gilles Croix de Vie.



Localisation des affiches au format A2.

## 2.9.2 La Presse.

Conformément à l'article R123-11-I du code de l'environnement et à l'article 4 de l'arrêté d'ouverture d'enquête les publications dans la presse ont été effectuées dans 3 journaux locaux qui couvrent tout le territoire du Nord-Ouest Vendée et le littoral.

- **Première publication :**
  - ✓ Ouest-France édition de la Vendée le 17 juillet 2018
  - ✓ Le Courrier Vendéen le 19 juillet 2018.
  - ✓ Le Journal des Sables le 19 juillet 2018
- **Seconde publication**
  - ✓ Ouest-France édition de la Vendée le 9 août 2018.
  - ✓ Le Courrier Vendéen le 8 août 2018
  - ✓ Le Journal des Sables le 9 août 2018.
- **Le Journal d'informations de la commune de Bretonnolles sur Mer**

Dans son numéro 30 de juillet 2018, il consacre une partie importante sur cette enquête publique.

- **Le magazine de la communauté de communes du pays de Saint Gilles.**

Dans son numéro 18 de juillet 2018, il annonce l'enquête. Certes, la date de parution n'a pas permis de préciser les jours de permanence, mais en page 6 et 7 le fonctionnement de l'enquête publique est décrit. Les dates de début et de fin sont données.

Ce magazine a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres de la communauté de communes.

- **De nombreux articles dans la presse locale ont mentionné cette enquête publique. La radio « France bleu Loire-Océan » a aussi cité cette enquête dans ses reportages.**

## 2.9.3 Internet.

Conformément à l'article R123-11-II du code de l'environnement et à l'article 4 de l'arrêté d'ouverture d'enquête, l'enquête est annoncée sur le site de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête : la Préfecture de la Vendée,

[www.vendee.gouv.fr/enquetes-publiques-et-consultations-du-public-r223.html](http://www.vendee.gouv.fr/enquetes-publiques-et-consultations-du-public-r223.html)

Puis, sélectionner la commune de Bretignolles sur Mer dans la liste déroulante

En plus cette enquête est annoncée sur les sites Internet suivants :

- ✓ Sur le site du registre dématérialisé. <http://www.registre-dematerialise.fr>
- ✓ Sur le site du Maître d'ouvrage : [www.payssaintgilles.fr](http://www.payssaintgilles.fr)
- ✓ Sur le site de la commune de Bretignolles sur Mer : [www.bretignolles-sur-mer.fr](http://www.bretignolles-sur-mer.fr)
- ✓ Sur le site de la commune de Brem sur Mer : <http://www.brem-sur-mer.fr>
- ✓ Sur le site de la commune de Saint Gilles Croix de Vie. <http://www.saintgillescroixdevie.fr/>



Site Commune de Bretignolles sur Mer

Site commune de Brem sur Mer



Site Commun e de saint Gilles Croix de Vie

Site du Pays de saint Gilles Croix de Vie

Les sites internet et blog des associations locales ont aussi relayé les modalités de cette enquête.

## **3 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **3.1 Cadre juridique.**

#### **3.1.1 Objet de l'enquête publique**

La présente enquête publique, qui s'est déroulée du 6 août au 29 septembre 2018 inclus, a pour objet, comme toute enquête publique ouverte conformément aux dispositions du code de l'environnement (CE - notamment son article L 123-1), et/ou du code de l'expropriation «...d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2 (du code de l'environnement).

Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

Dans le cas où le projet est susceptible de donner lieu à plusieurs enquêtes au titre de différentes législations, l'article L 123-6 du CE autorise la possibilité d'organiser une enquête publique unique. C'est le choix retenu pour le projet de création d'un port de plaisance à flots et de type « aber » dont la communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie assure la maîtrise d'ouvrage et qui est envisagé sur la commune de Brétignolles sur Mer (lieudit La Normandelière).

#### **3.1.2 La nature de l'enquête**

##### ***3.1.2.1 Rappel sommaire du projet***

Le projet de création d'un port de plaisance, à flots, de type « aber » et d'une capacité de 915 anneaux, sur la commune de Brétignolles sur Mer couvre une surface proche de 200ha sur laquelle 27.3 ha sont dédiés au périmètre portuaire (voir 2° de l'article R 5311-1 du Code des Transports - CT) et qui se décompose comme suit :

- ✓ Aménagements maritimes : 6.15ha
- ✓ Aménagements terrestres : 34.25 ha
- ✓ Au titre des mesures compensatoires : 157,7ha dont.96ha susceptibles d'être acquis par le maître d'ouvrage
- ✓ Le projet comprend :
- ✓ Des aménagements maritimes (brise lame semi émergés, chenal d'accès, signalisation ...),
- ✓ Des aménagements portuaires (bassin, ouvrage de protection contre la houle, aire de carénage, bassin nautique, bassin de baignade, école de voile, signalisation ...),
- ✓ Des aménagements terrestres (belvédère, pôle de loisirs, restauration, accès routiers, pont mobile, liaisons douces, bâtiments d'accueil, aires de stationnement, divers équipements (traitement des eaux, collecte de déchets...) .
- ✓ Sa mise en œuvre générera à sa réalisation près de 1,74 millions de déblais - remblais et annuellement des dépôts sédimentaires de 5000 à 10000m<sup>3</sup> qui devront être extraits chaque année

### 3.1.3 Les principales caractéristiques de l'enquête publique

Ce projet, ainsi sommairement rappelé, relève de différentes législations et divers codes : code de l'urbanisme (CU), code l'environnement (CE), code de l'expropriation (C. Expro.), code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P) et code des Transports (CT) ; cette situation permet la mise en œuvre d'une enquête unique.

Par ailleurs, suivant l'article L110-1 du Code de l'Expropriation « lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de [l'article L. 123-2 du code de l'environnement](#), l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er de ce code».

Cette enquête publique unique emporte les effets suivants (voir notamment les articles L123-6 et R123-7 du CE) :

- ✓ -un seul arrêté organise l'enquête qui couvre les différents objets du projet et les différentes réglementations qui s'y appliquent.
- ✓ Elle est organisée sous la conduite d'un même commissaire enquêteur ou (comme au cas d'espèce) de la même commission d'enquête.
- ✓ Le dossier soumis à enquête comporte l'ensemble des pièces exigées au titre de chacun des objets et une note de présentation non technique du projet. Par ailleurs la « Pièce A » constitutive du dossier soumis à enquête récapitule sous forme de tableau (voir page 4) ses différents chapitres en regard des exigences réglementaires.
- ✓ L'enquête publique fait l'objet d'un registre unique et d'un rapport unique de la commission d'enquête. Chaque objet de l'enquête fait l'objet d'une conclusion séparée.
- ✓ Sa durée ne peut être inférieure à la durée minimale la plus longue prévue par l'une des réglementations qui s'appliquent au projet, soit 30 jours francs en l'espèce. Le dossier afférent au projet de création du port a été soumis à enquête de façon continue pendant 52 jours incluant 7 dimanche et représentant donc 45 jours ouvrables.

### 3.1.4 L'enquête publique comporte les volets suivants

Ainsi que le stipule l'arrêté préfectoral (article premier) d'ouverture de l'enquête pris le 12 juillet 2018 par Mr le Préfet de Vendée, l'enquête publique unique a été ouverte au titre de différentes demandes présentées par le maître d'ouvrage dans le cadre de son projet de création d'un port de plaisance:

- **La demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et comprenant une demande de dérogation dans le cadre des « espèces protégées »**
- **La demande de déclaration d'utilité publique du projet**
- **La demande d'un arrêté de cessibilité**
- **La demande d'utilisation du domaine public maritime**
- **La demande de création de port**



### **3.1.5 La déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire**

L'article L 1 du Code de l'expropriation rappelle que « l'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête ... ».

Ainsi, au terme de cette enquête publique et à ce titre, la finalité n'est pas tant d'assurer l'expropriation de biens concernés, même si la reconnaissance d'une utilité publique constitue un préalable nécessaire mais bien de reconnaître, ou non, l'utilité publique du projet soumis à enquête.

Cette reconnaissance d'utilité publique présente des effets en dehors de toute perspective d'expropriation et s'avère parfois nécessaire notamment dans le cadre du code de l'environnement, de celui des propriétés des personnes publiques ou encore de transports comme nous serons parfois conduits à le préciser ci-après.

Le même article L 1 du C. Expropriation rappelle également que l'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition également « qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées » : c'est l'objet de l'enquête parcellaire préalable à la cessibilité des biens concernés.

### **3.1.6 L'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau**

Le projet soumis à enquête publique a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale unique à un double titre.

D'abord en application de l'article L 214-3 du CE qui stipule que « sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles ».

De toute évidence, le projet concerné est susceptible d'impacter durablement notamment l'écoulement des eaux, la ressource en eau, le milieu aquatique et aussi les risques d'inondations au regard du rôle attribuée à la zone humide que constitue le marais Girard.

Après la phase d'instruction administrative qui a donné lieu à l'avis (n° 20188-33) de l'autorité environnementale daté du 30 mai 2018 et intégré au dossier soumis à enquête publique, le dossier requis a été soumis à la présente enquête publique avant décision.

### **3.1.7 La dérogation à la protection d'espèces protégées**

Le projet soumis à enquête publique a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale unique au titre également de la protection des espèces protégées.

La dérogation sollicitée, dans ce cadre, figure de façon plus détaillée à la page 63 de l'étude d'impact dénommée « Pièce C » du dossier soumis à enquête publique.

Elle concerne des espèces protégées :

- ✓ Des espèces végétales (telle la cynoglosse des dunes, la renouée maritime ...),
- ✓ Des espèces d'oiseaux (accenteur mouché, fauvette à tête noire, chardonneret, mésange charbonnière...),
- ✓ Des espèces de reptiliens (coronelle lisse, vipère aspic...), d'amphibiens (triton marbré, rainette arboricole, grenouille vertes...)
- ✓ Et des espèces de mammifères terrestres (campagnol, hérisson ...) et marins .

L'article L 411-2 (4°) du CE stipule qu'il est possible de délivrer des dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :

- a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore ....
- b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures ...
- c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement

Par ailleurs, l'étude d'impact (« pièce C » déjà citée) souligne que le périmètre du projet ne « croise » ni ZNIEFF (Zone Naturelle d'intérêt écologique, faunistique et Floristique) de type 1, ni périmètre réglementaire du patrimoine naturel (zone dite « Natura 2000 » soit Zone de Protection Spéciale –ZPS- soit Zone Spéciale de Conservation -ZSC) et « intersecte » un secteur dit SCAP (stratégie nationale pour la Création d'Aires protégées) .

Toutefois l'avis de l'autorité environnementale souligne la proximité d'une part avec la ZPS « Dunes, Forêts et Marais d'Olonne » et d'autre part avec la ZPS du « secteur marin e l'île d'Yeu ».

### 3.1.8 Le transfert de gestion du domaine public maritime

Cette hypothèse qui se différencie d'une autorisation temporaire en raison de la nature des ouvrages projetés durablement sur le domaine public maritime, vise à déléguer la gestion du domaine concerné au profit du maître d'ouvrage du projet.

Elle est organisée par les articles L 2123-3, L 2124-2 et suivants du CG3P.

L'article L 2124-2 assujettit les travaux qui fondent un transfert de gestion du domaine public maritime, notamment à une reconnaissance d'utilité publique et donc à une enquête publique préalable (voir paragraphe 3.1.5 ci-avant).

Ainsi, il prévoit que « en dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires ..., il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par ... , enrochement ou remblaiement, sauf pour des ouvrages ou installations liés à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à une déclaration d'utilité publique ».

### 3.1.9 L'autorisation de travaux pour la création du port

La création du port n'apparaît pas possible sans les ouvrages envisagés sur le domaine maritime : ils lui sont indispensables. Aussi convient-il pour les raisons mentionnées au paragraphe précédent, de mesurer l'utilité publique du projet moyennant l'enquête publique préalable prévue par le code de l'expropriation.

Par ailleurs, article L 5314-4 du CT : « Les communes ou, le cas échéant, les communautés de communes, les communautés urbaines ou les communautés d'agglomération, sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance... ».

Enfin article R 5311-1 du même code rappelle « qu'il est procédé à la délimitation des ports maritimes, du côté de la mer et du côté des terres, sous réserve des droits des tiers : 1°...2° Par l'organe délibérant des collectivités territoriales ou de leurs groupements compétents. » et que « pour les ports relevant de la compétence des collectivités territoriales et de leurs groupements, les limites établies ne peuvent empiéter sur le domaine public de l'Etat qui n'aurait pas été mis à disposition de la collectivité ou du groupement compétent ou qui n'aurait pas fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion ».

La lecture conjuguée de ces articles renvoie invariablement à la nécessité d'une utilité publique reconnue préalablement.

## 3.2 La composition du dossier.

Le dossier soumis à enquête est constitué des pièces suivantes :

Réf. de la pièce	Intitulé	Description sommaire du contenu	Nombre de pages
0-1	Synthèse du dossier et guide de lecture	Présentation synthétique du projet suivie d'un court résumé de chaque pièce identifiée par la lettre A à H	10 (format A3)

Réf. de la pièce	Intitulé	Description sommaire du contenu	Nombre de pages
A	Eléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AE et demande de création d'un port	Notice explicative, caractéristiques les plus importantes de l'opération - conditions d'insertion du projet dans l'environnement - justification du recours à l'expropriation et à la dérogation des espèces protégées - bilan coûts avantages de l'opération - plans et description des ouvrages les plus importants - coût total de l'opération - avis de la grande commission nautique du 31/03/2009. Plan de masse	181 (format A3) et 1 plan de masse à l'échelle 1/1100
B	Résumé non technique de l'étude d'impact	Cadre général et contexte du projet - état initial du site et de son environnement - impacts et mesures ERC - raisons du choix du projet - compatibilité du projet avec les documents cadres - méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et la santé	46 (format A3)
C	Etude d'impact	Présentation du demandeur et localisation du projet - contexte général du projet de port - description du projet - contexte réglementaire - état initial du site et de son environnement - esquisse des principales solutions de substitution examinées et raisons du choix effectué - parti d'aménagement retenu - impacts potentiels sur l'environnement - mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement - impacts résiduels - mesures de compensation des impacts résiduels - compatibilité du projet avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, programmes et schémas - méthodes utilisées pour évaluer les effets sur l'environnement et la santé - auteurs des études - bibliographie et 37 annexes	574 (format A3) dont 3 de bibliographie et 74 d'annexes
D	Etudes informatives annexes au dossier	a) – Diagnostic archéologique de la Normandelière, rapport d'opération de l'INRAP Grand-Ouest de Juillet 2015 ; b) – Diagnostic archéologique du chenal, rapport d'opération de l'INRAP DST, services des activités subaquatiques de juin 2015 ; c) – Etude d'agitation du plan d'eau du BRLi en janvier 2016 ; d) – Etude du marché nautique par Odyssee Développement en mai 2017	246 (format A3)
E (1 à 3)	Plan, états parcellaires et estimation du	Le plan parcellaire est à l'échelle 1/5000ème avec 2 agrandissements (secteur MC1 et Les Mottées de Brem)	120 pages (format A3) 6

Réf. de la pièce	Intitulé	Description sommaire du contenu	Nombre de pages
	service des domaines	Identité des propriétaires et origine de propriété – références cadastrales (section, n°, adresse, surface) – secteur et n° sur le plan du secteur – emprise à acquérir – immeuble restant au propriétaire	pages (format A4) et 1 plan
F	Etude préalable et mesures de compensation agricole	Contexte – loi d’avenir agricole – rappel du projet – définition du périmètre de l’étude – état initial de l’économie agricole concernée – évaluation de l’impact du projet sur l’activité agricole – propositions de mesures - annexes	46 (format A4) dont 10 d’annexes
H	Demande de dérogation au titre des articles L.411-1 et suivants du code de l’environnement	Cadre de l’étude, justification de la demande et présentation du projet – méthodes d’étude du milieu naturel – état initial du milieu naturel – impacts potentiels, mesures d’évitement, de réduction, d’accompagnement et de suivi – impacts résiduels et mesures de compensation - annexes	296 (format A3) dont 58 d’annexes
G – 0 à 15	Demande de transfert de gestion du DPM	<p>Identification du demandeur – situation, consistance, superficie de l’emprise objet de la demande – destination, nature et coûts des travaux – cartographie du site et plans des installations – calendrier de réalisation – modalités de maintenance envisagées – modalités de suivi du projet et de l’installation et de leur impact sur l’environnement et les ressources naturelles – démantèlement .</p> <p>Rapport du service gestionnaire (1),</p> <p>Projet d’arrêté préfectoral approuvant le transfert de gestion (2),</p> <p>Projet de convention de transfert de gestion (3),</p> <p>Annexes 1 et 2 (3bis),</p> <p>Avis PREMAR (4),</p> <p>Avis du commandant de la zone maritime (5),</p> <p>Avis DDFIP85 (6),</p> <p>Avis ARS (7),</p> <p>Avis DRASSM (8),</p> <p>Avis DRAC (9),</p> <p>Délibération de la cdc du Pays de St Gilles (10)</p> <p>Délibération de la cdc des Sables Agglomération (11)</p> <p>Délibération du conseil municipal de Brétignolles (12),</p>	<p>40 pour le G-0 (format A3)</p> <p>+</p> <p>15 pièces identifiées G-1 à G-15</p>

Réf. de la pièce	Intitulé	Description sommaire du contenu	Nombre de pages
		P.V de la commission nautique locale (13), P.V de la grande commission nautique (14) Avis du service urbanisme et aménagement de la DDTM (15)	
I	Avis du CGEDD et mémoire en réponse		72 (format A3)
J	Avis du CNPN et mémoire en réponse		3 (format A4) et 10 pages (format A3)
K (1 à 8)	Pièces supplémentaires	Extraits du registre des délibérations de la Com.com de St Gilles Croix de Vie en date du 22/06/17 approuvant le bilan de la concertation, joint en annexe (1/1) et du 15/03/18 approuvant le dossier réglementaire (2/1), Avis de la Chambre d'Agriculture (2/1), avis du CRPF (2/2) avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (3/3) Réponse du Préfet de la Vendée à l'avis du CGEDD (3), Avis PREMAR (4) Avis du conseil municipal de Brétignolles (5), Avis de la CDPENAF (6) Arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête (7) Avis d'ouverture de l'enquête pour affichage (8)	

Au dossier décrit ci-dessus étaient joints :

- ✓ 1 CD-ROM contenant les mêmes pièces et consultable à partir d'un poste informatique mis gratuitement à disposition du public au siège de l'enquête, dans les mairies de Brétignolles sur Mer, de Saint Gilles Croix de Vie et de Brem sur Mer, à la Sous-Préfecture des Sables d'Olonne et la Préfecture de la Vendée.
- ✓ 5 registres contenant 100 pages ainsi que les textes. Ces registres étaient destinés au recueil des observations du public.

### 3.3 Analyse du dossier.

Le dossier est constitué des différents documents exigés par chacune des réglementations qui s'appliquent au projet. Les codes de l'environnement et de l'expropriation fixent principalement la liste de ces documents ; judicieusement le document dénommé «Synthèse du dossier et guide de lecture.» les inventorie et permet au public d'appréhender rapidement le contenu de chacun d'eux.

### 3.3.1 La concertation préalable.

L'article L 103-1 du CU dispose que « lorsque des décisions des autorités publiques ayant une incidence sur l'environnement relevant du présent code n'appartiennent pas à une catégorie de décisions pour lesquelles des dispositions législatives particulières ont prévu les cas et conditions dans lesquelles elles doivent être soumises à participation du public, les dispositions des articles [L. 123-19-1](#) à [L. 123-19-6](#) du code de l'environnement leur sont applicables »

Ultérieurement et en application des articles L 300-1 et L 300-2 du CU, selon le mode opératoire retenu par la Communauté de Communes, il est probable que des développements du projet feront l'objet de nouvelles concertations ; en effet ces articles stipulent :

- ✓ D'une part que « Les actions ou opérations d'aménagement ont pour objet de mettre en œuvre un projet urbain ... , d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme ... »
- ✓ Et d'autre part que « les projets de travaux ou d'aménagements soumis à permis de construire ou à permis d'aménager ...situés sur un territoire couvert par un schéma de cohérence territoriale ... peuvent faire l'objet de la concertation prévue à l'article L. 103-2. Celle-ci est réalisée préalablement au dépôt de la demande de permis, à l'initiative de l'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis ... ».

La « Pièce A » qui est dénommée « éléments constitutifs du dossier d'enquête de DUP et AE et de la demande de création de port » et qui est analysée au paragraphe qui suit (§ 3.4.2) présente (pages 23 à 25) les principaux supports de « la concertation et de la communication réalisée tout au long de la démarche ».

La lecture de la délibération prise le 22 juin 2017 par l'assemblée de la Communauté de Communes du pays de Saint Gilles Croix de Vie, permet de mieux connaître les modalités de cette concertation et de sa prise en compte par le maître d'ouvrage.

Les modalités mises en œuvre pour conduire cette concertation réalisée en application des codes de l'Urbanisme et de l'Environnement font l'objet d'une présentation détaillée sur 6 pages annexées (pages 3 à 8) à la délibération déjà mentionnée et tirant le bilan de cette concertation.

La pluralité des modalités retenues pour cette information et de cette concertation publiques (exposition, mise à disposition de dossiers en plusieurs lieux, mise en ligne d'informations sur le projet, les 4 réunions publiques précédées d'avis dans la presse locale ...) ont permis et faciliter l'accès au projet ainsi qu'à sa connaissance.

Toutefois le document annexé à la délibération communautaire du 22 juin 2017 consacre une moindre place à la prise en compte des observations qui figurent sur 4 pages (pages 9 à 12 du bilan annexé) ; elles sont inventoriées sommairement sur les 3 premières (pages 9 à 11) et la quatrième page (page n° 12) précise la nature ou les modalités de la prise en compte.

S'il n'y avait eu la présentation publique d'un premier projet de création de port en 2011 et des améliorations apportées à celui-ci par le présent projet, l'explicitation de la prise en compte des observations seraient probablement considérée faible voire insuffisante :

- ✓ Les observations sont présentées d'une part sommairement et d'autre part suivant leur degré d'adhésion (ou d'opposition) au projet, ce qui réduit leur analyse.

- ✓ Certaines observations ne sont pas du tout détaillées ; ainsi (page 10) en va-t-il pour celles présentées par 4 associations environnementales alors qu'un peu plus avant, la présentation de l'avis d'une autre association liste ses thèmes.
- ✓ Concernant la prise en considération ou la prise en compte (sur une seule page - page 12), certaines observations font l'objet d'affirmation non démontrée ou étayée (loi littoral, fiscalité ...), d'autres ne sont pas reprises, même classées par thème ; il en va ainsi pour des sujets portant sur les plages et zones de baignade, la desserte routière, les courants marins ...

En conclusion, le bilan de la concertation focalise excessivement sur la méthode et insuffisamment sur les observations et leur prise en considération.

Toutefois la présentation publique (concertation puis enquêtes) d'un premier projet en 2010 et 2011 atténue notablement la portée de cette remarque.

L'actuel projet soumis à l'enquête amende fortement le projet d'origine, tenant compte d'observations, d'avis formulées à cette occasion (dans les années 2010 et 2011) mais il est dommage qu'il faille lire l'ensemble du dossier afférent au nouveau projet pour le mesurer et que le bilan adopté par le conseil communautaire n'en fasse pas la synthèse.

Les améliorations, du reste reconnues par l'autorité Environnementale (page3 de son avis n°2018-33 déjà mentionné,) concernent des sujets essentiels comme les impacts environnementaux, la sédimentation ou la sécurité d'accès au port.

Ainsi, l'emprise du projet a été réduite pour épargner une large part de la zone humide que constitue le Marais Girard, les brise lame sont désormais semi-émergés ...

### **3.3.2 La notice dite « Pièce A » qui est dénommée « éléments constitutifs du dossier d'enquête de DUP et AE et de la demande de création de port »**

#### ***3.3.2.1 Les éléments constitutifs d'un dossier de demande d'utilité publique***

Cette « pièce A » à laquelle s'ajoute le plan général des ouvrages (« Vue en plan » à l'échelle du 1/1100, datée du 23 février 2018 et portant le n° d'ordre 2.1.C), reprend les différents documents énumérés par l'article R 112-4 du Code de l'Expropriation ; lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, ce qui est le cas en l'espèce, cet article précise que le dossier (transmis au préfet pour être soumis à enquête) «comprend au moins :

- Une notice explicative ;
- Le plan de situation ;
- Le plan général des travaux ;
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- L'appréciation sommaire des dépenses ».

De nombreuses circulaires notamment préfectorales précisent le contenu de ces différents documents ; celles-ci n'ont certes pas valeur réglementaire mais elles n'en constituent pas moins un guide utile. Ainsi les conseils ci-dessous figurent dans une note-circulaire de février 2015 du Préfet de Meurthe et Moselle :



- **concernant la notice explicative** : pièce maîtresse du dossier, elle doit permettre de démontrer l'utilité publique du projet et aborder les thèmes suivants :

- ✓ L'opportunité du projet : ... présenter les raisons et problématiques rencontrées justifiant la réalisation du projet...
- ✓ La présentation du projet : ... nature du projet, caractéristiques principales du projet, ainsi que tous les renseignements matériels, géographiques et juridiques ... les raisons pour lesquelles le projet a été retenu ( les différentes variantes au projet envisagé, les raisons environnementales notamment, pour lesquelles le projet a été retenu ... un bilan avantages / inconvénients ( atteintes à la propriété privée, coût financier, atteinte à d'autres intérêts publics, inconvénients d'ordre social et environnemental...).

▪ **Le cadre juridique de l'enquête**

- **Concernant le plan des travaux**, celui-ci doit permettre d'avoir une idée exacte des travaux envisagés et de visualiser l'emprise du projet (son échelle est généralement comprise entre 1/200ème et 1/1 000ème).

- **concernant Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants**, le préfet de Meurthe et Moselle rappelle que Le Conseil d'État considère en effet que la Déclaration d'Utilité Publique est entachée d'illégalité lorsque les caractéristiques (tels que les matériaux utilisés, la longueur et le calibrage d'une voirie, ...) ou la localisation d'un des ouvrages les plus importants ne sont pas décrites au dossier.

- **concernant la notice sommaire des dépenses**, la note-circulaire du Préfet de Meurthe Moselle préconise que leur appréciation soit opérée en distinguant : le montant des acquisitions foncières, le montant des travaux à réaliser (y compris le coût de mesures compensatoires) et le coût total, sachant qu'en cas de réalisation fractionnée, le montant à retenir est celui du programme général des travaux.

**3.3.2.2 Le contenu de la « Pièce A » apparaît formellement conforme aux exigences réglementaires**

Le document manque sans doute sur quelques points mineurs de fiabilité en raison d'erreurs matérielles (référence erronée à la page 151 au lieu de 171 dans le tableau de la page 2 ...), en raison d'affirmations qui relèvent du plaidoyer plus que de la démonstration (page 12 : « le SCOT soutient le projet » ?), en raison aussi de quelques légendes ou absentes (tirets rouge sur « la vue en plan » mentionnée) ou illisibles (coupes présentées pages 34, 35 et 36).

Ces points parce que mineurs et peu fréquents, ne compromettent ni la lecture ni la compréhension du projet à partir de cette « pièce A » dont le sommaire atteste bien qu'on y retrouve les différents éléments constitutifs d'un dossier de demande d'utilité publique.

a) La première partie est dénommée notice explicative et présente :

- Le cadre juridique (page 14 à 18) et son contexte (**SCOT, PLU ... pages 11 à 13**) en **rappelant le droit des sols actuellement en vigueur et soulignant en particulier la compatibilité avec le Schéma de Cohérence territoriale.**

La conformité d'une part avec le RNU et d'autre part au Plan Local d'Urbanisme ne semble pas définitivement acquise puisque :

- ✓ dans le premier cas la notice renvoie à un avis du préfet (page 11)

- ✓ et dans le second, le stade d'élaboration du PLU n'est pas donnée avec précision, celui-ci paraissant n'être à ce stade qu'une expectativa.

- **La présentation du projet :**

Il ne s'agit pas là de détailler les motivations, les raisons et caractéristiques du projet mais de s'assurer que les éléments et documents fournis permettent de l'appréhender, de le connaître, d'en mesurer les conséquences et d'apprécier les modalités de mise en œuvre.

Assurément cela semble bien être le cas puisque cette 1<sup>ère</sup> partie aborde l'historique, les orientations et le fonctionnement sectorisé (pages 19 à 39) du port.

Elle aborde également, les conditions de son insertion (pages 41 à 55) et détaille en particulier les mesures compensatoires envisagées sur la pointe dunaire de la Sauzaie, le cordon dunaire de la Jaunay, les dunes de la Normandelière, le marais Girard, la vallée de l'Ecours, le site de la Girardière et la mise en œuvre d'une ceinture naturelle du port.

A cet égard et d'un point de vue développement durable, le réemploi intégral sur site des déblais peut s'avérer une judicieuse opportunité dans la mesure où la carrière dite de Berthome ne présente pas d'atouts particuliers en matière de ressources en eau ou de biotope.

Toutefois sur ces différents périmètres, la communauté n'envisage pas de se porter acquéreur de la totalité des périmètres des secteurs (dénommés MC 1 à MC7 – voir page 55) qui seront l'objet de mesures compensatoires. Elle n'envisage d'acquérir, au besoin par voie d'expropriation, que les seuls terrains d'assiette de ses interventions directes pour travaux.

Quant aux raisons du projet (pages 57 à 61), celles-ci sont explicites : le port contribue au projet de territoire et à son développement économique et social. Quelques-unes souffrent d'une démonstration insuffisante ou d'imprécisions. Cela semble être le cas en particulier :

- ✓ Sur le rejet d'autres sites susceptibles d'accueillir une offre portuaire
- ✓ Sur la taille de l'offre et le nombre d'anneaux
- ✓ Et sur les impacts socio-économiques
- ✓ Un bilan des avantages et inconvénients (page 62 à 75)

Sur ce registre, le document présente et classe l'ensemble des items : création d'emplois, renforcement de l'attraction touristique, création d'un nouveau lieu de vie mais il souffre bien souvent d'une insuffisance de démonstration (en quelque sorte chiffre à l'appui).

Ainsi le plus souvent, on devine les impacts non environnementaux, plus qu'ils ne sont évalués même si du point de vue des emplois créés, les chiffres annoncés sont proches des ratios retenus par le ministère de l'écologie, du développement durable et des transports, dans le cadre de son appel à projets 2011 « ports de plaisance exemplaires », soit 1 emploi direct et 10 emplois « indirects » à l'échelon régional.

*b) La seconde partie présente les ouvrages et équipements*

Sur ces points plus techniques, les plans et les coupes (pages 109 et suivantes) fournis permettent de se faire une idée précise et en trois dimensions, de l'importance du projet et de ses différents équipements en particulier à partir :

- Du plan général des travaux (pages 79 à 89), **complété comme dit ci –dessus par le document dénommé « vue en plan »**
- **Des caractéristiques des principaux ouvrages et leur phasage (pages 90 à 167)**

Les principaux ouvrages sont décrits et dimensionnés :

- ✓ Les brise-lame (d'une largeur de l'ordre de 65 mètres et d'une longueur cumulée de 540 mètres) et la plage d'amortissement de la houle.
- ✓ Les bassins et l'aménagement de leurs rives, en particulier les procédés retenus pour assurer l'étanchéité en périphérie des bassins (voile béton , pose de membrane et drainage) destinés à préserver la qualité des nappes
- ✓ Les équipements tels les rampes de mise à l'eau, l'aire de carénage, les points de collecte, l'avitaillement, les pontons ...
- ✓ Le gabarit du pont mobile ménagera les trois principaux types de circulation (piétons, 2 roues et automobiles) en précisant que l'espace dédié aux vélos n'est qu'une bande cyclable, donc protégeant moins son usager.
- ✓ Enfin le bilan des travaux de déblais/remblais s'avère « in fine » nul ; il n'y aura pas de déblais excédentaires au regard des choix d'aménagement opérés.

Cependant les travaux sur les principaux bâtiments projetés ou réhabilités ne sont pas davantage précisés, en particulier sur le bâtiment de l'école de voile qu'on devine réhabilité pour mieux s'intégrer au projet.

Le texte de la page 34 (« seuls les bâtiments nécessaires au fonctionnement et à l'animation... »), les commentaires des plans figurant à la page 37 et la légende de la « vue en plan » déjà mentionnée (programme à définir sur les bâtiments existant et projeté) confortent cette non prévision.

c) *La troisième partie concerne l'appréciation sommaire des dépenses*

Les éléments financiers afférents au projet et concernant cette rubrique, figurent à la page 171 de cette « pièce A ».

Cette présentation est formellement conforme aux exigences du code de l'expropriation ; toutefois les travaux portuaires estimés à 32,6 millions d'€ ne sont pas détaillées et semblent concernés des travaux au-delà du périmètre portuaire définie par la communauté (page 10 de la « pièce A »).

Un détail (par exemple par nature d'équipements, par type d'ouvrages ou de travaux) aurait permis de mieux mesurer la fiabilité du chiffre avancé dont près de 80% semblent directement résulter d'une actualisation (à l'aide de l'indice BT 01) des estimations figurées au dossier soumis à enquête publique en 2011.

Par ailleurs ils ne comprennent pas les coûts des bâtiments existants ou projetés qui ne « seraient pas nécessaires au fonctionnement et à l'animation du port ».

Enfin des éléments concernant les modalités économiques d'exploitation et le plan d'affaires sont détaillées précédemment (pages 69 à 71) pour attester de la neutralité fiscale du projet présenté.

**3.3.2.3 La « Pièce A » aurait mérité de développer des éléments contextuels**

Ces éléments contextuels qui font défaut ne ressortent pas comme une absolue nécessité et ne constituent pas davantage une obligation réglementaire.

Leur présentation aurait cependant permis de mieux appréhender le projet, de présenter des démonstrations plus étayées, de mieux asseoir juridiquement ses ambitions et ses contours et de mieux cerner les différents bilans.

Ces éléments contextuels pouvaient porter utilement sur les certitudes juridiques, des ambitions de développement territorial, les alternatives possibles, la mesure des impacts socio-économico touristiques, la taille de l'offre, le lieu de vie et donc d'animation du territoire, l'organisation des circulations notamment douces, la répartition dans le temps des rôles des différents acteurs du fonctionnement du projet, l'approche financière et le plan d'affaires. Ils ne s'avèrent pas réglementairement obligatoires mais sont susceptibles de contribuer, de toute évidence, à une meilleure appréhension du projet global.

- **Concernant les documents d'urbanisme,**

La « pièce A » rappelle que le territoire est notamment assujéti à la Loi Littoral et en l'absence d'un Plan Local d'Urbanisme au Règlement National d'Urbanisme. Sur ce point, le document ne précise ni le stade d'élaboration du PLU ni les certitudes juridiques susceptibles d'y figurer pour garantir en particulier la pérennité de la ceinture verte mentionnée à diverses reprises et surtout pour sa surface située entre les limites du projet (au nord-est) et la Départementale 38, dite route des sables.

A cet égard les documents descriptifs du projet fournissent peu d'éclairage sur le contenu, les modalités de la polarité que le Scot situe sur le territoire de la ville de Brétignolles et dont le projet de port semble être l'un des éléments constitutifs nécessaires

- **Concernant les alternatives**

Hormis la perspective d'un port à sec, les autres alternatives sont sommairement écartées sans donner lieu à démonstration ni même à l'affichage d'un inventaire « des techniques possibles ». Au regard des avantages (§ IV.3.2.2 page 61) qu'offrent le site de la Normandelière, les impossibilités ou inconvénients d'autres sites ne sont pas évoqués.

Ainsi une étude comparée avec la ria de l'Auzance renforcerait probablement la pertinence du site de la Normandelière ; par ailleurs l'impossibilité d'extension du port existant à Saint Gilles Croix de Vie est affirmée mais pas démontrée.

- **Concernant l'offre de 915 emplacements,**

Elle ne fait pas beaucoup plus l'objet d'analyses ou de comparaisons. Son dimensionnement se réfère et aux études portant sur la filière nautique et à la liste d'attentes localement enregistrées ; il n'est cependant pas étayé.

La liste d'attente comprend 1573 demandes d'anneaux dont un peu plus de la moitié (57%) possède déjà un bateau; des mises en service opérées ces dernières années il semble constant qu'environ la moitié des demandes n'est pas honorée lorsqu'un emplacement est présenté. Sur la base de ces éléments, la demande réelle avoisinerait le nombre de 750.

De son côté, la Fédération Française des Ports de Plaisance évalue, sur le territoire national, les places manquantes à 54000 en 2003, les demandes en attente à 41775 en 2011 (40000 en 2012 selon l'étude de « Odyssée développement »), sachant qu'un quart environ porte sur le littoral atlantique (hors Bretagne).

Ces chiffres donnent à penser que le littoral manque d'environ 10000 emplacements probablement également repartis entre les différents segments de cette côte Atlantique ; ainsi le projet présenté capterait à lui seul près de 10% de cette demande.

- **Concernant la présentation du projet et de ses ouvrages,**

Les plans et coupes sont le plus souvent très lisibles mais on sait la difficulté parfois du public à les visualiser, par exemple pour se rendre compte que les bassins et leurs rives seront

aménagés en creux par rapport aux quartiers existants et n'obéreront pas les champs de vision vers l'océan.

Pour cette raison, quelques-uns des principaux ouvrages auraient pu être repérés sur des photographies aériennes (plus accessibles au grand public) et/ou accompagnés de simulations photographiques facilitant la compréhension de leur insertion paysagère.

- **Concernant les impacts socio-économiques**

- ✓ Les impacts économico-touristiques ;

On devine les avantages et les effets plus qu'ils ne sont démontrés ; il peut paraître étonnant que le dossier n'offre, en dehors des perspectives de création d'emplois, aucune donnée, aucun effet (mesurable) dans le domaine de l'économie touristique alors qu'une large part de l'activité et des emplois du pays de Saint Gilles Croix de Vie repose sur le tourisme.

Quant au soutien à la filière nautique locale, la mesure est également inexistante ; hormis l'effet vitrine qu'offrent déjà d'autres lieux (ports ...) ou événements (salons...) il est peu probable qu'il existe compte tenu des 70% du chiffre d'affaire que la filière réalise à l'exportation (source : Fédération des Industries Nautiques).

- ✓ Les impacts sociaux et sociétaux ;

De ce point de vue, la « pièce A » offre une perspective intéressante voir novatrice mais source de contradiction.

Elle rappelle que « le port de Brétignolles n'est pas conçu dans l'unique but de satisfaire aux besoins des navigateurs et des plaisanciers ... le port est un lieu d'activités pour la population toute entière ... le port est un site privilégié pour l'accueil d'événements festifs et culturels... ».

Elle inscrit légitimement cette perspective en avantage, au bilan du projet.

Dans le même temps, elle ne présente :

- ✓ Aucun chiffre concernant les coûts de travaux sur des bâtiments qui ne sont pas nécessaires au fonctionnement et à l'animation du port ou les surcoûts d'aménagements et de travaux de sécurité (y compris en plein air) que le regroupement de foule est susceptible de générer
- ✓ Aucune estimation d'exploitation concernant les dépenses afférentes à ce registre, ni aucune autre implication d'acteurs publics (et de leur budget) comme la commune de Brétignolles, l'office de tourisme ... qui disposent de compétences juridiquement avérées dans ce domaine.

- **Concernant les continuités de circulation, notamment douces,**

Une présentation à l'échelle au moins de la commune de Brétignolles voire du Pays de Saint Gilles Croix de Vie eut été judicieuse. Un tel plan de situation permettrait de mieux appréhender leur articulation avec les équipements existants et leur pertinence, tant en ce qui concerne leur situation que leur caractéristiques techniques (continuité cyclable sous forme de piste ou de bande, ces dernières assurant une moindre protection des usagers, continuité des chemins de Petites et de Grandes randonnées ...).

Du reste et du point de vue des circulations, il sera utile de préciser rapidement les modalités d'exercice des pouvoirs de police au sein du périmètre portuaire et probablement la domanialité de ces espaces de circulation publique afin de faire du port un lieu ouvert et de promenades (voir page74), ce qui constitue l'un des objectifs du projet.

▪ **Concernant la répartition des rôles et responsabilités entre les différents acteurs locaux,**

La « pièce A » élude ce point dont la présentation n'est pas réglementairement requise à ce stade de la procédure ; il offrirait cependant l'avantage de mesurer les incidences juridiques et financières pour chacun des acteurs locaux concernés que sont :

- ✓ La communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, compétente pour le moment pour mettre en œuvre le projet et exploiter ou l'ensemble du site ou le seul site du port - dans les limites portuaires proposées.
- ✓ La société publique locale qui aura la charge (par délégation) de l'exploitation du port pour une durée qui ne pourra être longue en l'absence d'investissements conséquents mis à sa charge (ce qui semble bien être prévu au vu du plan de financement -élément non obligatoire également- figurant à la page 69).
- ✓ La commune de Brétignolles qui est en charge sur son territoire de l'animation et des événements culturels.
- ✓ L'office de tourisme, chargé notamment de la promotion du territoire.

Les orientations de cette répartition, affichées dès l'enquête publique, présenteraient quelques avantages :

- ✓ D'une part pour la compréhension financière et juridique sur des registres aussi différents que l'animation des espaces et équipements du projet, les pouvoirs de police (portuaire et « routière »), les charges financières de gestion et d'exploitation de ces mêmes espaces équipements ou bâtiments,
- ✓ D'autre part pour le suivi complet du projet de territoire implicitement rattaché au projet de port.
- ✓ A ce titre, il est utile de souligner qu'un suivi environnemental est préconisé pendant 10 ans, que pour le moment rien n'est imaginé au-delà de la première décennie alors que d'autres éléments sont projetés sur 20 années (amodiations ...) et que pendant cette durée de 10 années, nulle concertation ou association n'est proposée.

▪ **Concernant les évaluations financières**

L'estimation sommaire des dépenses, exigée au terme de l'article R 112-4 du C. Expro., est bien présente ; comme nous l'avons vu ci-avant, elle gagnerait en fiabilité si sa présentation était plus détaillée (bien que non obligatoire).

Des éléments financiers manquent pour permettre d'approcher l'intégralité des coûts notamment d'investissement. Cela concerne les travaux sur les bâtiments existants ou projetés déjà cités (pages 35 et 37) et la rénovation de l'école de voile (page 74). Il est vrai que ceux-ci n'apparaissent pas « stricto sensu » indispensables au fonctionnement et à l'animation du port.

Nous l'avons également vu, des éléments financiers d'exploitation (également non obligatoires) la complètent afin notamment d'attester de la neutralité fiscale du projet, neutralité qui constitue tout autant un objectif qu'un engagement pris par l'équipe municipale de Brétignolles sur Mer.

En l'état, l'intérêt de cette présentation reste cependant limité parce que ses résultats annuels sont plus proches de ceux d'une trésorerie que d'un compte de résultats permettant de cerner le résultat net.

Ainsi, et à l'exception du capital remboursé chaque année, elle ne prévoit aucun amortissement des subventions reçues, aucun amortissement technique. Elle ne prévoit pas de provisions pour de grosses réparations qui s'avéreront indispensables une fois passée les toutes premières années de fonctionnement, pas davantage de redevance d'exploitation versée à la communauté de communes.

Toutefois à ce stade, il nous faut souligner que la réponse faite par le maître d'ouvrage à l'Autorité Environnementale (mémoire en réponse joint au dossier soumis à enquête publique) atténue largement, à défaut de les supprimer intégralement ces insuffisances.

### **3.3.3 Résumé non technique.**

Il a été complété à la demande de l'autorité environnementale. Nous pouvons donc dire maintenant : « Le Résumé Non Technique (RNT) est clair et bien documenté. »

### **3.3.4 Etude d'impact.**

#### ***3.3.4.1 Description du projet.***

Voir pièce A.

#### ***3.3.4.2 Contexte réglementaire.***

##### ***a) Déclaration ICPE***

Le pétitionnaire effectuera la/les déclarations de façon distincte de la procédure d'autorisation environnementale, conformément au 7° du II de l'article L.181-2 du code de l'environnement. Les activités/installations concernées sont la station de distribution de carburant pour les bateaux de plaisance et le point de collecte des signaux pyrotechniques périmés prévus dans le cadre du projet.

##### ***b) Au titre Article R122-2 du code de l'environnement.***

L'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement précise que les projets de ports de plaisance d'une capacité égale ou supérieure à 250 emplacements sont soumis à évaluation environnementale. Le présent projet comprend 915 emplacements.

Pour les autres points du projet, une étude au cas par cas est demandée :

- ✓ Infrastructure routière, y compris le pont.
- ✓ Aménagement du nouvel exutoire du ruisseau de la Normandelière dans le bassin portuaire.
- ✓ Création de la passe d'entrée du port au niveau de la bordure littorale, à l'extrémité sud de la dune de la Normandelière.
- ✓ Utilisation probable des sables dunaires issus du creusement du chenal pour du rechargement de plage.
- ✓ Installation d'un ouvrage de prise d'eau de mer avec une capacité de pompage de 1500 m<sup>3</sup>/h, dans le but de renouveler l'eau des bassins nautique et de baignade.
- ✓ Dans le cadre du projet, des aires de stationnement d'une capacité cumulée de 720 unités.

C'est donc au titre de la création d'un port de plaisance que cette étude d'impact est menée. Mais l'ensemble des éléments constitutifs du projet a été analysé.

c) Au titre de la nomenclature IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Activités). Issue de la « Loi sur l'eau ».

Les rubriques suivantes concernent des points du projets soumis à autorisation.

- ✓ 2.1.5.0 (Partie du bassin versant aménagé et du bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet d'une surface de 25,8 ha.)
- ✓ 2.2.1.0 Rejet des eaux de chantier dans le ruisseau de la Normandelière : vidange de la carrière de Bréthomé avant comblement.
- ✓ 3.1.1.0 Aménagement du nouvel exutoire du ruisseau de la Normandelière dans le bassin portuaire.
- ✓ 3.1.2.0 Aménagement du nouvel exutoire du ruisseau de la Normandelière dans le bassin portuaire
- ✓ 3.2.3.0 Création d'un bassin portuaire de 9 ha, d'un bassin nautique, d'un bassin de baignade et de mares
- ✓ 3.3.1.0 Création du bassin portuaire engendrant la destruction/dégradation de 3 ha de zone humide
- ✓ 4.1.1.0 Creusement du bassin portuaire et du chenal d'accès.
- ✓ 4.1.2.0 Edification des brise-lames semi-émergés en mer.

Pour les rubriques 2.2.1.0 – 2.2.3.0 – 3.1.5.0 -4.1.3.0 le présent projet est soumis à déclaration.

« Le dragage d'entretien éventuel du bassin portuaire n'est pas intégré au présent dossier, car la nécessité de réalisation de tels travaux et leurs incidences ne pourront être évaluées qu'à moyen terme (5-10 ans), en fonction du niveau de sédimentation dans le bassin et du niveau de la teneur de ces sédiments en éléments polluants. Il fera ainsi l'objet procédure de déclaration / autorisation administrative en lien avec la nomenclature Eau (art. L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement) le moment venu »<sup>1</sup>

d) Types de dérogation demandés vis-à-vis des espèces protégées.

- ✓ Demande de dérogation pour l'arrachage, l'enlèvement de spécimens d'espèces végétales protégées concernant 7 espèces.
- ✓ Demande de dérogation pour la capture ou l'enlèvement de spécimens d'espèces animales protégées concernant 8 espèces d'amphibiens et 7 espèces de reptiles.
- ✓ Demande de dérogation pour la destruction de spécimens d'espèces animales protégées concernant 8 espèces d'amphibiens, 6 espèces de reptiles, 1 espèce de mammifère.
- ✓ Demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées concernant 4 espèces d'amphibiens 4 espèces de reptiles 39 espèces d'oiseaux 15 espèces de mammifères.

Les Cerfa sont dans la partie H du dossier.

« L'analyse ayant conduit à cette demande de dérogation est exposée dans la présente étude d'impact, car elle fait partie de l'analyse de l'état initial du milieu naturel. »<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Etude d'impact page 62.

<sup>2</sup> Etude d'impact page 63.



e) Au titre de l'évaluation des incidences Natura 2000.

Le projet est susceptible d'avoir un impact notable sur les habitats ou les espèces d'intérêt communautaire d'un site Natura 2000 du fait de la proximité de tels sites :

- ✓ ZSC et ZPS « Dunes, forêt et marais d'Olonne » située 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 » situé en bordure au sud-ouest.

### 3.3.4.3 Etat initial.

a) Synthèse des enjeux concernant le compartiment physique

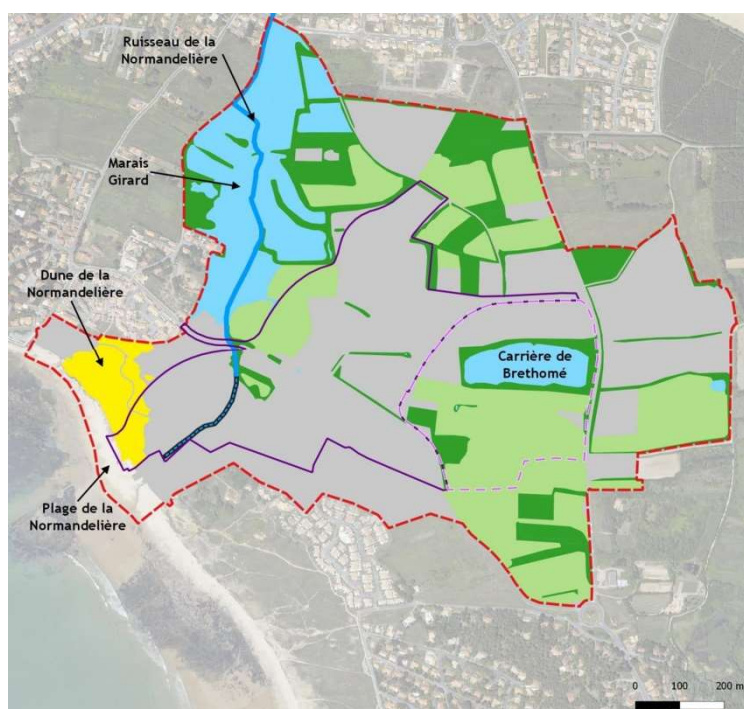
#### ■ Le patrimoine géologique

L'estran de Brétignolles-sur-Mer fait partie des 48 sites régionaux de l'Inventaire National du Patrimoine Géologique, avec un accès aux données de délimitation et de description dans le cadre de l'inventaire actuellement réservé.

Ce sont des roches paléozoïques (ère primaire) qui justifient cet intérêt. Les secteurs concernés sont situés en dehors de l'aire d'étude immédiate.

Aucun arrêté de protection des sites d'intérêt géologique en Vendée n'a encore été soumis à l'avis du CSRPN, de la CDNPS et des communes au moment du dépôt de la présente étude d'impact

#### ■ Le compartiment physique aquatique



##### Grands types d'habitats naturels

- Milieux littoraux
- Milieux humides et aquatiques
- Milieux herbacés mésophiles (faiblement artificialisés)
- Milieux arbustifs mésophiles
- Milieux artificialisés (urbains, forestiers ou agricoles)

##### Réseau hydrographique

- Cours d'eau non chenalisé
- Cours d'eau chenalisé

##### Emprise terrestre du projet

- Emprise terrestre du port
- Emprise de la butte
- Aire d'étude immédiate

La partie ouest de l'aire d'étude immédiate est traversée par le ruisseau de la Normandelière, auquel est associée la zone humide naturelle du Marais Girard.

Le ruisseau de la Normandelière possède un débit faible. (Débit moyen entre 120 litres et 6 litres par seconde). La qualité de l'eau est dégradée., en particulier en ce qui concerne l'aspect bactériologique. Cela est certainement dû à des assainissements non collectifs non conformes.

L'aire d'étude immédiate se superpose à la masse d'eau souterraine FRGG029 qui à cet endroit affleure la surface.

b) Compartiment physique littoral ;

En mer, les mouvements de l'eau suivent un axe privilégié. du Nord-Ouest vers le Sud-Est. Les courants sont toujours parallèles à la côte. Ils se séparent en deux branches à hauteur des roches du repos et se reforment en aval.

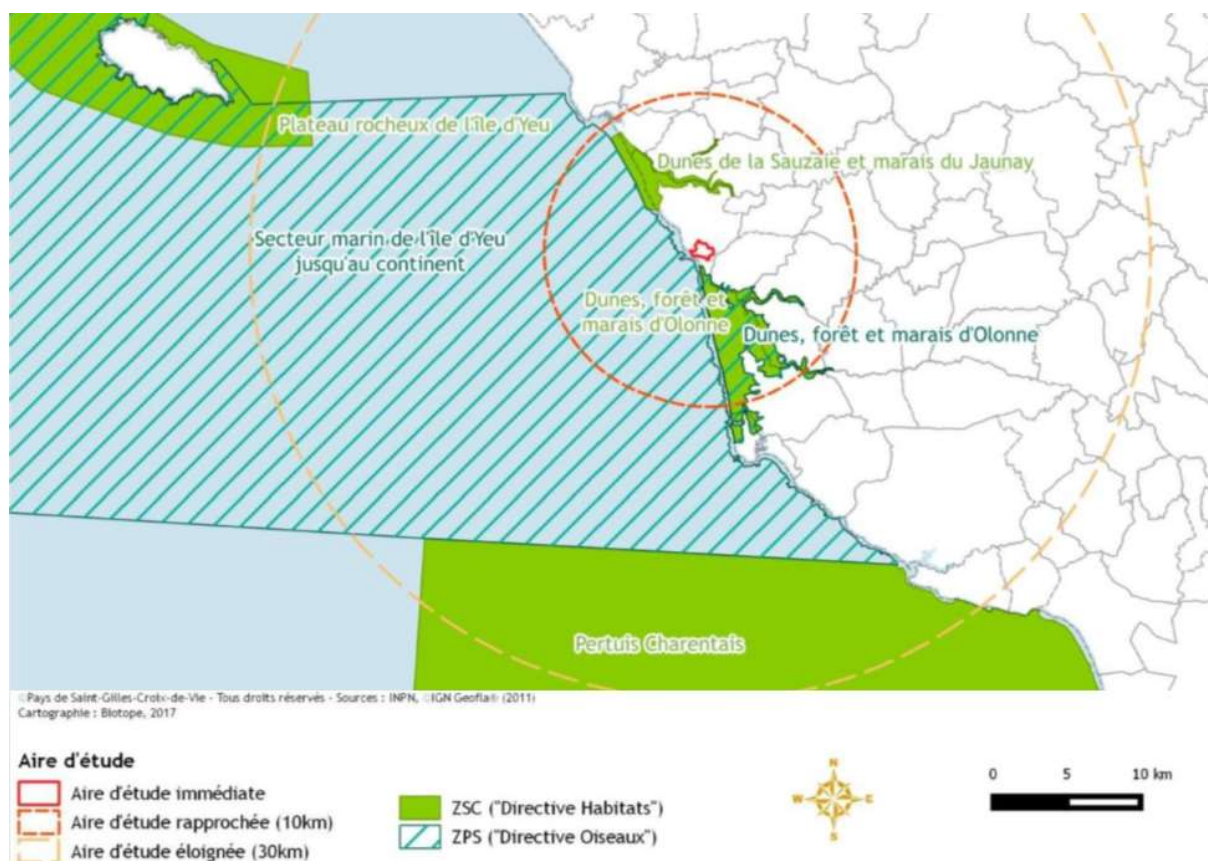
La circulation des sédiments (le sable) suit la même trajectoire.

Le trait de côte est considéré comme stable à hauteur de la Normandelière.

c) Zonages du patrimoine.

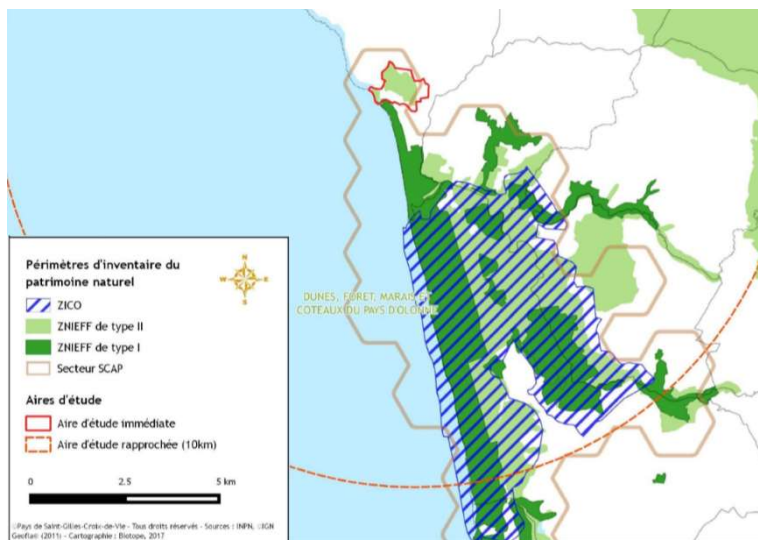
- Sites Natura 2000.

Code	Intitulé	Distance de l'aire d'étude
ZPS FR 52120158	Secteur marin de l'île d'Yeu au continent	Borde l'aire d'étude immédiate au niveau des aménagements maritimes.
SIC /ZSC FR5200656	Dunes, forêt et marais d'Olonne	A 1 KM au sud
SIC/ZSC FR5200655	Dunes de la Sauzaie et marais du Jaunay	A 2,5 km au nord
ZPS FR5212010	Dunes, forêt et marais d'Olonne	A 1 km au sud.
APPB FR3800511	L'Ileau de Champclou	A 9 km au sud
SIC /ZSC FR5200653	Marais Breton, baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt de Monts	A 11 km au nord.
SIC /ZSC FR5200657 ;	Marais de Talmont et zones littorales entre les Sables-d'Olonne et Jard-sur-Mer.	A 17 km au sud.
SIC /ZSC FR5400469	Pertuis Charentais	A 20 km au sud
ZPS FR5212009	Marais Breton, baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt de Monts	A 11 km au nord
ZPS FR5412026	Pertuis charentais	A 20 km au sud.
ZSC FR5202013	Plateau rocheux de l'île d'Yeu	A 27 km à l'ouest.



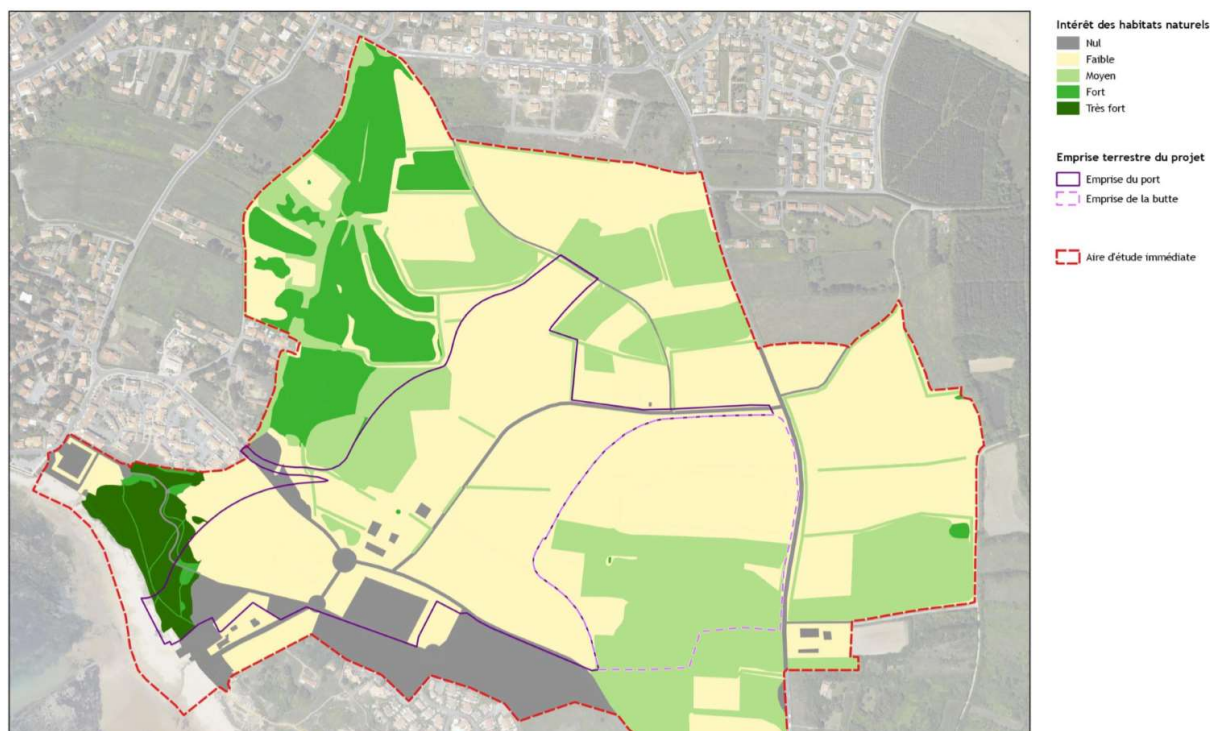
- Zonages d'inventaire.

- L'aire d'étude immédiate est couverte à 56% par une ZNIEFF de type II (FR 520005766 « dune, forêt, marais et coteaux du pays d'Olonne), pour une surface de 62 ha. Cette surface représente 1,6% de la surface totale de la ZNIEFF II.
- Par ailleurs, l'aire d'étude immédiate est couverte à 83% par un secteur SCAP (SCAP060, Dunes, forêt et Marais d'Olonne), pour une surface de 90 ha. Cette surface représente 1,2% de la surface totale du secteur SCAP.



- Une ZNIEFF de type I (FR 520005767 « Forêt et dunes de la Vieille Garenne à la Paracou») est présente à une centaine de mètres au sud de l'aire d'étude immédiate.
- Les périmètres réglementaires et d'inventaires présents au sein des aires d'étude rapprochée (10km) et éloignée (30km) concernent principalement des massifs dunaires, des marais littoraux et des vallées.

d) Milieu naturel terrestre.



Concernant les habitats naturels, l'emprise du projet croise un secteur à enjeu très fort. Il s'agit des dunes blanches de la Normandelière. Les autres enjeux présents sur ce secteur sont moyens et faibles.

Concernant la flore, 7 taxons sont protégés, dont deux au niveau national : l'œillet des dunes et le cynoglosse des dunes. L'enjeu de l'aire d'étude est considéré « FORT ». Cet intérêt est nettement centré sur la dune de la Normandelière.

Un autre enjeu fort concerne les amphibiens, que l'on trouve essentiellement dans le marais Girard.)

Des enjeux moyens sont identifiés pour les odonates (un ordre d'insectes comprenant les libellules), les reptiles, les oiseaux nicheurs, les chiroptères et un mammifère, le campagnol amphibie.

e) Milieu naturel marin.

Un enjeu fort est retenu pour le domaine intertidal (estran) rocheux. On y trouve une grande diversité d'habitat et une richesse importante d'algues.

L'étude a permis de recenser 77 taxons et d'identifier 5338 individus.

Enfin, ce substrat rocheux constitue surtout le support physique des hermelles, lequel offre ainsi un potentiel de colonisation important par cette biocénose d'intérêt.

L'enjeu concernant les hermelles est également fort.

Les hermelles sont des vers construisant des tubes accolés les uns aux autres et formant des plaques.



En ce qui concerne les mammifères marins et le tortues marines l'enjeu est considéré comme faible dans la zone de 2 km autour du projet et moyen pour deux espèces de dauphin et un marsouin dans la zone de 20 km.

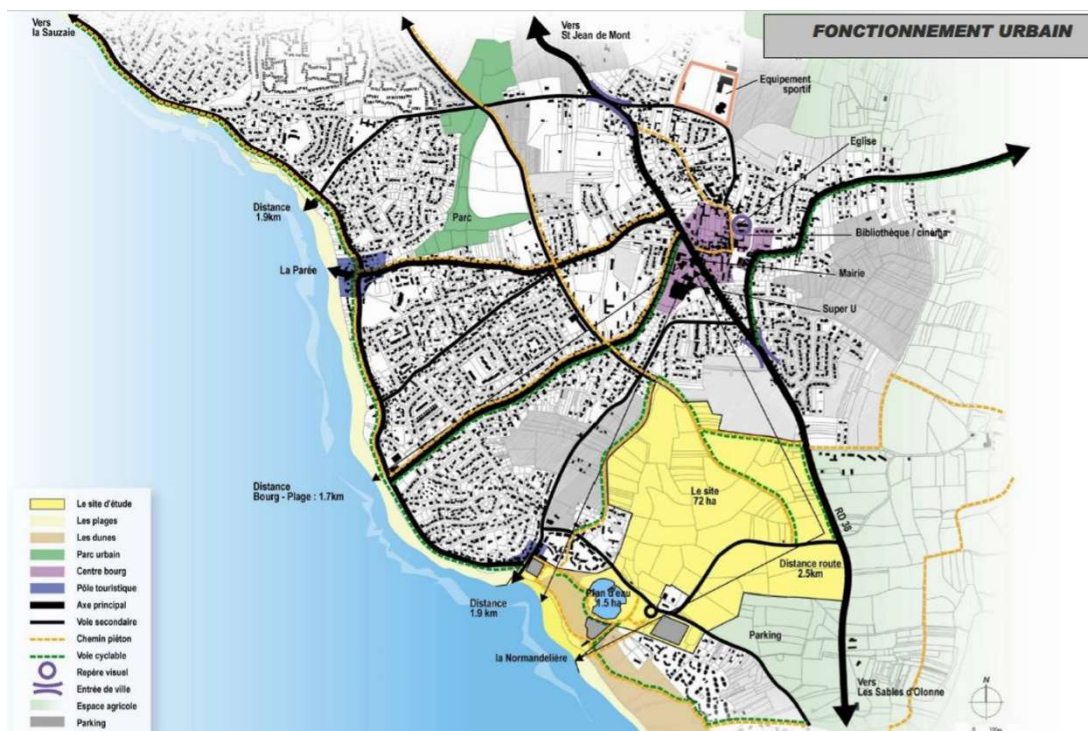
f) Milieu humain.

Brétignolles sur Mer à 4250 habitants. Cette population peut être multipliée par cinq au mois d'août.

L'est de l'aire d'étude immédiate est longé par la « ceinture verte », démarche initiée en 2002 par la commune dans le but de protéger les espaces naturels et agricoles périurbains, et par conséquent les espaces situés en arrière du dispositif, de l'étalement des surfaces artificialisées.

L'aire d'étude immédiate est actuellement desservie, dans sa périphérie ou en son sein, par une voirie locale (rue de la source, rue de la Normandelière, rue du Dolmen) ou départementale (RD38, reliant Saint-Jean-de Monts aux Sables d'Olonne).

L'ambiance acoustique au sein ou en périphérie de l'aire d'étude immédiate est conforme à ce qui peut être attendu dans ce type de contexte : ambiance calme au niveau des habitations éloignées des routes, plus bruyante le long de la RD38 et intermédiaire le long des routes secondaires.

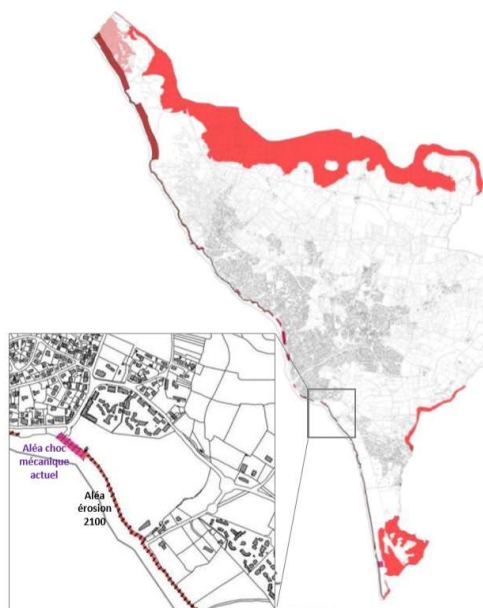


Au niveau du site, l'école de voile permet à 2000 personnes chaque année de pratiquer ce sport. Les associations de plaisanciers et de pêcheurs comptent environ 200 adhérents.

g) Risques majeurs.

L'aire d'étude immédiate est concernée :

- Par le risque littoral de choc mécanique actuel, localisé à l'extrémité nord de la dune du Marais Girard, et le risque littoral d'érosion uniquement à l'horizon 2100 (PPRL du Pays de Monts).



Carte du zonage réglementaire du PPRL du Pays de Monts (DDTMS, 2016)

- Par le risque d'inondation par remontée de nappe au niveau du Marais Girard du fait d'une nappe subaffleurante ;
- Par le risque sismique, d'aléa modéré, comme le reste de la commune ;
- Par le risque météorologique (tempête, surcote), déjà pris en compte dans les risques littoraux.

*h) Patrimoine culturel et paysager.*

Aucune co-visibilité n'existe avec des sites inscrits et classés.

Seul le Dolmen dit « la Pierre Levée de Soubise », présente un enjeu relatif au sein de l'aire d'étude immédiate.

Concernant le patrimoine archéologique, une importante campagne de fouille préventive a été menée. Voir la partie 2.2.5. [Le diagnostic archéologique de La Normandelière](#)

Se distinguent, dans l'emprise du site, deux principaux types de paysage :

- **La façade littorale,**

Plutôt rectiligne, elle offre, depuis la plage de la Normandelière, une vue dégagée vers les dunes et plages au sud de Brétignolles-sur-Mer. Au nord, un décroché de la côte, au niveau de la plage du marais Girard et très urbanisé, ferme cependant l'horizon. D'une manière générale, le littoral est aménagé pour accueillir un tourisme balnéaire (plan d'eau de mer, parking, école de voile, points de restauration...).

- **L'intérieur rural,**

Il est structuré par les espaces cultivés, des chemins, des haies bocagères et boisements. Il en résulte des jeux d'ouverture/fermeture visuels sur l'environnement au gré des « filtres visuels » végétaux. Quelques habitations s'y rencontrent.



Vue sur le parking et le port à sec depuis le haut de la dune (Biotope, 2015)



Vue panoramique depuis l'estan sur la plage du Marais Girard, avec au centre l'école de voile et le poste de surveillance et en arrière-plan la plage de la Normandelière, (Biotope, 2015)



Vue des espaces agricoles bordant le Marais Girard depuis l'ancienne ferme de la Normandelière (Urbicus, 2015)

#### **3.3.4.4 Raisons du choix.**

Le site de la Normandelière a été choisi car une importante activité nautique y existe déjà. Chaque jour, en été des dizaines de bateaux y sont mis à l'eau. L'école de voile et un club nautique y sont installés.

La solution du port à sec n'a pas été retenue car :

- ✓ Elle ne correspond pas à la demande des plaisanciers. \*
- ✓ Elle demande également des aménagements sur le Domaine Public Maritime.
- ✓ L'impact visuel est considérable.
- ✓ Elle n'a pas de répercussion positive sur le tourisme.

**Le port « aber » a été retenu car il permet une meilleure insertion paysagère.**

Le choix du type de port est documenté dans la partie [L'étude du marché nautique](#)

#### **3.3.4.5 Impacts potentiels.**

##### **a) Impacts potentiels du projet**

Les conséquences prévisibles de la mise en œuvre du projet de port, énumérées ci-après seront atténuées voire supprimées en fonction des mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation (ERC) qui seront mises en œuvre.

### 3.3.4.5.a.1 Evolution probable de l'environnement

L'étude d'impact comporte :

- Une description des aspects de l'état actuel de l'environnement dénommée « scénario de référence »<sup>3</sup>
- Leur évolution en cas de mise en œuvre du projet
- Un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet

Les points 2 et 3 font l'objet d'un tableau comparatif dans lequel il est mentionné que la réalisation du projet est susceptible de produire les effets suivants :

- a) **Dune de la Normandelière** : destruction de 0,8ha, réhabilitation d'une surface identique et maintien de la plupart des espèces d'intérêt ;
- b) **Marais Girard** : destruction de 1,8 ha de zones humides, sans végétation d'intérêt et dégradation de 1,3 ha de zones humides dont 0,4 ha de végétation d'intérêt. Il est également mentionné que dans ce marais la végétation et les espèces d'intérêt sont actuellement en régression pour cause de gestion inadaptée et apparition de plantes invasives. En l'absence d'actions concrètes et pérennes, le caractère humide sera conservé mais l'intérêt faunistique et floristique sera fortement diminué (avec ou sans le port) ;
- c) **Mares** : sur 8 mares recensées, 2 seront détruites et 1 risque de s'assécher. La préservation de la flore et des amphibiens dans les autres mares résultera de la mise en œuvre des mesures compensatoires MC4, 5 et 6. Sans lesdites mesures, avec ou sans le port, ces cortèges d'intérêt risquent de disparaître (comblement naturel, fermeture des berges) ;
- d) **Carrière Bréthomé** : elle sera supprimée au profit d'une butte bocagère. Il n'y a pas actuellement de végétation d'intérêt dans cette carrière et les habitats d'espèces d'intérêt y sont faibles ;
- e) **Ruisseau de la Normandelière** : pas d'effet à court terme sur la partie nord (amont de la STEP) mais régression et disparition des végétations et espèces d'intérêt (idem sans le projet) sans la mise en œuvre de la mesure compensatoire MC4. Par contre la partie sud, qui est en mauvais état, sera supprimée ;
- f) **Milieux herbacés mésophiles (faiblement artificialisé)** : sur 24 ha recensés 8 seront détruits dont 6 sous la butte bocagère ;
- g) **Fourrés, haies, lisières (15 ha, dont 7,5 km de haies arbustives)** : destruction de 3 hectares de fourrés dont 871 m de haies arbustives.

### 3.3.4.5.a.2 Impact sur le compartiment physique et le milieu naturel terrestre

Les tableaux 86 à 92 de la pièce C (page 269 à 275) récapitulent les impacts potentiels, leurs caractéristiques, leur niveau, la démarche retenue et les principales mesures ERC associées. Ils contiennent une description des principaux éléments concernés.

Exemple :

---

<sup>3</sup>Voir pages 64 à 233 de l'étude d'impact pour l'état initial



Impact potentiel	Caractéristiques de l'impact			Principaux éléments concernés (protégés et ou d'intérêt) liés aux milieux humides et aquatiques	Niveau d'impact	Démarche retenue et principales mesures associées
	Phase	Type	Vecteur d'impact			
Impacts potentiels permanents des aménagements terrestres sur le milieu humide et aquatique						
Destruction de végétation d'intérêt	Travaux	Direct permanent	Terrassement et aménagement dans l'emprise globale du projet (port et butte)	Au niveau du marais Girard : destruction évitable de diverses végétations d'intérêt très fort (roselières, prairies humides, saulaies hygrophiles, herbiers...) et de la partie du ruisseau de la Normandelière	Très fort	Evitement possible (adaptation plan de masse pour évitement total des emprises sur végétations humides d'intérêt du marais Girard. Blocage accès en phase travaux etc)
				Au niveau de la mare C : destruction prévisible d'herbiers aquatiques	Fort	Accompagnement (transfert de végétations aquatiques enracinées ....)

### 3.3.4.5.a.3 Impact sur l'avifaune marine

Les impacts listés concernent les espèces côtières et pélagiques. L'aire d'étude présente un intérêt modéré que pour la macreuse noire et la tournepierre à collier, pour les autres espèces l'impact est qualifié de très faible.

### 3.3.4.5.a.4 Impact sur les mammifères marins et les tortues marines

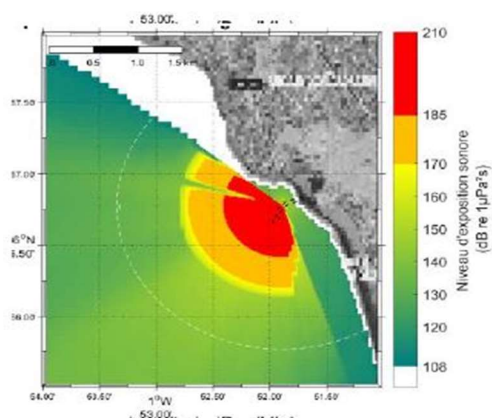
Ces impacts ont pour origine principale les travaux de construction du port en raison des bruits produits par le déroctage du chenal. Une étude acoustique a été réalisée par Quiet-Océans (annexe 32 page 546 document C).

Groupes d'espèces	Distances de dépassement des seuils de dommages physiologiques temporaires (TTS)		Distances de dépassement des seuils de dommages physiologiques permanents (PTS)	
	Distance moyenne	Distance maximale	Distance moyenne	Distance maximale
Mammifères hautes fréquences (Marsouin commun)	116 m	283 m	14 m	14 m
Mammifères moyennes fréquences (Dauphin commun, Grand Dauphin)	7 m	7 m	1 m	1 m
Pinnipèdes (Phoque gris)	430 m	1 024 m	220 m	470 m

Rappel : par principe de précaution, ces distances sont basées sur une approche conservatrice, qui maximise la puissance émise.

Les principaux résultats des modélisations sont fournis dans le tableau ci-contre, qui présente, pour chaque groupe d'espèces étudié la distance moyenne de dépassement du seuil de dommage physiologique temporaire (TTS) et permanent (PTS) ainsi que la

distance maximale azimuthale (vers le large, Ouest).



Carte des risques sonore pour les pinnipèdes (phoques) en hiver, cas d'un déroctage au centre du chenal (source Quiet-Océans 2017)

Légende : la zone rouge correspond à la zone de risque physiologique direct permanent (PTS), la zone orange correspond à un risque physiologique direct temporaire (TTS)

Les impacts potentiels concernent principalement le marsouin commun (dépassement des seuils de TTS jusqu'à 283 m vers le large) et le phoque gris (dépassement des seuils de PTS jusqu'à 470 m et des seuils TTS jusqu'à 1024m vers le large) .

Pour le marsouin commun les risques d'impacts permanents sont très faibles mais non nuls (14m).

Pour le dauphin commun, le grand dauphin, le globicéphale noir et le dauphin bleu et blanc les risques TTS et PTS sont très faibles mais non nuls (respectivement 7 m et 1 m).

Les distances de perturbation comportementale (réaction) sont supérieures à celles des dommages physiologiques (quelques centaines de mètres à plus d'un km pour les espèces les plus sensibles). Toutefois cette perturbation est considérée faible à nul/négligeable car elle est très ponctuelle (retour au niveau de bruit ambiant après le tir).

Les distances de zones de risques de dommage pour les tortues marines n'ont pas été déterminées dans l'étude Qiet-Océans, qui a ciblé les principales espèces susceptibles de fréquenter les abords de la zone de projet. Toutefois, ces tortues sont prises en compte dans les mesures de réduction des impacts potentiels.

En résumé les impacts potentiels sur les mammifères marins et les tortues marines sont qualifiés :

- en phase travaux : **de modéré à très faible pour les tirs de déroctage (blessure auditive, gêne comportementale) et de faible pour l'accroissement de la turbidité et les pollutions accidentelles (dégradation de l'habitat) ;**
- en phase d'exploitation : **de négligeable en ce qui concerne l'emprise des aménagements extérieurs (perte d'habitats) et la navigation (perturbation d'individus/collision par des navires)**

#### 3.3.4.5.a.5 Impacts sur le benthos <sup>4</sup>

Les effets et les causes de ces impacts peuvent être résumés comme suit :

##### En phase travaux

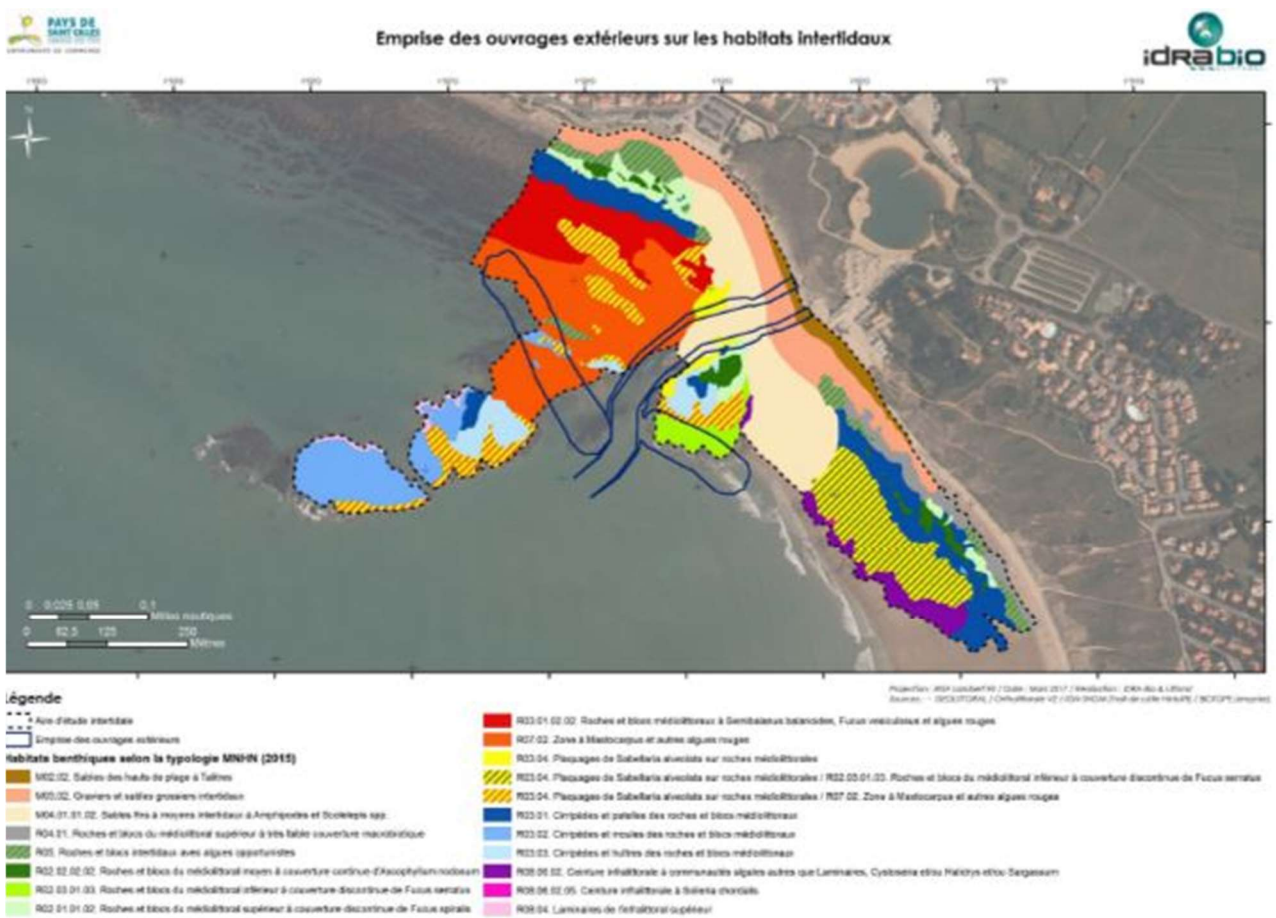
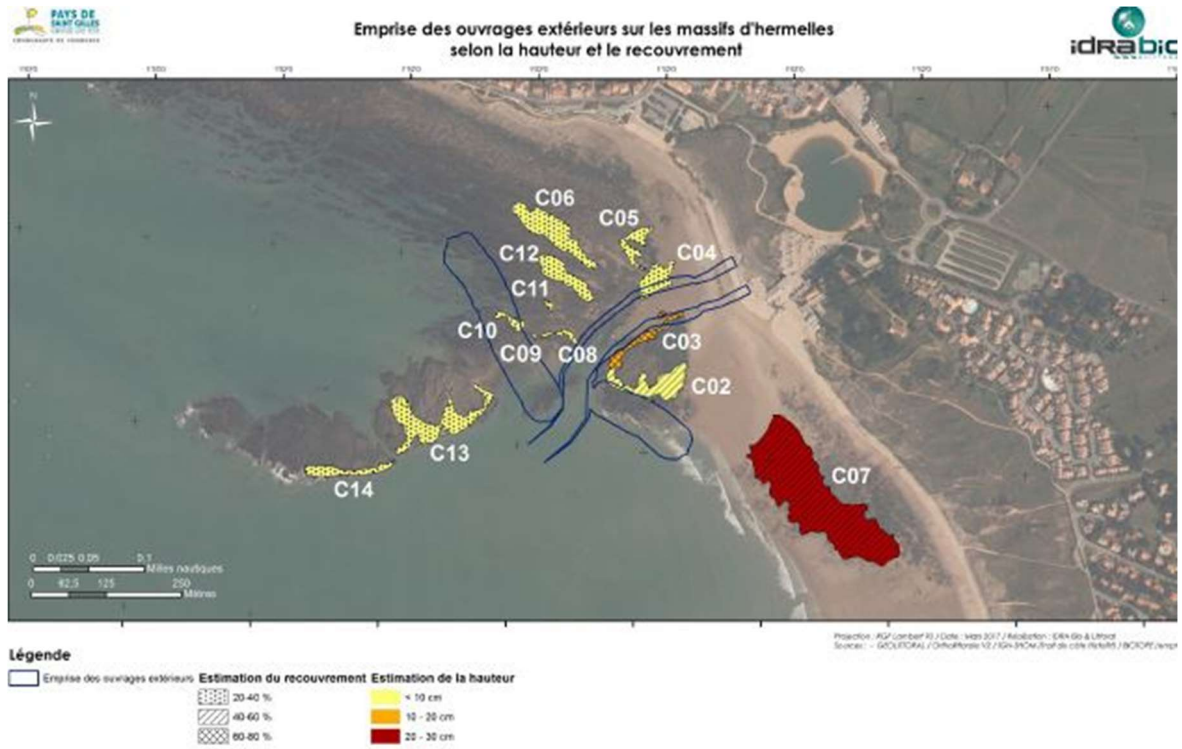
Effets	Causes	Impact	
		Niveau	Surface
Dégradation/destruction des habitats marins	La pollution accidentelle	Idem à surface	Pas quantifiable à l'avance, dépendra de l'importance et de la nature de la pollution et la possibilité ou non de mettre en place des barrages
	La création des ouvrages extérieurs	Faible à moyen	6,43 ha, dont 4,55 ha sur les substrats meubles et 1,88 ha sur les substrats rocheux (Brises lames, chenal d'accès, placages en enrochement, pistes d'accès chantier)
	Le rechargement des plages	Faible à fort	

##### En phase d'exploitation

<sup>4</sup> organismes aquatiques vivant en relation étroite avec le fond marin

Effets	Causes	Niveau d'impact
Dégradation des habitats marins	Les dragages d'entretien	Faible à moyen
	Le refoulement des matériaux de dragage	moyen
Modification des conditions hydrodynamiques	L'implantation des ouvrages extérieurs	Faible voire positif pour les hermelles

Tableau 108. Synthèse des impacts potentiels sur le benthos						
Compartment impacté	Phase	Type d'impact	Enjeu du compartiment	Sensibilité du compartiment	Niveau d'impact potentiel	Types de mesures retenues
Dégradation/destruction des habitats marins par pollution (phase travaux & exploitation)						
Ensemble des habitats naturels marin	Travaux	Direct, Temporaire ou permanent	Faible à fort	Faible à fort	Faible à fort	Réduction et accompagnement (Plan de Prévention des Risques et de gestion des pollutions, suivis)
Dégradation/destruction par la création des ouvrages extérieurs (phase travaux)						
Habitats meubles intertidaux	Travaux	Direct, Permanent	Faible	Faible	Faible	Réduction et accompagnement (choix de variante d'implantation ; essais de déplacement d'Hermelles)
Habitats meubles subtidaux	Travaux	Direct, Permanent	Moyen	Faible	Faible à moyen	
Habitats rocheux intertidaux	Travaux	Direct, Permanent	Fort	Faible	Faible à moyen	
Habitats rocheux subtidaux	Travaux	Direct, Permanent	Moyen	Faible	Faible à moyen	
Hermelles	Travaux	Direct, Permanent	Fort	Fort	Faible à moyen (faible surface)	
Dégradation/destruction par rechargement de plage (phase travaux)						
Habitats meubles intertidaux	Travaux	Direct ; Temporaire	Faible	Faible	Faible	/
Habitats rocheux intertidaux	Travaux	Indirect ; Permanent	Fort	Moyen	Moyen	Réduction (Limitation/ajustement des volumes pour le rechargement des plages à hauteur des massifs d'hermelles, suivis)
Hermelles	Travaux	Indirect ; Permanent	Fort	Fort	Fort	
Dégradation par dragages d'entretien (phase exploitation)						
Habitats meubles intertidaux	Exploitation	Direct, Temporaire	Faible	Faible	Faible	Réduction (adaptation du planning d'intervention, suivis)



3.3.4.5.a.6 Impacts sur Natura 2000

La liste et le plan des sites Natura 2000 figurent au c) du point 3.3.4.3 ci-dessus.

a) Habitats inscrits à l'annexe I de la directive « Habitats »

En cas de phénomènes érosifs majeurs ou durables générés par une modification notable de la courantologie et des mouvements sédimentaires causés par des aménagements maritimes non adaptés, la pérennité de la dune grise pourrait être remise en cause (Dunes embryonnaire atlantique – 2110 - blanche atlantique – 2120 -, côtière fixée 2130).

Une augmentation de la fréquentation piétonne à proximité du port pourrait porter atteinte à ces mêmes habitats en particulier au niveau de la plage et de la dune de la Garenne.

b) Espèces inscrites à l'annexe II de la directive « Habitats »

Parmi les différentes espèces identifiées dans l'aire d'études seules les suivantes sont susceptibles d'être impactées :

▪ **Pour la flore :**

Le cynoglosse des dunes dont l'habitat pourrait-être dégradé comme mentionné au a) ci-dessus ;

▪ **Pour les insectes :**

L'agrion de mercure dont l'habitat se trouve en très mauvais état de conservation dans la partie centrale du marais Girard au niveau du ruisseau de la Normandelière (1 seul individu observé en 2015, non revu en 2016) ;

▪ **Pour les chiroptères :**

L'enjeu est qualifié de moyen et sans particularité, toutefois le projet est susceptible d'affecter les territoires de chasse/transit et des bâtiments favorables au gîte temporaire ;

▪ **Pour les mammifères marins :**

Le marsouin commun, le grand dauphin et le phoque gris risquent des blessures auditives et des gênes comportementales liées aux travaux de déroctage du chenal (risques temporaires qualifiés de très faible à modéré)

▪ **Oiseaux**

Pour les oiseaux migrateurs et hivernants l'impact estimé est modéré pour la macreuse noire et le tourneperce à collier et très faible pour les autres espèces ;

Pour les oiseaux nicheurs seule l'alouette lulu est susceptible d'être concernée et ce à un niveau très faible (espèce non menacée et 1 seul couple identifié en 2017 dans l'aire d'étude, aucun en 2015)

3.3.4.5.a.7 Impacts sur le milieu humain

▪ **Les impacts temporaires imputables aux travaux d'aménagement sont :**

a) Pour les riverains et/ou les usagers :

- Les dégradations de l'ambiance sonore et visuelle, ainsi que de la qualité de l'air ;
- Les perturbations des accès, de la circulation et des réseaux divers.

- b) Pour les commerces locaux : contribution à l'économie locale (effets positifs).
- **Les impacts permanents issus des travaux et/ou de l'exploitation se résument comme suit :**
- a) Pour les riverains, les usagers et l'économie locale :
- **Confort et sécurité de la navigation (usagers du port) ;**
  - **Modification de l'ambiance sonore et perturbation de la circulation ;**
  - **Contribution à l'économie, aux activités locales et au développement touristique (effets positifs);**
  - **Perturbation des activités de pêche à pied et de promenade ainsi que modification des conditions de navigation.**
- b) Pour la sécurité des biens et des personnes : modification des risques littoraux avec l'entrée d'eau de mer dans le bassin portuaire (risque de submersion marine).
- c) Pour les usages de l'eau :
- **Intrusion marine vers les puits ;**
  - **Dégradation superficielle de l'eau pour la baignade, les nouveaux bassins nautique et la pêche à pied ;**
  - **Réduction de la ressource en eau par destruction d'un volume d'eau superficielle et augmentation de sa consommation.**

#### 3.3.4.5.a.8 Impacts sur le paysage et le patrimoine culturel

Les aménagements modifieront le paysage tant terrestre (sur et autour du projet) que maritime (affleurements rocheux).

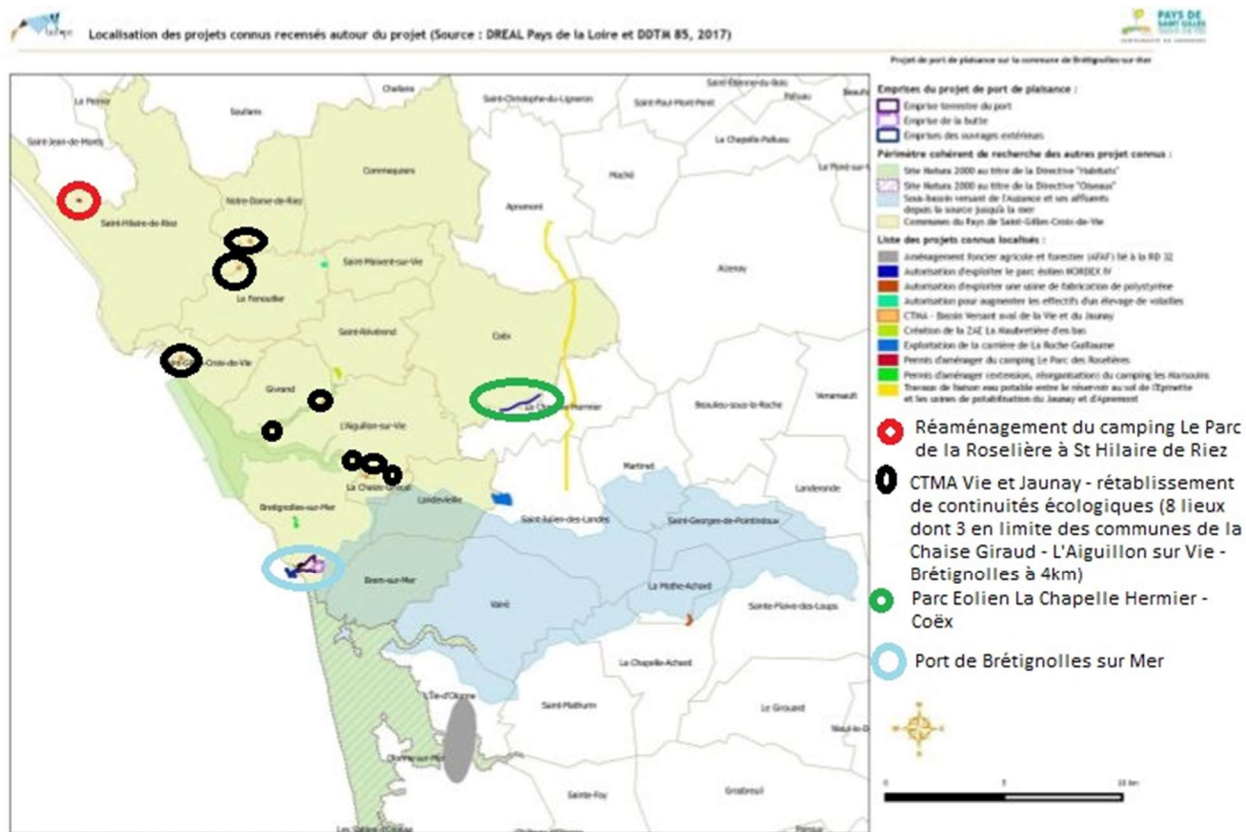
La butte bocagère se situera à 200 m de la Pierre Levée de Soubise (monument historique) et les continuités visuelles sur le littoral seront affectées par la nouvelle topographie des lieux.

Les terrassements en déblai atteindront des horizons tourbeux profonds potentiellement porteurs de vestiges archéologiques.

#### 3.3.4.5.a.9 Effets cumulés du projet avec d'autres projet connus

En application de l'article R122-5 II 5° e du code de l'environnement, un recensement des projets susceptibles de produire des effets cumulés avec celui soumis à enquête publique a été réalisé sur la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2013 au mois de mai 2017 (date de dépôt de l'étude d'impact).

Sur les 10 projets identifiés, 7 sont déjà réalisés. Il est estimé que sur les 3 restants, aucun ne produira d'effet cumulable avec ceux du projet de port soit en raison de la distance (18km pour le camping de St Hilaire de Riez), ou de la nature des travaux (parc éolien de la Chapelle Hermier-Coëx à 10 km) ou encore de leur morcellement géographique et temporel (CTMA Vie et Jaunay – 8 lieux et travaux étalés sur plusieurs années).



### 3.3.4.6 Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi

A l'issue de l'évaluation des impacts potentiels, des mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi de ces impacts ont été définies. Elles sont codifiées, listées et décrites dans des tableaux figurant pages 295 à 349 de la pièce C. Une synthèse est en outre présentée pages 350 à 353 de cette même pièce.

La codification est réalisée par phase d'application, type mesure et compartiment suivi d'un chiffre correspondant à l'identifiant unique de la mesure du compartiment.

Phase d'application	Code	Type de mesure	Code	Compartiment	Code	Compartiment	Code
Conception	C	Mesures d'évitement	ME	Compartiment physique général	Ph	Milieu naturel dunaire	Nd
Travaux	T	Mesures de réduction	MR	Compartiment physique aquatique	Aq	Milieu naturel aquatique et humide	Nh
Exploitation	E	Mesures d'accompagnement	MA	Compartiment physique littoral	Li	Milieu naturel bocager	Nb
		Mesures de suivi	MS	Milieu humain	Hu	Milieu naturel marin	Nm
				Paysage et patrimoine culturel	Pa	Mesures transversales	Nt

EX : T\_MR\_Ph2 pour optimisation des mouvements de matériaux et des zones de remblais.

Chaque impact identifié a été pris en compte pour déterminer la mesure qu'il est possible de lui appliquer sur la base du meilleur rapport faisabilité/efficacité/coût de réalisation et/ou d'exploitation.

Le résumé suivant peut en être fait :

a) Evitement

Code	Intitulé de la mesure
C_ME_Aq2	Choix d'une variante d'aménagement du port de moindre impact sur l'environnement terrestre (Marais Girard)
C_ME_Li2	Conception du port ne modifiant pas le risque de submersion marine
C_ME_Li3	Conception du port et protection de la dune ne modifiant pas le risque de recul du trait de côte
C_ME_Nh1	Suppression des emprises du projet sur les végétations humides d'intérêt du Marais Girard
E_ME_Nb3	Prise en compte des chauves-souris en cas de réfection/réhabilitation ultérieure de la ferme de la Normandelière
T_ME_Nt4	Adaptation du planning des travaux terrestres préparatoires (abattage, décapages) aux contraintes environnementales
T_ME_Nm2	Evitement des risques de recouvrement sableux des massifs d'Hermelles et de destruction de nichés d'oiseaux, liés au chargement des plages.
T_ME_Nm5	Prise en compte des mammifères marins dans le cadre de l'atelier pyrotechnique de déroctage
C_ME_Hu1	Suppression du risque d'inconfort et d'insécurité pour les usagers du port (diminution de la hauteur de la houle et de l'agitation dans le port)

Les évitements proviennent majoritairement de la phase conception.



b) Réduction

Code	Intitulé de la mesure
C_MR_Ph1	Participation à la lutte contre le changement climatique (performance énergétique des bâtiments, consommation d'eau, tri et valorisation des déchets, éclairage urbain économe)
C_MR_Ph2	Optimisation des mouvements de matériaux et des zones de remblais (réemploi et dépôt sur site des matériaux excavés)
C_MR_Aq1	Réduction des effets du projet sur de la qualité de l'eau par application des principes Ports propres et HQE
C_MR_Aq3	Réduction des effets du projets sur la nappe d'eau souterraine par mise en œuvre d'un écran de confinement du bassin portuaire
T_MR_Aq4	Réduction des effets d'entraînement des matières en suspension du chantier sur le milieu aquatique marin (bassin de régulation, fossés de stockage provisoire, stratégie de terrassement etc)
T_MR_Aq5 E_MR_Aq6	Réduction du risque de pollution chronique ou accidentelle du milieu aquatique tant en phase chantier (plateforme spécifique carburants et hydrocarbures, citernes eaux grises, dispositifs anti pollution d'urgence ...) qu'en phase exploitation (principes ports propres et HQE, dragages d'entretien du chenal, renouvellement de l'eau des bassins....)
C_MR_Li1	Variante de brise-lames de moindre impact sur l'environnement marin et littoral (transit sédimentaire, benthos....)
C_MR_Nd1	Limitation des effets érosifs indirects sur le cordon dunaire
C_MR_Nd2	Réduction maximale des emprises sur le massif dunaire (constriction maximale du chenal, stabilisation du pied de dune)
T_MR_Nd4	Maîtrise renforcée des emprises de travaux sur la dune (clôtures, sensibilisation et surveillance des entreprises, ....)
E_MR_Nd5	Maîtrise des nouveaux flux de fréquentation dans les dunes connexes au projet .
T_MR_Nh3	Cloisonnement des amphibiens et maîtrise renforcée des emprises travaux au niveau du Marais Girard
C_MR_Nb1	Retour à un état bocager de la butte après travaux
T_MR_Nm1	Adaptation du planning d'aménagement de la digue et du chenal aux contraintes environnementales (travaux hors période d'hivernage des oiseaux marins)
E_MR_Nm4	Adaptation des périodes de dragages d'entretien aux contraintes environnementales
E_MR_Hu2	Réduction du risque de navigation en mer pour les différents usagers (sécurité) et des risques de conflits d'usage en mer ou à l'intérieur des terres (balisage maritime adapté, prise en compte des activités nautiques actuelles et des autres usages)
C_MR_Pa1	Conception d'un port paysage (grande diversité paysagère, intégration du bâti existant, réutilisation des remblais)
C_MR_Pa2	Choix de butte bocagère de moindre impact sur le paysage et le patrimoine culturel
T_MR_Nt6	Intégration environnementale du chantier (préservation des ouvrages existants, sécurisation des voiries, gestion des déchets....)
E_MR_Nt7	Intégration environnementale du fonctionnement du port (management environnemental, sécurité et confort des riverains et usagers)

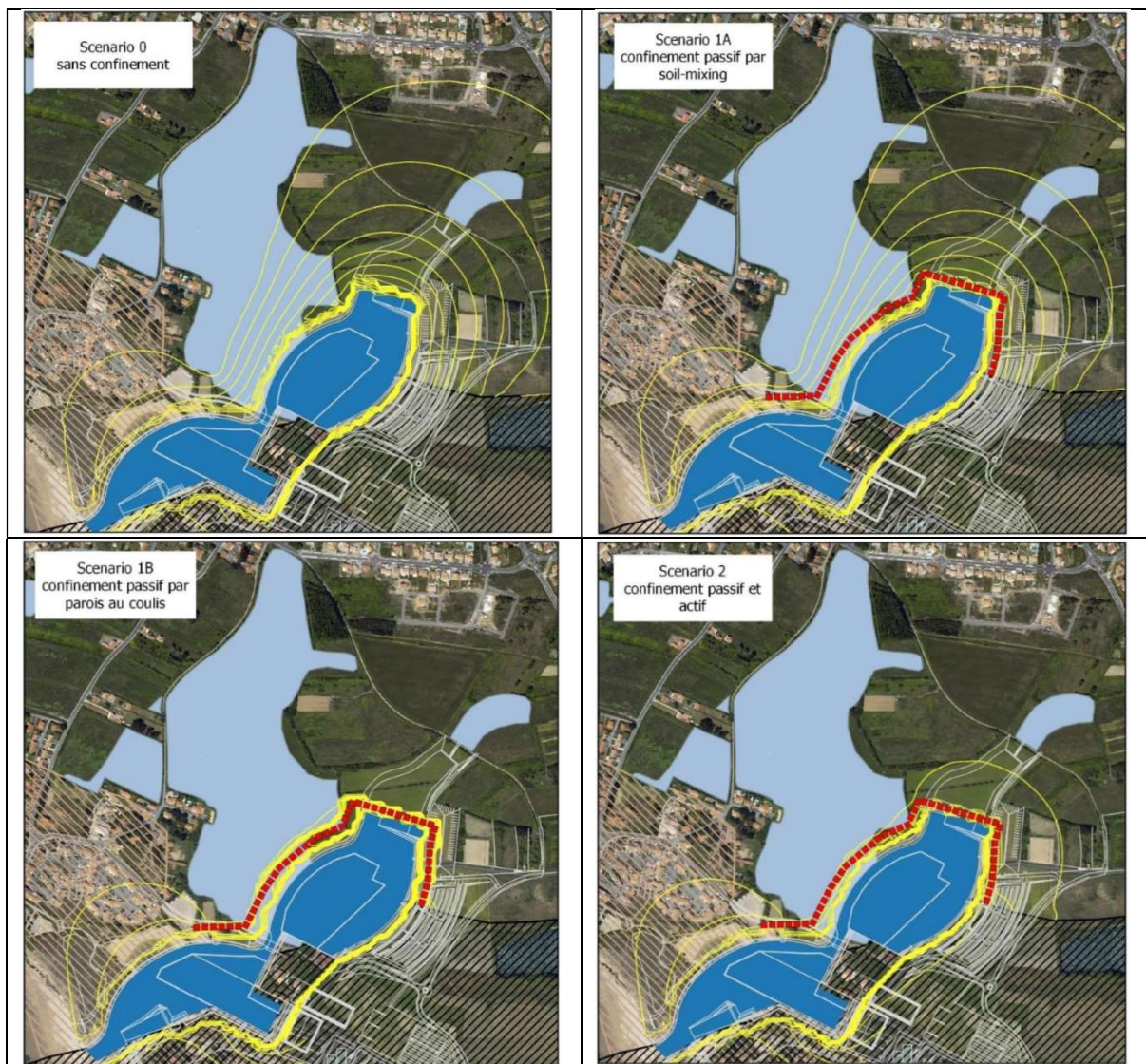
Là, également, les réductions ont principalement pour origine la phase conception (10 points) contre 6 pour les travaux et 5 en exploitation.

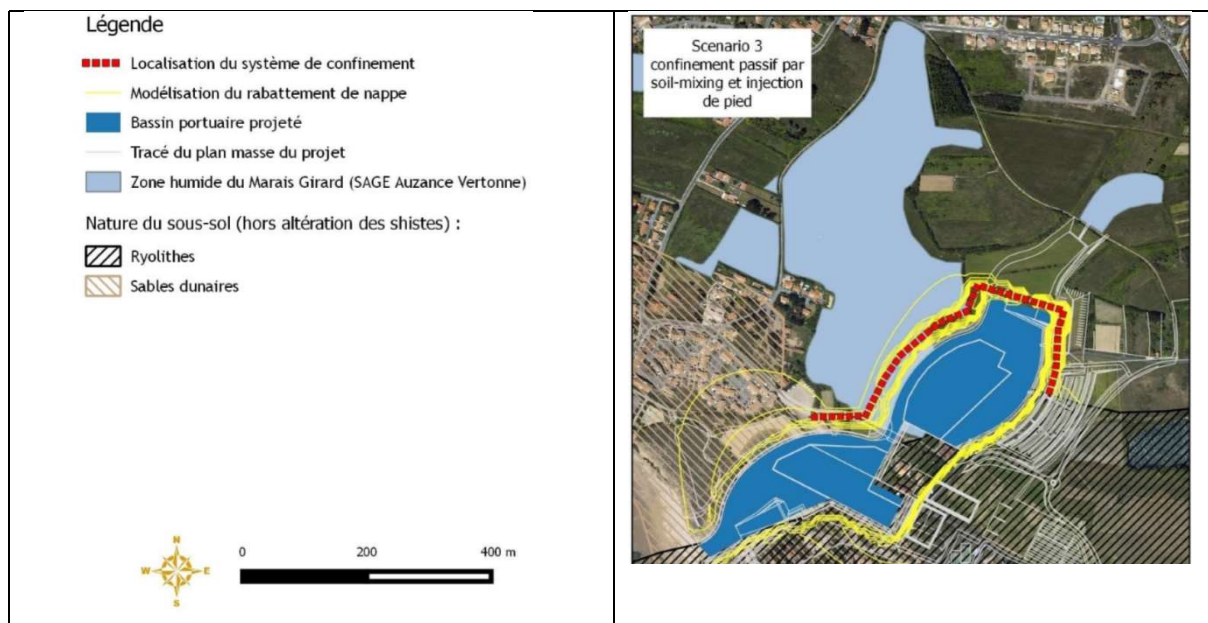
Parmi les mesures d'évitement et de réduction listées ci-dessus on peut citer, entre autres, celles bénéficiant :

## 3.3.4.6.b.1 Au Marais Girard :

- ✓ Réduction des emprises sur la zone humide par un basculement vers l'est-sud/est du port (1,8 ha impacté au lieu de 11 initialement et 370 ml du ruisseau de la Normandelière au lieu de 980) ;
- ✓ Protection de la nappe contre les effets hydrauliques indirects (assèchement, salinisation, pollution....) par la mise en place, autour des bassins, d'une barrière de faible perméabilité.

Les 5 scénarios étudiés :

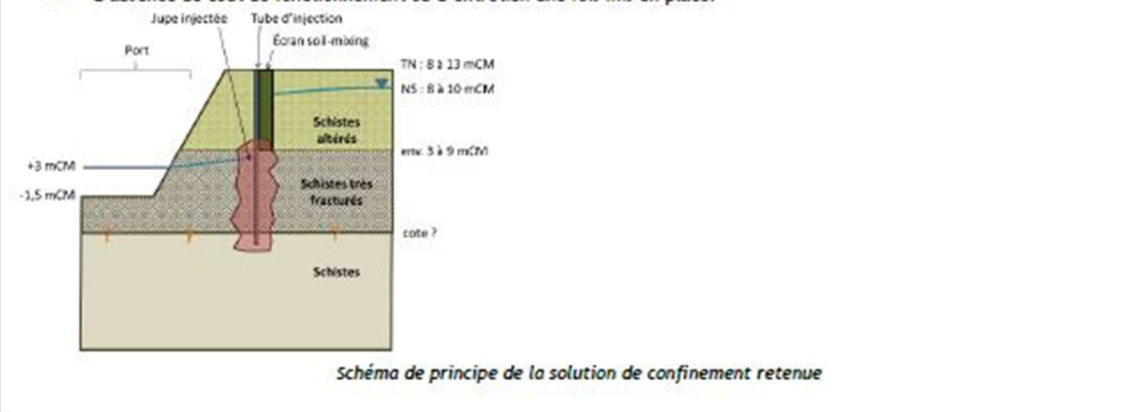




C'est le scénario 3 qui a été retenu : la solution consiste en la mise en place d'un confinement par écran de soil-mixing complété par injections en pied d'écran. Cette solution comprend ainsi la réalisation au pied de l'écran soil-mixing, d'une jupe injectée afin d'imperméabiliser le substratum sous l'écran. A ce stade il sera considéré que les injections permettent d'atteindre une perméabilité de 10-8 m/s sur une épaisseur de 2 m et une profondeur moyenne de 10m. Cette jupe sera réalisée par injection d'un coulis ciment-bentonite sous pression, via des tubes à manchette installés à proximité immédiate de l'écran soil-mixing. Ainsi, l'injection sera réalisée jusqu'aux schistes sains.

Ce scénario a été retenu au détriment des autres car il implique :

- une bonne efficacité en termes de limitation du rabattement ;
- une technique d'injection applicable dans les rhyolithes ;
- la possibilité d'envisager une approche phasée avec mise en place de phases observationnelles pour confirmer l'efficacité de l'écran soil-mixing (en tout début de la phase travaux) et avec possibilité d'améliorer le système si besoin avec réinjections de pied en fonction de ces observations. Dans ce cadre, la phase observationnelle intègre une réalimentation de la nappe permettant de garantir son niveau en tout instant ;
- L'absence de coût de fonctionnement ou d'entretien une fois mis en place.



3.3.4.6.b.2 au massif dunaire de la Normandelière par :

- a) Réduction de la largeur du chenal au strict minimum nécessaire à la navigation et son positionnement en partie sur une zone déjà très artificialisée ;
- b) Réemploi des matériaux dunaires extraits pour réhabilitation d'un secteur de dune à l'emplacement de l'ancien bassin de baignade.

3.3.4.6.b.3 à l'environnement marin et littoral par le choix de brise-lames de moindre impact sur la courantologie et le transit sédimentaire local .

*c) Accompagnement*

Code	Intitulé de la mesure
T_MA_Nd3	Réemploi des matériaux dunaires extraits pour réhabilitation d'un secteur de dune et transfert de la flore protégée (banque de graines et d'individus)
T_MA_Nh4	Déplacement d'individus d'amphibiens situés dans l'emprise travaux (choix et préparation des mares, capture et transfert des amphibiens, ...)
T_MA_Nh5	Déplacement de l'herbier à Cératophylle submergé situé dans l'emprise des travaux (mare C)
T_MA_Nb2	Transfert d'individus de reptiles présents dans l'emprise des travaux
C_MA_Nt2	Amélioration de la naturalité des espaces verts de l'aménagement (palette végétale favorable à la faune et à la flore, optimisation de l'éclairage)
T_MA_Nt3	Prise en considération des risques liés à la propagation des espèces végétales invasives (définition des zones à risques puis traitement différencié des terres à risques)
T_MA_Nt5	Intégration d'un écologue à l'équipe de coordination environnementale (AMO écologue)
T_MA_Nm3	Expérimentation de déplacement d'hermelles
T_MA_Pa3	Accompagnement des fouilles archéologiques en phase chantier et mise en valeur des découvertes éventuelles

A l'exception d'une, toutes ces mesures interviendront en phase travaux.

*d) Suivi des mesures et de leurs effets*

Les dispositions à prendre durant le chantier pour préserver l'environnement seront intégrées dans le cahier des charges des travaux. L'ensemble du personnel du chantier sera sensibilisé aux problématiques environnementales sur et à proximité du site (mesure concernée : T\_MR\_Nt6).

En phase exploitation le suivi portera sur l'intégration environnementale du fonctionnement du port qui reposera sur la formation du personnel portuaire ainsi que la sensibilisation et l'information des usagers. La responsabilité de ces actions incombera au gestionnaire du port.

Les mesures de suivi en phase travaux correspondent au suivi de certaines mesures d'évitement ou de réduction précédemment présentées. Elles sont complémentaires de mesures T\_MA\_Nt5 (AMO écologue) et T\_MR\_Nt6 (intégration environnementale du chantier). Leur durée varie de 6 mois à 2 ans suivant la nature des mesures visées par ce suivi .

En phase d'exploitation le suivi concerne :

- **Le compartiment aquatique pour le niveau de la nappe d'eau du Marais Girard et la qualité de l'eau et des sédiments. La durée varie de 2 à 5 ans**
- **Le compartiment physique littoral pour :**
- **La stabilité du trait de côte et les effets du dragage d'entretien du chenal (durée 5 ans) ;**
- **L'évolution de l'état de conservation des dunes de la Normandelière et de la Vieille Garenne (10 ans) ;**
- **L'évolution des végétations, de la faune et de la flore du Marais Girard (10 ans)**

- **Le milieu naturel marin pour les habitats naturels marins (3 à 5 ans) et l'avifaune marine (10 ans).**

e) Moyens de surveillance et d'intervention en cas d'accident ou d'incident

Des mesures sont prévues au stade de la conception du projet pour lutter contre les risques de pollution avec l'objectif d'obtenir le label Port Propre. En outre le port s'équipera de barrages flottants pour fermer la passe d'entrée afin d'empêcher une entrée ou une sortie de pollution.

Les modalités de prévention et de gestion d'urgence seront déterminées dans le cadre de l'élaboration du programme d'exploitation du port en concertation avec les autorités concernées.

### **3.3.4.7 Les impacts résiduels du projet et les mesures de compensation**

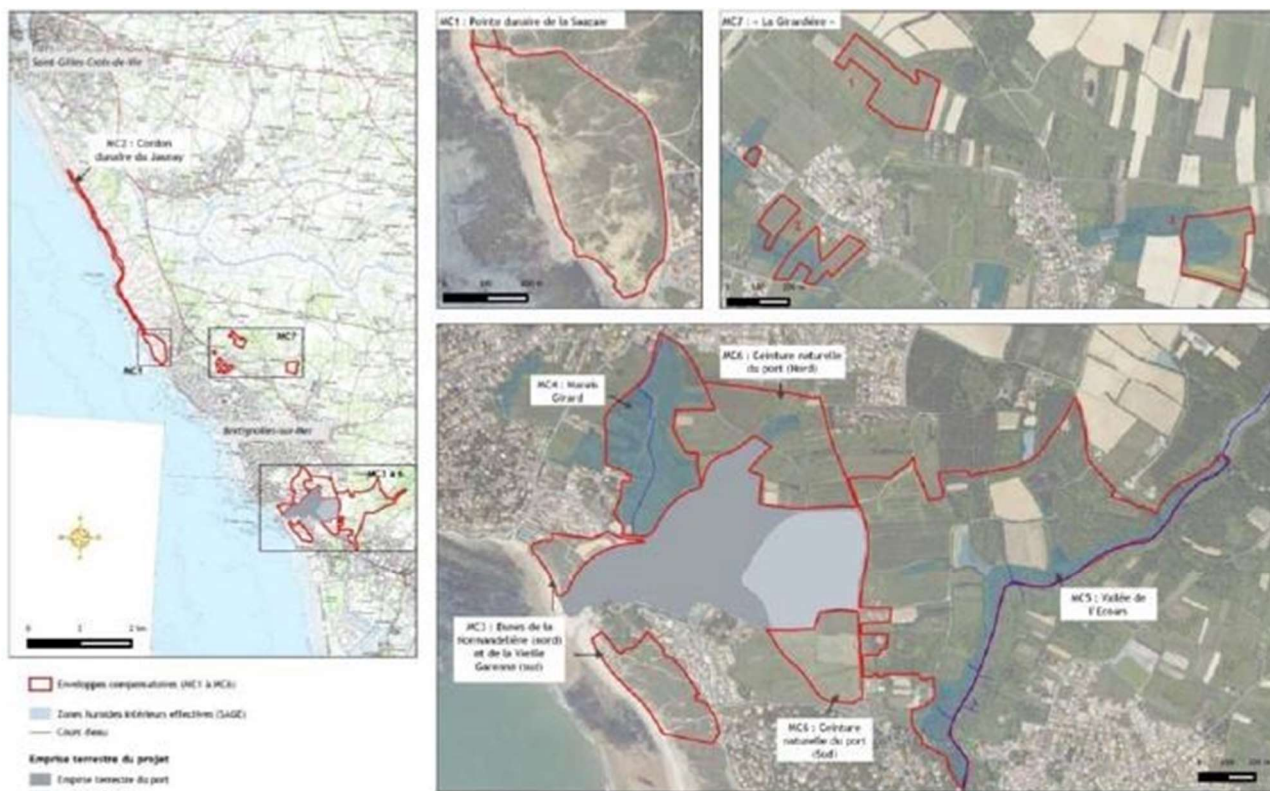
Les impacts résiduels font l'objet d'une analyse détaillée et d'une présentation à l'aide de tableaux, cartes et plans pages 363 à 407 de l'étude d'impact (pièce C). Après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, précédemment décrites, le niveau de ces impacts résiduels est qualifié :

1. de négligeable à faible dans les compartiments physique général, physique aquatique et physique littoral avec même, sur ce dernier compartiment, une absence de modification du risque de submersion marine, du trait de côte et de choc mécanique ;
2. de nul à très faible sur le milieu humain, sur le paysage et le patrimoine culturel.

Sur le milieu naturel, dans un bon nombre de cas, le niveau desdits impacts a été ramené à négligeable ou faible rendant ainsi inutile le besoin de compensation. Sur Natura 2000 l'incidence résiduelle est qualifiée de non significative.

Par contre des compensations sont nécessaires pour tous les autres impacts résiduels de ce milieu naturel en raison de leur niveau (végétation d'intérêt) ou de leur statut (loi sur l'eau et espèces protégées).

Au regard des besoins définis et listés (page 408 de la pièce C) 7 enveloppes de compensation, situées sur la commune de Brétignolles sur Mer sont localisées et ont été identifiées comme suit :



*Localisation des mesures compensatoires. Source : Étude d'impact*

- MC1 : Pointe dunaire de la Sauzaie ;
- MC2 : Cordon dunaire du Jaunay (front de dune) ;
- MC3 : Dunes de la Normandelière et de la Vieille Garenne
- MC4 : Marais Girard ;
- MC5 : Vallée de l'Encours ;
- MC6 : Ceinture naturelle du port ;
- MC7 : Parcelles communales à la Girardière.

La surface totale de ces enveloppes est de 156,80 ha. La commune de Brétignolles sur Mer est propriétaire de la totalité des MC3 et 7, d'environ 25 % de MC4 et 20 % de MC6 soit en tout 33,30 ha. La Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles demande que soient rendus cessibles, à l'issue de l'enquête parcellaire, 60,43 ha pour mettre en œuvre les mesures compensatoires. En y ajoutant l'hectare propriété du Conservatoire du Littoral dans la MC2 l'on obtient un total de propriétés publiques de 93 ha 73 dont 19,66 ha pour le milieu dunaire et le reste pour les milieux aquatique/humide et bocager.

Les propriétés restant privées en MC1 et MC2, qui représentent 24,10 ha, seront gérées par conventions d'occupation précaire (page 409 de la pièce C). Outre le fait qu'elles doivent répondre à certains critères pour être reconnues valides, les conventions d'occupation précaire n'apportent pas une réelle garantie de durée pour la mise en œuvre des mesures compensatoires (suivi prévu sur 10 ans). Enfin rien n'est prévu, a priori, pour les 39,70 ha de la MC5 qui resteront également privés ; on peut donc s'interroger sur l'intérêt d'inclure cette surface dans l'enveloppe. Elle pourrait aisément en être exclue sans porter préjudice à la

cohérence et à l'unité des 21,31 ha dont l'achat est prévu par la Communauté de Communes (vallée de l'Ecours, les Mottés de Brem et terrains labourés à convertir en prairies naturelles permanentes).

Le tableau 145 (page 449 pièce C) qui présente la synthèse quantitative des engagements compensatoires, fait apparaître un bilan positif au niveau surfacique en ne prenant en compte que les parcelles qui sont ou seront propriété publique à savoir :

- **Milieu naturel dunaire** : 3,5 ha réhabilité, 3,3 ha restaurés et 11,5 ha protégés contre 8 438 m<sup>2</sup> détruits ou dégradés ;
- **Compartiment physique aquatique, milieu naturel aquatique et humide, milieu naturel bocager** : 8,1 ha réhabilités et 16,9 ha restaurés contre environ 15 ha détruits ou dégradés. A ces réhabilitations/restaurations s'ajoutent les travaux d'entretien régulier par la fauche des marais, zones humides et prairies mésophiles sur une surface de 71,70 ha dont 10 ha de butte bocagère.

### ***3.3.4.8 Compatibilité et articulation du projet.***

#### *a) Avec les documents d'urbanisme*

##### **1. Le SCoT**

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, qui couvre le territoire de Brétignolles sur Mer est exécutoire depuis le 6 mars 2017. Le projet de port de plaisance de Brétignolles y est identifié comme moyen de renforcement de l'attractivité économique du territoire. Il y est soutenu dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) sous réserve de sa faisabilité économique, juridique et environnementale. Son secteur d'implantation n'y est pas identifié au titre des coupures d'urbanisation et des espaces remarquables au titre de la loi littoral.

Le projet tel que décrit, dans le dossier soumis à enquête, apparaît compatible avec les diverses dispositions du SCoT .

##### **2. LE RNU**

Le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S) de la commune de Brétignolles sur Mer est devenu caduc le 27 mars 2017. Depuis ce territoire est soumis au Règlement National d'Urbanisme (RNU) pour tout ce qui concerne les conditions d'urbanisation. Les autorisations sont délivrées par le Maire sur avis conforme du Préfet de Vendée.

Compte tenu de l'importance du projet il est vraisemblable que la délivrance de l'autorisation sera différée jusqu'à l'approbation du PLU mentionné ci-après.

##### **3. Le PLU**

Un Plan Local d'Urbanisme est en cours d'élaboration. Il a été arrêté par le conseil municipal, les avis des PPA ont été sollicités. L'enquête publique doit commencer début décembre 2018.

#### *b) Avec les plans et programmes concernés*

Les dispositions des plans et programmes énumérés ci-après ont été analysées et celles applicables au projet ont été prises en considération :

- SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 ;
- SAGE Auzance, Vertonne et cours d'eau côtiers approuvé le 18/12/2015 ;

- Plan d'Action pour le Milieu Marin (PAMM) du Golfe de Gascogne ;
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Pays de Loire approuvé le 30/10/2015 ;
- Plan National de Prévention des Déchets (PNPD) 2014-2020 ;
- Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Loire Bretagne 2016-2021 ;
- Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles Littoraux (PPRL) du Pays de Monts approuvé le 30/03/2016.

### **3.3.4.9 Méthodes utilisées et auteurs de l'étude**

L'étude d'impact a été élaborée sur la base de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et la santé n'appellent pas de remarques particulières. Elles sont décrites et listées pages 482 à 496 de la pièce C.

Les auteurs de l'étude d'impact ainsi que des expertises techniques et dossiers historiques ayant contribué à sa réalisation sont présentées page 497 de la pièce C (Sociétés, noms et qualifications des responsables et domaines d'intervention)

### **3.3.5 Pièce D : études informatives annexes au dossier**

La pièce D regroupe **4 études** dont le contenu a été exploité dans la rédaction du dossier d'enquête ; elles ont été regroupées dans cette pièce séparée en raison de leur volume : 476 pages au total.

Les deux premières, les rapports de diagnostic archéologique, sont évoquées dans la pièce C, « Etude d'impact », pp. 217 à 222, « Risques majeurs : vestiges archéologiques ».

Il est à noter à ce sujet que la pièce C, p. 219, indique par erreur que « *Les résultats complets figurent dans une pièce C'* » à la place de « *pièce D* ».

La troisième, sur l'étude de modélisation de l'agitation dans le bassin portuaire, est reprise dans la pièce C, pp.393 à 395, « Précisions sur les impacts résiduels sur l'agitation ».

La quatrième, sur l'étude du marché nautique, est résumé pp. 65 et 66 de la pièce A, « Justification de l'utilité publique du projet et de son intérêt public majeur », ainsi que pp.236 à 238 de la pièce C, « Choix du type de port : port à sec ou port à flots ».

#### **3.3.5.1 Le diagnostic archéologique de La Normandelière**

Le rapport d'opération rédigé par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP) Grand-Ouest est daté de juillet 2015. Il comprend 205 pages numérotées de 1 à 205.

Il répond à une demande volontaire de réalisation anticipée de diagnostic, déposée par Monsieur le maire de la ville de Brétignolles-sur-Mer, reçue en préfecture le 3 février 2014.

L'emprise du diagnostic porte sur une surface de 206 752m<sup>2</sup>, qui exclut pour des raisons techniques une partie de la dune située en haut de l'estran, l'emplacement du parking à bateaux, ainsi que quelques petites parcelles non encore acquises par la commune ou non accessibles car en cours d'aménagement.

Sur la demande du Service Régional de l'Archéologie des Pays de la Loire, l'opération a été conduite du 14 octobre au 28 novembre 2014 par une équipe de 2 à 4 archéologues dont un



géo-archéologue et complétée par une campagne de sondages du 27 au 28 avril 2015 effectuée par l'entreprise Fugro dans la zone du plan d'eau asséché.

Le rapport comporte trois parties : les données administratives, techniques et scientifiques, les résultats (de l'opération archéologique proprement dite et en annexe le rapport Fugro sur les investigations géotechniques terrestres), les inventaires techniques.

Il rappelle le contexte (un site d'un grand intérêt en raison de la présence de tourbières anciennes renfermant des gisements paléontologiques et archéologiques) et les objectifs du diagnostic (mettre en évidence la nature, l'étendue et le degré de conservation d'éventuels vestiges ; identifier les niveaux de tourbes en arrière du massif dunaire).

L'opération a permis la découverte d'environ **120 structures en creux**, la plupart correspondant à **des fossés** du parcellaire actuel ou figurant sur le cadastre napoléonien, ainsi qu'une quinzaine de trous de poteaux et quelques fosses. **Le mobilier archéologique trouvé est limité** : restes de poterie médiévale, trois tessons de chronologie protohistorique (entre Préhistoire et Histoire), un tesson non daté, des tessons très fragmentés attribués au Néolithique final.



Le rapport fournit pour chaque tranchée positive (61 sur 178) une ou plusieurs photographies (exemple page 74, la figure 33, pour la tranchée 71, qui offre un aperçu de la méthode de creusement à la pelle mécanique et la matérialisation d'un **ancien fossé**) et des coupes stratigraphiques avec l'indication de l'orientation, de la profondeur et des strates.

La figure 27, page 68, donne deux exemples de **trous de poteaux**, respectivement de 32 et 45cm de diamètre pour 22 et 35cm de profondeur.

La figure 54, page 97, offre une photographie des **tessons** du bord et du fond d'une poterie, probables fragments d'un vinaigrier daté des XIIème-XIVème siècles.

Les 10 sondages complémentaires ont permis de déterminer la nature des sédiments argileux qui ont comblé la paléovallée de la Normandelière sur une hauteur de 11m, avec à sa surface **une tourbière** de 30 à 80cm d'épaisseur, probable prolongement de la tourbière de l'estran et datant de la fin du Néolithique. La page 113 du rapport comporte trois photographies du niveau de tourbe dans des tranchées du diagnostic.

### ***3.3.5.2 Le diagnostic archéologique du chenal***

Ce second rapport d'opération rédigé par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP), Direction Scientifique et Technique (DST), Service des activités subaquatiques, est daté de juin 2015. Il comprend 164 pages numérotées de 1 à 164.

L'arrêté de prescription du diagnostic archéologique dans le domaine public maritime du 1<sup>er</sup> juillet 2014 émane du Ministère de la Culture (Direction générale des Patrimoines de Marseille, Département des Recherches Archéologiques, Subaquatiques et Sous-Marines).

Il complète le précédent rapport pour la partie emprise du futur chenal d'accès du port sur 18299m<sup>2</sup>.

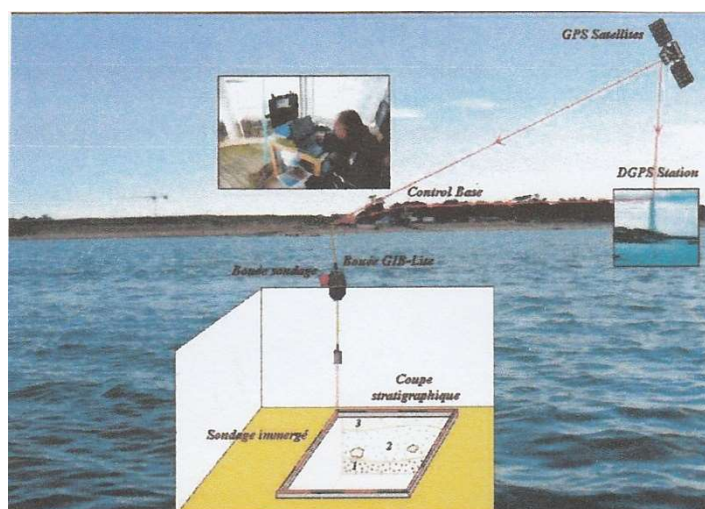
Le diagnostic a été conduit du 6 octobre au 7 novembre 2014 par une équipe de personnes aux compétences complémentaires (responsable d'opération, techniciens, plongeurs).

La structure du rapport est identique au précédent.

38 sondages ont été effectués sur l'estran de la plage du Marais Girard et en mer. Sur l'estran ils montrent **la continuité de la tourbière** sous la plage actuelle et l'érosion profonde de l'estran. **En mer aucun vestige n'a été découvert.** Hors de l'emprise du diagnostic, des prospections pédestres à vue et le recoupement avec une découverte datant de 1993 identifient **un gisement de mobilier** (briques anglaises estampées, cloche, fragments de verre bleu, pièces métalliques) attribué au naufrage du navire « Catrina Maria » en 1866 (photos pp.107 et 110).



Plongeurs en partance pour la réalisation d'un sondage (fig.27, p.50)



Positionnement géoréférencé des bouées et d'implantation des sondages (fig.25, p.50)

La commission souligne l'**exhaustivité** et **la rigueur scientifique** des deux rapports. Ils ont le mérite d'étayer très solidement et de manière irréfutable l'inventaire archéologique de la zone d'emprise des travaux, tant terrestre que maritime. **La notice** scientifique en début de rapport reprise intégralement en synthèse de fin de rapport offre un résumé utile pour un lecteur non averti des techniques archéologiques. Une synthèse encore plus lisible, plus brève, seulement assortie de quelques photos comme celles citées plus haut, jointe aux rapports, pouvait être de nature à permettre au public d'aller à l'essentiel ; l'INRAP édite d'ailleurs régulièrement de telles notices.

Le dossier mettant l'accent sur la conception d'un port qui offre aux Brétignollais et aux visiteurs un lieu de découverte, la commission encourage le projet d'**espace d'interprétation**. Il pourrait comprendre une partie permanente dédiée à l'évolution du milieu local à travers les âges : la présentation des méthodes de recherches archéologiques mises en œuvre lors de l'opération, les vestiges découverts y occuperaient une place importante. Complété par exemple par une partie accueillant des expositions temporaires mutualisées avec d'autres ports de la côte Atlantique autour de thématiques communes, liées à des périodes de l'histoire, aux échanges commerciaux... suggérés ici, cet espace jouerait un rôle pédagogique pour la comparaison du milieu brétignollais avec d'autres milieux maritimes et compléterait son attraction touristique sur place.

### **3.3.5.3 L'étude d'agitation du plan d'eau**

L'étude a été réalisée en janvier 2016 par le groupement des cabinets rédacteurs du dossier d'enquête. Elle comprend 37 pages numérotées par la commission d'enquête (seul le sommaire indique la pagination).

Si des études hydrodynamiques ont déjà été effectuées précédemment en 2009-2011, l'objectif de cette étude est de valider la forme du port et la définition des ouvrages d'amortissement de la houle du nouveau projet.

Après une description de ce nouveau projet et des données physiques, le rapport présente les résultats de l'agitation du plan d'eau obtenus avec le logiciel ARTEMIS (« Agitation and Refraction with Telemac on Mild Slope »), logiciel conçu par le Laboratoire National d'Hydraulique d'EDF et intégré au système de modélisation TELEMAC, tous les logiciels de ce système étant développé selon des procédures d'Assurance Qualité.

Pour un niveau d'eau fixé à +6,40m Cote Marine, 16 niveaux d'incidence tous les 10° entre 160 et 310°N ont été retenus ; à l'intérieur de ces 16 niveaux, 4 temps de pic (8,25s, 12s, 15s et 18 s) déterminent en tout **64 scénarios météo-océaniques** présentés en annexe.

Les résultats montrent pour l'ensemble de ces scénarios que le projet répond aux **critères de confort (sur 1 an) et de sécurité (sur 100 ans)** admissibles tels qu'ils sont définis par l'AIPCN (Association mondiale pour les infrastructures de transport maritime et fluvial) et le standard Nord-Américain : ces critères pour un événement centennal sont 0,50m de hauteur de houle dans les zones de mouillage et 0,80m dans les chenaux à l'intérieur du port ; ils sont vérifiés par l'étude. Dans le cadre de cette étude, la houle diminue rapidement au fur et à mesure de sa progression dans le port, surtout grâce à la **plage d'amortissement**, dispositif dissipatif nouveau intégré au projet.

### **3.3.5.4 L'étude du marché nautique**

Le rapport de cette étude est daté de mai 2017. Il a été rédigé à la demande du Maître d'Ouvrage par le cabinet d'études, d'ingénierie et de conseil dans le domaine de l'économie maritime Odyssée Développement, dont le siège social est à La Rochelle.

Il comprend 70 pages numérotées de I à VI (Table des matières et préambule) et de 1 à 64 (Contexte, analyse de l'offre, analyse de la demande, examen des bassins de navigation et conclusion).

Ses objectifs sont de mesurer les besoins et d'évaluer la faisabilité de l'opération du nouveau port.

Outre la référence aux sources réglementaires et statistiques du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE), le document a été établi à partir

d'entretiens menés auprès des responsables des 15 principaux ports de plaisance de Lorient à l'embouchure de la Garonne.

La commission constate que **la présentation des documents** (cartes, tableaux, graphiques) sur lesquels s'appuie l'étude est **claire et lisible** ; chaque point abordé se termine par un encadré « Lien avec le projet de Brétignolles-sur-Mer », qui permet au lecteur d'aller facilement aux conclusions partielles.

Un des mérites de cette étude, au-delà de la réponse à la question initiale de l'opportunité du projet, est selon la commission de donner au public **une information didactique** notamment sur les différents **types de ports** de plaisance (à flot, sur mouillage, à échouage, à sec, BlueRing), leur localisation, leurs avantages et leurs inconvénients, ainsi que sur **les services intégrés novateurs**, « bateau-partage », connexions entre le port et son arrière-pays, services de conciergerie...

### 3.3.6 Plans et états parcellaires.

#### a) Le dossier d'enquête parcellaire se compose :

- D'un plan à l'échelle 1/5000ème pour les secteurs des MC4 à MC6 avec agrandissement pour les Mottés de Brem et 1/3850ème pour le secteur des MC1 ;
- Des états parcellaires sur lesquels sont mentionnés pour chaque compte cadastral : les secteurs (ex : MC5), 1 numéro d'ordre par parcelle, les références cadastrales (section, n°, adresse, surface totale, nature) l'emprise à acquérir, l'identité des propriétaires et l'origine de propriété.
- L'avis de France Domaine en date du 31 mai 2017 (date de constitution du dossier "en état". Dans son mémoire en réponse au P.V de synthèse le maître d'ouvrage a fait savoir qu'il avait demandé le renouvellement de cet avis par lettre du 31 mai 2018 mais qu'il n'avait reçu aucune réponse dans le délai réglementaire d'un mois. A noter que cet avis a été joint au dossier d'enquête à titre informatif. Il ne fait pas partie de la liste des pièces dont la production est obligatoire (article R131-3 du code de l'expropriation)

A noter que l'emprise à acquérir est égale à la surface totale de chaque parcelle. Il n'y a donc aucune division parcellaire de prévue

#### b) Résumé des états parcellaires :

- Nombre de comptes cadastraux : 98, dont 55 avec 1 seul propriétaire, les autres sont en indivision ou en copropriété ;
- Nombre de propriétaires : 206 dont 151 sont en indivision ou en copropriété ;
- Nombre de parcelles : 234 .

Tableau mis à jour avec les surfaces affectées au port et à la butte

Secteurs	Surfaces	Nombre de parcelles	Nombre de propriétaires	Nombre de comptes cadastraux	Observations
MC1	7 ha 08 a 57 ca	33	1	1	
MC4	12 ha 25 a 62 ca	17	31	11	
MC5	21 ha 31 a 26 ca	129	108	60	
MC6	19 ha 77 a 20 ca	40	61	23	
Port	59 a 72 ca	4	9	3	
Butte	4 ha 60 a 74 ca	11	16	6	
Totaux	65 ha 63 a 11 ca	234	226 (1)	104 (2)	(1) dont 20 comptés dans 2 secteurs (2) dont 6 comptés dans 2 secteurs

Un grand nombre de parcelles ont des surfaces inférieures à 100 m<sup>2</sup>, en particulier dans le secteur MC5. Certaines sont en outre en indivision (ex : 44 m<sup>2</sup> et 58 m<sup>2</sup> avec 6 propriétaires indivis) ou leurs propriétaires sont très âgés (1898, 1899, 1916) ou encore n'ont ni adresse ni date et/ou lieu de naissance connu.

Il est regrettable que le porteur du projet n'ait pas joint aux états parcellaires une note explicative des démarches entreprises pour l'identification des propriétaires et des difficultés qu'il a rencontrées. Cette note aurait pu inclure un récapitulatif des principaux chiffres mentionnés ci-dessus. Cela aurait amélioré l'information du public et facilité le travail de la commission d'enquête.

### 3.3.7 Etudes préalable et mesures de compensation agricole

La commune de Brétignolles-sur-Mer, du fait de sa situation privilégiée sur la façade maritime vendéenne, connaît un fort développement de son urbanisation avec comme particularité un parc de logements constitué à près de 70 % de résidences secondaires et une population multipliée par 10 en période estivale.

Soucieuse de maîtriser ce développement consommateur d'espace naturel, la commune a fait le choix de s'engager, depuis 2002, dans une politique d'urbanisation raisonnée visant à préserver l'environnement péri-urbain et la qualité de vie des brétignollais.

Aussi, afin de préserver l'activité agricole, la commune s'est engagée à créer une « ceinture verte » de l'ordre de 430 ha autour de la partie urbaine agglomérée. Le périmètre a été défini en concertation avec les exploitants agricoles et la Chambre d'Agriculture.

Objectif triple :

1. **Mettre un terme à certaines nuisances supportées par les riverains des zones en friche (risque de feux, dégâts causés par le gros gibier...)**
  - **Valoriser le patrimoine naturel de la commune,**
  - **Et renforcer l'attractivité touristique de Brétignolles-sur-Mer.**

Le projet de port de plaisance, prévu sur le site de La Normandelière, va se situer au cœur de la zone agglomérée entre le bourg et le quartier des Dunes. Ce site se compose de deux parties distinctes :

1. **Une zone littorale artificialisée accueillant un ensemble d'équipements touristiques et d'activités nautiques,**
- **Une zone rétro-littorale comprenant des terres agricoles aujourd'hui inexploitées et maîtrisées par la commune.**

### ***3.3.7.1 Le port et la Loi d'Avenir agricole pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt***

La Loi d'Avenir agricole pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 (article L 112-1-3 du Code rural et de la pêche maritime) impose aux maîtres d'ouvrage - publics et privés - portant des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements « susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole d'un territoire » de prendre en compte, dès les phases préalables, le contexte agricole du territoire de leurs opérations et à cette fin de produire une étude préalable accompagnée (comme pour la compensation écologique inspirant la démarche) de mesures pour éviter ou réduire la consommation de terres agricoles.

La prise en compte de cet outil de préservation des terroirs (décret du 31 août 2016) est applicable depuis le 1 novembre 2016.

#### ***a) Conditions :***

En application de l'article L.112.1.3 du décret susvisé le projet de port de plaisance fait partie des projets soumis à évaluation environnementale systématique, selon l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement (port de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure ou égale à 250 emplacements).

L'étude d'impact a été réalisée dans le cadre de l'actuel dossier (Pièce C).

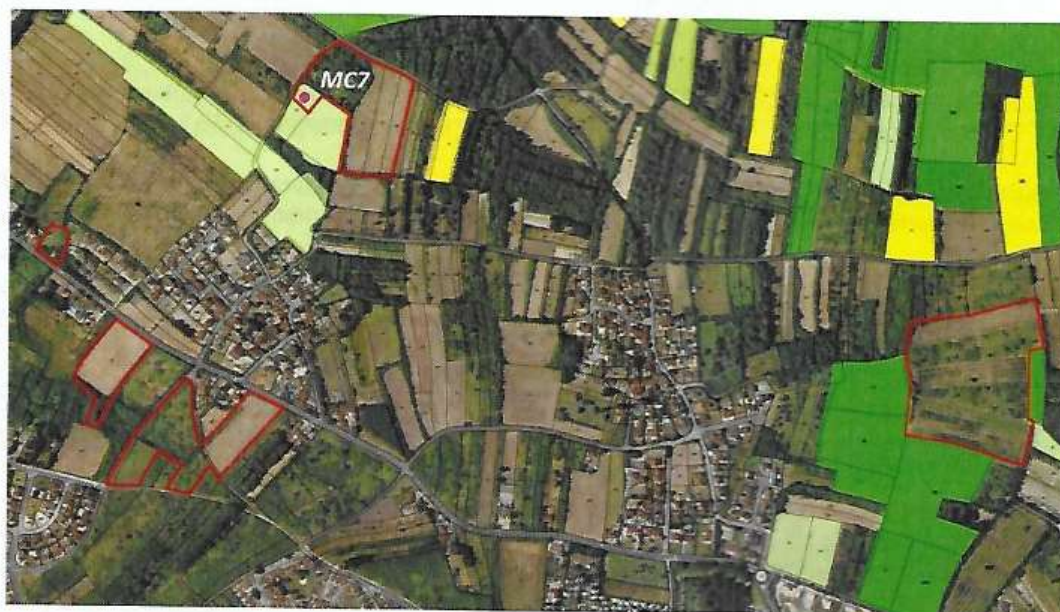
Le territoire de la commune n'étant pas couvert par un document d'urbanisme, c'est le Règlement National d'Urbanisme (RNU) qui fixe les conditions d'urbanisation de la commune.

#### ***b) Les surfaces agricoles affectées :***

Le diagnostic des surfaces affectées à l'activité agricole dans l'emprise globale du projet a été effectué selon deux méthodes :

- Un entretien préalable avec la commune
- La consultation du Registre Parcellaire Graphique (RPG) a complété et appuyé l'identification des surfaces affectées à l'activité agricole.





Légende :

- ★ Parcelles exploitées par les Ecuries du Bois de la Touche
- ★ Parcelles exploitées par le Gaec La Mer
- ★ Parcelles exploitées par le Gaec Val du Jaunay
- Parcelles communales
- Parcelles privées

Figure 3: Localisation des surfaces affectées à l'agriculture au cours des 5 années précédant le dépôt du dossier  
 (Source : Géoportail, RGP)

Les mesures de compensations MC1, MC2, MC3, MC4, MC7 (dans leur globalité) et MC5, MC6 (pour partie) portent en effet sur des actions/réaffectation des milieux existants.

L'emprise du projet se superpose à une partie des surfaces exploitée par trois entités agricoles, les autres parcelles ne sont pas exploitées (appartiennent à la commune ou à des privés).



Type structure		Association	GAEC	GAEC
Dénomination		Ecuries du Bois de la Touche	Gaec La Mer	Gaec Val du Jaunay
Siège		La Rigordière 85470 BREM SUR MER	La Goronière 85 470 BRETIGNOLLES SUR MER	La Brelaudière 85 220 L'AIGUILLON SUR VIE
Nombre d'associés		2	2	4
Activités		Centre équestre, pension	Polyculture, caprins lait, bovins lait	Polyculture, élevage ovins, bovins lait, engraissement taurillons
SAU (ha)		50	139,54	438
Assolement moyen	Prairies naturelles	50	30	80
	Prairies temporaires		10	80
	Blé grain + paille		40	140
	Mais fourrager		50	110
	Mais grain		10	
	Sorgho			30
	CIPAN			75
	Dérobés			30
Surface comprise dans l'emprise du projet (ha)		18,93	12,11	4,99

Les parcelles actuellement propriétés de la commune (figure 3) portent sur l'emprise de l'ancienne ferme de La Normandelière :

#### 1. Les surfaces sont inexploitées, depuis la cession d'activité en 2012,

- Les bâtiments existants seront utilisés par le pôle urbain pour accueillir des activités liées au fonctionnement et à l'animation du port (capitainerie, pôle d'accueil et d'animation, sanitaire et services).

#### c) Les surfaces prélevées :

- ✓ Les Ecuries du Bois de la Touche : les terres reprises seront maintenues en prairies. *Le projet de port ne modifiera pas l'usage agricole des parcelles.*
- ✓ Le Gaec du Val du Jaunay (438 ha) : cette exploitation gère depuis 2000, en prairies naturelles les 5 ha concernés par la modification des composantes et des perceptions paysagères induites par l'aménagement d'une butte bocagère. Cette dernière ne sera pas considérée comme un espace vert mais sera aménagée puis gérée comme un espace bocager agricole permettant de rétablir une continuité de milieux naturels. Les 5 hectares de prairies naturelles sont concernés par l'emprise de la future butte (4,1 ha) et la ceinture naturelle du port (0,9 ha). *Les travaux de terrassement ainsi que le futur modelé modifieront momentanément l'usage actuel de ces surfaces. Les 4,1 ha de prairies resteront en prairie après étalement des déblais et reconstitution de sols agricole, les 0,9 ha ne seront pas prélevés à leur usage initial.*
- ✓ Le Gaec La Mer (140 ha) exploite 12 ha dans le périmètre, il s'agit principalement de surfaces en maïs fourrager qui seront converties en prairies permanentes et pour le restant maintenue en prairie. *Le projet modifiera l'occupation et par conséquent l'usage d'une partie des surfaces agricoles exploitées par le Gaec. Les 8,1 ha actuellement en maïs fourrager seront transformés en prairies naturelles et les 3,9 ha de prairies le resteront.*

d) Les autres acteurs agricoles :

- ✓ La CAVAC, coopérative agricole qui commercialise quelques 580 793 tonnes d'aliments (dont 538 627 tonnes fabriquées) et stocke 719 043 tonnes de céréales (rapport annuel 2016/2017). *Les 120 000 t d'aliments destinés aux chèvres qui sont achetées par an par le Gaec La Mer représentent 0,05 % de la production du site CAVAC/Fougeré.*
- ✓ EURIAL (branche lait d'AGRIAL) collecte quelques 140 millions de litres de lait de chèvres par an. *La laiterie de Soignon (79) collecte auprès du Gaec La Mer 230 000 litres de lait de chèvre, sur 110 millions de litres par an, soit 0,2 % de sa capacité.*

### **3.3.7.2 Evaluation de l'impact du projet sur l'activité agricole**

a) Impact du projet :

La diminution de la surface occupée par l'agriculture demeure faible et sera sans effet sur les équilibres économiques liés à cette activité. A l'échelle du département, la perte de surface en maïs fourrager attribuée à la mesure compensatoire représente 0,01 % des surfaces fourragères. *Le projet va entraîner à l'échelle du Gaec La Mer une disparition localisée de surfaces agricoles, les associés du Gaec La Mer comptent prendre leur retraite et ne souhaite conserver que l'atelier production de lait de chèvre. Le projet ne remet pas en cause l'activité mais nécessitera a minima une réorganisation des cultures. Il n'y aura pas de suppression d'emplois sur l'exploitation.*

*Les mesures compensatoires ont pour objectif de préserver les espaces agricoles et naturels qui jouxtent le futur port. Leur gestion aura par ailleurs pour vocation la reprise d'un écosystème qui pourra s'avérer favorable à l'activité agricole. Dans un plan de gestion pérenne, les zones humides une fois créées et/ou réhabilitées, fourniront des sols fertiles et participeront à l'amélioration de la qualité des eaux.*

Au niveau des impacts cumulés, il n'est pas signalé dans les environs de projets en liaison avec les activités agricoles ou qui pourraient avoir des effets notables sur les surfaces agricoles disponibles. *A noter que le décret sur la compensation agricole en est au tout début de sa mise en œuvre.*

b) Propositions de mesures :

Tout projet d'aménagement portant atteinte à des surfaces agricoles doit par ordre de priorité : éviter les impacts, réduire les impacts et s'il subsiste des impacts compenser le dommage résiduel identifié (ERC).

#### **1. Eviter :**

l'enveloppe foncière globale sur laquelle portera la DUP est d'environ 197,1 ha. La part de surface agricole définitivement prélevée de son usage initial est de l'ordre de 4 %. *Aucune autre surface agricole actuellement exploitée ne sera par ailleurs artificialisée. Les 8 ha de cultures de maïs concernés par le plan de gestion de la mesure compensatoire feront l'objet uniquement d'une reconversion des surfaces en prairies.*

#### ▪ **Réduire :**

Pour le projet, le maître d'ouvrage a souhaité préserver les vocations agricoles ou naturelles des parcelles impliquées dans l'emprise en associant les acteurs agricoles à l'élaboration du cahier des charges et en agissant contre la forte déprise agricole qui touche le secteur. *Dans l'emprise du projet, les surfaces agricoles sont majoritairement en déprise.*

▪ **Compenser :**

L'objectif de la reconversion est de transformer 8,1 ha de culture de maïs en prairie permanente. La compensation s'inscrit dans la séquence ERC. Elle ne s'envisage qu'en dernier recours. *Comme analysé précédemment, le projet de port de plaisance sur la commune de Brétignolles-sur-Mer ne présente pas d'impact négatif sur l'agriculture du territoire. Les mesures de compensation collectives ne semblent pas être justifiées.*

### **3.3.8 Demande de transfert de gestion du Domaine Public Maritime.**

La pièce G concerne le dossier de demande de transfert de gestion du Domaine Public Maritime (DPM) dont le contenu fait partie du dossier d'enquête, préalable notamment à la déclaration d'utilité publique, de demande d'autorisation environnementale unique et de demande de création d'un port.

Le dossier de 40 pages décrit, outre l'identification du demandeur,

- ✓ La situation, la consistance et la superficie de l'emprise du projet,
- ✓ La destination, la nature et coûts des travaux,
- ✓ La cartographie du site d'implantation et les plans des installations,
- ✓ Le calendrier de réalisation,
- ✓ Les modalités de maintenance envisagées,
- ✓ Les modalités proposées de suivi du projet et de l'installation et de leur impact sur l'environnement et les ressources naturelles,
- ✓ Le démantèlement.

#### **3.3.8.1 Situation :**

Le port de la Normandelière est un port de type « aber ou ria » qui sera réalisé en déblais, à l'intérieur des terres dans un site agricole enclavé entre plusieurs lotissements d'habitation. L'opération se situe au Sud de la plage de la Normandelière et dans le cadre de la réalisation du port sont prévus la réalisation d'un chenal, de deux brise-lames semi émergés et d'une station de pompage d'eau de mer. Le bassin portuaire (bassin Sud et bassin Nord) s'étend sur 750 m de longueur sur une largeur variable de 200 m maxi. La zone technique, les passerelles et les pontons sont réparties sur la rive Est.

**Le chenal :** le transit des bateaux entre le bassin du port et les ouvrages de protection sera assuré par la création d'un chenal d'accès de 35 à 40 mètres de largeur et calé à – 1,50m CM. L'emprise totale correspond à 2,85 ha mesurée en haut de talus (y compris la station de pompage).

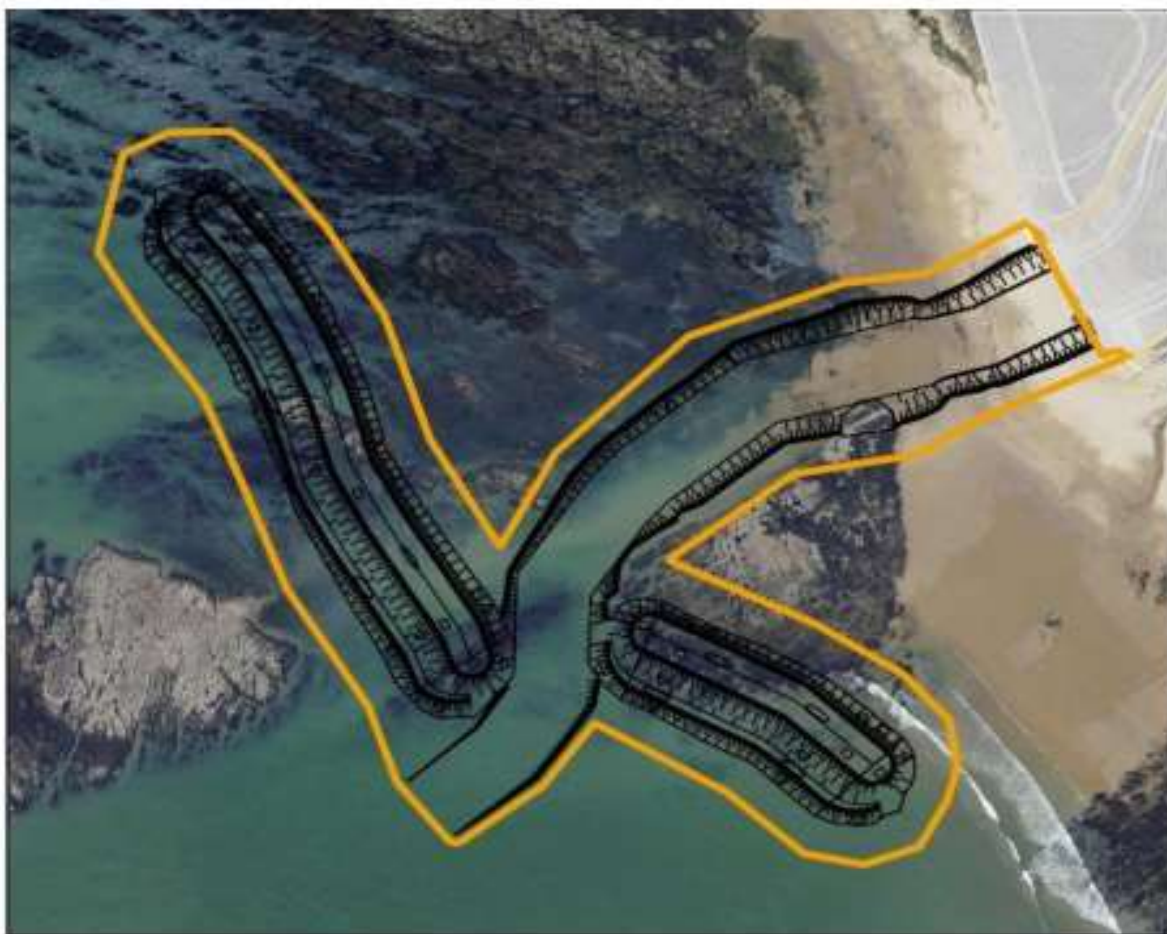
**La station de pompage :** le chenal accueillera une station de pompage d'eau de mer qui sera reliée à la côte par une conduite placée au sein des enrochements. Cette station de pompage

a pour objectif l'alimentation d'un bassin de baignade et d'un bassin nautique qui seront créés à proximité immédiate du futur port.



**Les brise-lames semi émergés** auront un rôle de protection du chenal afin d'en sécuriser l'accès et limiter les phénomènes d'agitation au sein du bassin portuaire tout en permettant le transit sédimentaire. Globalement implantés en parallèle au trait de côte, avec une largeur de l'ordre de 65 m et une longueur cumulée de 545 m ils sont répartis de part et d'autre du chenal naturel actuel entre les roches de la Mouine et celles du Repos. C'est une superficie de l'ordre de 2,2 ha dont 1,2 ha sur le platier rocheux pour l'ouvrage Nord et de 1,1 ha dont environ 0,9 ha sur des fonds sableux.

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

L'emprise, correspondante au périmètre élargi, représente une surface de 9,77 ha.



### Légende

-  Proposition d'emprise élargie sujette au transfert de gestion
-  Tracé des ouvrages et du chenal sur le DPM

### **3.3.8.2 Destination, nature et coûts des travaux :**

Le dossier présente successivement les différentes phases de travaux en les détaillant, en les quantifiant et évaluant leurs coûts.

- ✓ Projet de terrassement / enrochement : l'aménagement du port comprend une part de dragage pour la réalisation et la sécurisation des accès au bassin portuaire. Les volumes concernés par la réalisation du chenal concernent environ 70 000 m<sup>3</sup>. En mer, le rapport stipule qu'à priori le toit du rocher est sain et qu'ainsi les matériaux sableux propres seront dragués, que les schistes altérés seront terrassés par des moyens mécaniques de forte puissance et que les matériaux rocheux seront minés.
- ✓ Les pistes d'accès au chantier sur le DPM seront temporaires et entièrement aménagées au sein des emprises du futur chenal ce qui permettra de ne pas engendrer d'impact supplémentaire lors des travaux.
- ✓ Le réemploi des matériaux : le substratum en mer pourra être réutilisé sur site, le réemploi des terrains dragués pour le chenal servira en remblais pour la réhabilitation de la carrière et ses abords.
- ✓ Les besoins en matériaux : le creusement du bassin portuaire permettra un réemploi partiel pour les ouvrages, le complément sera fait de manière privilégiée à partir de matériaux locaux.
- ✓ Stabilisation des ouvrages : le rapport précise les différentes caractéristiques des ouvrages en termes de pente, de stabilité et de dimensionnement à partir des normes et recommandations techniques usuelles.

### **3.3.8.3 Estimation des coûts :**

Le coût de réalisation des ouvrages semi émergés, du chenal et de la station de pompage sont inclus dans les coûts de réalisation de l'ensemble du port de plaisance et sont estimés à :

✓ Terrassement :	9 507 000,00 €
✓ Protection chenal et bassins	3 814 000,00 €
✓ Ouvrages extérieurs	5 499 000,00 €
✓ Équipements portuaires	3 645 680,00 €

### **3.3.8.4 Cartographies du site et plans des installations**

Le rapport présente une série de cartographies présentant la localisation du projet et des ouvrages en mer, des cartes bathymétriques indiquant la profondeur des fonds et une carte géologique montrant principalement deux formations (schistes rouges et grès feldspathiques du synclinal).

La nature des fonds de la zone d'étude, à la lecture des cartes, est caractérisée principalement par de la roche. Les résultats de l'étude hydro sédimentaire de 2009 montre qu'entre Saint-Gilles-Croix-de-Vie et les Sables-d'Olonne, de la plage vers le large, on trouve des matériaux actifs : sables fins à moyens, puis des matériaux fossiles plus grossiers : graviers et cailloutis.

### **3.3.8.5 Calendrier de réalisation**

La durée des travaux, tant sur le domaine terrestre que sur le DPM, est estimée à 24 mois dont 13 mois pour la réalisation des ouvrages extérieurs et la réalisation du chenal. La date prévue pour la mise en service peut être estimée entre 2020 et 2022.

### **3.3.8.6 Modalités de maintenance**

A l'issue des travaux, les opérations d'entretien et de surveillance seront assurées par la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie sous convention de gestion avec l'Etat. La maintenance et l'entretien des ouvrages portuaires seront assurés par une Société Publique Locale qui pourrait assurer la gestion conjointe du Port de Brétignolles-sur-Mer et de celui de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Une convention de gestion sera prise pour permettre à la Communauté de Communes la réalisation de ces mesures de surveillance, de gestion et d'entretien du port.

### **3.3.8.7 Modalités proposées de suivi du projet et de l'installation et de leur impact sur l'environnement et les ressources naturelles**

La mise en place du chenal et des ouvrages extérieurs est susceptible d'occasionner des dommages à l'environnement. Le rapport présente les enjeux concernant le compartiment physique, le milieu naturel, le milieu humain, les risques majeurs et le patrimoine culturel et paysager (pages 23 à 39 du Dossier Pièce G).

Seule la partie marine fait l'objet du dossier Pièce G, la partie terrestre étant analysée dans l'étude d'impact du dossier d'autorisation sur l'eau et Natura 2000. (Pièce C)

#### **a) Synthèse des enjeux concernant le compartiment physique :**

- **Patrimoine géologique :**

L'estran de Brétignolles-sur-Mer fait partie des 48 sites de l'Inventaire National du Patrimoine Géologique. L'accès aux données est actuellement réservé, aussi aucun arrêté de protection des sites d'intérêt géologique en Vendée n'a encore été soumis à l'avis du CSRPN, de la CDNPS et des communes au moment du dépôt de l'étude d'impact du port. Les deux secteurs d'intérêt de la série paléozoïque se situent en dehors de l'aire d'étude immédiate. Celle-ci, en particulier Les Roches du Repos et la zone de faille présente un intérêt géologique très faible par rapport au reste de l'estran.

- **Compartiment physique aquatique :**

Les mesures des différents paramètres physico-chimiques se situent dans des gammes de valeurs « normales » pour la zone, qui apparaît dans un bon état au point de vue microbiologique et des nutriments.

- **Compartiment physique littoral :**

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

*Les résultats des diverses expertises disponibles sont cohérents et concluent à une stabilité à long terme du trait de côte pour le secteur de La Normandelière.*

b) Synthèse des enjeux concernant le milieu naturel :

**1. Habitats benthiques de substrat meubles**

Les 3 habitats intertidaux étudiés par approche cartographique et par l'intermédiaire des 6 stations implantées sont caractérisés par des richesses spécifiques et des densités très faibles. Deux espèces déterminantes ZNIEFF y sont inventoriées. L'enjeu de conservation de cet habitat intertidal est donc qualifié de « Faible ».

Concernant le domaine subtidal, les peuplements benthiques sont caractérisés par des richesses spécifiques et des densités contrastées.

Si les stations subtidales sont en bon ou très bon état écologiques les peuplements étudiés ne présentent pas de particularités, les cortèges dominants étant constitués d'espèces communes.

*L'enjeu de conservation des assemblages benthiques subtidaux inventoriés est donc qualifié de « Moyen ».*

▪ **Habitats benthiques de substrat rocheux**

- ✓ Domaine intertidal : l'échantillonnage sur 2 stations de l'estran met en évidence des richesses spécifiques comprises entre 16 et 21 espèces et une diversité d'habitats importante sur la zone.

*Ces éléments concourent à retenir un niveau d'enjeu « Fort ».*

- ✓ **Domaine subtidal : le dossier précise que si les inventaires effectués en plongée ne révèlent pas de macro-algues il convient de relativiser ces observations, notamment au regard de la période de recensement.**

Selon les listes faunistiques, aucune espèce autochtone rare n'est signalée sur les sites inventoriés.

*Le niveau d'enjeu est qualifié de « Moyen » sur la zone.*

**Cas des hermelles**

L'espèce *Sabellaria alveolata* ne possède pas de statut de protection particulier, mais l'habitat « récifs d'hermelles » constitue un habitat « d'intérêt ».

*Un niveau d'enjeu « Fort » est retenu.*

**L'avifaune marine (oiseaux hivernants et migrants)**

Parmi les 95 espèces d'oiseaux observées sur le site en période de migration et d'hivernage, 72 sont protégées (Arr. Ministériel 2009-10-29 ; art 3), et 15 sont inscrites à l'annexe I de la Directive Oiseaux. L'habitat privilégié pour l'avifaune pour la période susvisée est principalement l'estran au niveau du plateau rocheux dénommé Les Roches du Repos.

Le niveau d'intérêt du site est considéré « Modéré » pour seulement 2 espèces (Macreuse noire et Tournepièrre à collier) et historiquement, le site représentait un enjeu pour 2 autres espèces « d'intérêt » (Eider à duvet et Puffin des Baléares). Les autres espèces fréquentent, mais de manière nettement plus occasionnellement, l'aire d'étude que d'autres sites littoraux atlantiques ou sont présentes en nombre restreint et sur des périodes courtes.

Globalement, l'aire d'étude présente un intérêt « Modéré » (voire « Faible ») pour l'avifaune migratrice et hivernante. L'intérêt est centré sur l'estran.

### Les mammifères marins et les tortues marines

Les enjeux pour les espèces de mammifères marins et tortues marines vont de « Modéré » à « Faible ». Les détails figurent dans le tableau ci-joint.

Tableau 4. Enjeux pour les espèces de mammifères marins et tortues marines						
Espèce	Protection (Arrêté 07/2011)	DHFF	Statuts liste rouge	Niveau d'intérêt zone rapprochée (2 km)	Niveau d'intérêt zone rapprochée (20 km)	Commentaires
<b>Mammifères marins</b>						
Marsouin commun ( <i>Phocoena phocoena</i> )	Oui	An. II et IV	Quasi-menacé (France) Vulnérable (Europe) Préoccupation mineure (Monde)	Faible	Modéré	Présence régulière, en effectifs faibles, en automne et hiver. Présence peu probable, occasionnelle, à moins de 2 km du projet (moins de 10 m de fond).
Grand Dauphin ( <i>Tursiops truncatus</i> )	Oui	An. II et IV	Préoccupation mineure (France) Données insuffisantes (Europe) Préoccupation mineure (Monde)	Très faible	Modéré	Présence irrégulière, en effectifs faibles. Présence très peu probable, anecdotique, à moins de 2 km du projet (moins de 10 m de fond).
Dauphin commun ( <i>Delphinus delphis</i> )	Oui	An. IV	Préoccupation mineure (France) Données insuffisantes (Europe) Préoccupation mineure (Monde)	Faible	Modéré	Présence régulière, en effectifs variables, toutes l'année. Présence probablement occasionnelle à moins de 2 km du projet (moins de 10 m de fond).
Globicephale noir ( <i>Globicephala melas</i> )	Oui	An. IV	Préoccupation mineure (France) Données insuffisantes (Europe)	Très faible	Faible	Présence irrégulière, en effectifs faibles. Présence très peu probable, anecdotique, à moins de 2 km du projet (moins de 10 m de fond).
Dauphin bleu et blanc ( <i>Stenella coeruleoalba</i> )	Oui	An. IV	Préoccupation mineure (France et Europe)	Très faible	Faible	Présence irrégulière, en effectifs faibles. Présence très peu probable, anecdotique, à moins de 2 km du projet (moins de 10 m de fond).
Phoque gris ( <i>Halichoerus grypus</i> )	Oui	An. II et IV	Quasi-menacé (France) Préoccupation mineure (Europe)	Très faible	Faible	Présence irrégulière, en effectifs faibles. Présence très peu probable, anecdotique, à moins de 2 km du projet.
<b>Tortues marines</b>						
Tortue luth ( <i>Dermochelys coriacea</i> )	Oui	An IV	Vulnérable (monde) Données insuffisantes (France)	Très faible	Faible	Présence irrégulière, en effectifs faibles. Présence très peu probable, anecdotique, à moins de 2 km du projet.

#### c) Synthèse des enjeux concernant le milieu humain

A Brétignolles-sur-Mer, le site de La Normandelière est très fréquenté notamment en période estivale. L'école de voile implantée au sein de l'aire d'étude rassemble environ 2 000 personnes chaque été, les associations de plaisanciers et de pêcheurs comptent



environ 200 adhérents et de nombreuses manifestations sont régulièrement organisées sur le site.

d) Synthèse des enjeux concernant les risques majeurs

La partie marine de l'aire d'étude immédiate est concernée :

- ✓ Par le risque littoral de choc mécanique localisé à l'extrême Nord de la dune du Marais Girard et le risque littoral d'érosion (uniquement à l'horizon 2100).
- ✓ -Par le risque météorologique (tempête, surcote) déjà pris en compte dans les risques littoraux.

e) Synthèse des enjeux concernant le patrimoine culturel et paysager

- ✓ Patrimoine culturel et paysager : vestiges archéologiques
- ✓ L'emprise des ouvrages semi-émergés et du chenal a fait l'objet d'un diagnostic d'archéologie préventive en 2014 / 2015 qui a conduit à la levée de toute contrainte archéologique dans le cadre de la réalisation du projet.
- ✓ Analyse paysagère : le site est implanté au sein d'une façade littorale rectiligne offrant des vues dégagées vers les dunes et plages au Sud et une vue fermée au niveau des zones urbanisées au Nord.

D'une manière générale, le littoral est aménagé pour accueillir un tourisme balnéaire.

### 3.3.8.8 Impacts potentiels du projet sur l'environnement

a) Impacts potentiels sur le compartiment physique

Tableau 6. Synthèse des impacts potentiels du projet sur le compartiment physique						
Impact potentiel	Caractéristiques de l'impact potentiel			Niveau d'impact potentiel	Types de mesure retenue*	Principaux éléments concernés liés au compartiment physique
	Phase	Type	Lieu et vecteur d'impact			
<b>IMPACTS POTENTIELS PERMANENTS DES AMÉNAGEMENTS MARITIMES SUR LE COMPARTIMENT PHYSIQUE</b>						
Perturbation de la courantologie et du transit sédimentaire local	Travaux/Exploitation	Indirect, permanent	En dehors de l'emprise, autour des ouvrages extérieurs et au niveau des cordons dunaires nord et sud (effet des ouvrages extérieurs entraînant une modification du transit sédimentaire de part et d'autre du chenal)	Très fort	Réduction (voire évitement) (L1) : choix d'une variante d'aménagement extérieur ayant un effet négligeable sur le transit sédimentaire, restitution directe des dragages d'entretien du chenal au transit littoral	Plages et cordons dunaires (compartiment physique littoral)
Dégradation du patrimoine géologique	Travaux	Direct, permanent	Sur les emprises des ouvrages extérieurs, par recouvrement des affleurements rocheux d'intérêt géologique potentiel	Moyen	Réduction (voire évitement) (L1) : choix d'une variante d'aménagement extérieur ayant une emprise limitée sur les affleurements rocheux et mise en évidence de l'absence de site géologique d'intérêt majeur sur les emprises	Série paléozoïque (plateaux rocheux en mer)
Dégradation de la qualité de l'eau	Exploitation	Direct, temporaire	Pollution générée par les dragages d'entretien du chenal extérieur (augmentation de la turbidité par mise en suspension des sédiments)	Moyen	Réduction (utilisation d'une drague hydraulique limitant la mise en suspension)	Eaux littorales et sédiments (compartiment physique aquatique)
<b>IMPACTS POTENTIELS TEMPORAIRES DES AMÉNAGEMENTS SUR LE COMPARTIMENT PHYSIQUE</b>						
Dégradation de la qualité des eaux et sédiments marins	Travaux	Direct, temporaire	Augmentation de la turbidité/mise en suspension des sédiments lors de la création du bassin portuaire et des ouvrages extérieurs Risque de pollution par des substances dangereuses lors de la création du bassin portuaire et ouvrages extérieurs	Moyen	Réduction (mesures spécifiques de protection du compartiment aquatique en phase chantier)	Milieu marin (compartiment physique aquatique)
Perturbation de la courantologie et de l'agitation	Travaux	Direct, temporaire	Compartiment physique littoral (modification temporaire de la bathymétrie et des conditions hydrodynamiques) lors de la réalisation des ouvrages extérieurs, du fait de la création de pilotis d'accès provisoire	Moyen	Réduction (limitation maximale des emprises d'accès provisoire)	Transit sédimentaire local (compartiment physique littoral)

b) Impacts potentiels sur le milieu marin

Tableau 7. Synthèse des impacts potentiels sur le milieu naturel marin						
Compartment Impacté	Phase	Type d'impact	Enjeu du compartiment	Sensibilité du compartiment	Niveau d'impact potentiel	Types de mesures retenues
<b>DÉGRADATION/DÉSTRUCTION DES HABITATS MARINS PAR POLLUTION (PHASE TRAVAUX &amp; EXPLOITATION)</b>						
Ensemble des habitats naturel marin	Travaux	Direct, Temporaire ou permanent	Faible à fort	Faible à fort	Faible à fort	Réduction et accompagnement (Plan de Prévention des Risques et de gestion des pollutions, suivi)
<b>DÉGRADATION/DÉSTRUCTION PAR LA CRÉATION DES OUVRAGES EXTÉRIEURS (PHASE TRAVAUX)</b>						
Habitats meubles intertidaux	Travaux	Direct, Temporaire	Faible	Faible	Faible	Réduction et accompagnement (L1 : choix de variante d'implantation ; km3 : essais de déplacement d'hermelles)
Habitats meubles subtidiaux	Travaux	Direct, Permanent	Moyen	Faible	Faible à moyen	
Habitats rocheux intertidaux	Travaux	Direct, Permanent	Fort	Faible	Faible à moyen	
Habitats rocheux subtidiaux	Travaux	Direct, Permanent	Moyen	Faible	Faible à moyen	
Hermelles	Travaux	Direct, Permanent	Fort	Fort	Faible à moyen (faible surface)	

Tableau 7. Synthèse des impacts potentiels sur le milieu naturel marin						
Compartment Impacté	Phase	Type d'impact	Enjeu du compartiment	Sensibilité du compartiment	Niveau d'impact potentiel	Types de mesures retenues
Habitats meubles intertidaux	Travaux	Direct ; Temporaire	Faible	Faible	Faible	/
Habitats rocheux intertidaux	Travaux	Indirect ; Permanent	Fort	Moyen	Moyen	Réduction (Limitation/ajustement des volumes pour le rechargement des plages à hauteur des massifs d'hermelles, suivi)
Hermelles	Travaux	Indirect ; Permanent	Fort	Fort	Fort	
<b>DÉGRADATION PAR DRAGAGES D'ENTRETIEN (PHASE EXPLOITATION)</b>						
Habitats meubles intertidaux	Exploitation	Direct, Temporaire	Faible	Faible	Faible	Réduction (adaptation du planning d'intervention, suivi)
Habitats meubles subtidiaux	Exploitation	Direct, Temporaire	Moyen	Faible	Faible à moyen	
<b>DÉGRADATION PAR REPOULEMENT DES MATÉRIELS DE DRAGAGES (PHASE EXPLOITATION)</b>						
Habitats meubles subtidiaux	Exploitation	Direct, Temporaire	Moyen	Moyen	Moyen	Réduction (adaptation du planning d'intervention, suivi)

c) Impact potentiels sur l'avifaune marine, dont l'avifaune d'intérêt communautaire  
(incidence Natura 2000 en mer)

Le chenal d'accès et les ouvrages semi-émergés se situent à proximité du site Natura 2000 marin (ZPS) « FR5212015 – Secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent (245 000ha).

Le dossier précise qu'à l'échelle de numérisation disponible du périmètre, les ouvrages de protection du chenal semblent positionnés à l'extérieur de ce périmètre qui exclut nettement Les Roches du Repos. En revanche l'extrémité du chenal est en contact avec le périmètre de cette ZPS.

Tableau 8. Synthèse des incidences potentielles du projet sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaire					
Incidence potentielle sur les sites N2000	Vecteur d'incidence	Phase	Type	Niveau d'impact potentiel	Types de mesure retenue
INCIDENCES POTENTIELLES SUR LES OISEAUX MARINS MIGRATEURS / HYVERNANTS					
Destruction d'habitats d'oiseaux marins	Emprise potentielle des travaux (terrassment et aménagement)	Travaux	Direct, permanent	Très faible à faible	Réduction (Limitation maximale des emprises en milieu marin)
Dérangement d'individus d'oiseaux marins (phase travaux)	Perturbations sonores et visuelles lors de l'aménagement des ouvrages extérieurs	Travaux	Direct, temporaire	Faible à moyenne	Réduction (adaptation du planning d'intervention)
Dérangement d'individus d'oiseaux marins (phase exploitation)	Perturbations sonores et visuelles par le passage des navires de plaisance et l'activité piétonne	Exploitation	Indirect, permanent	Faible	(Pas de mesures particulières envisagées)
	Perturbations sonores et visuelles lors des dragages d'entretien du chenal	Exploitation	Indirect, permanent	Nulle à faible	Réduction (adaptation du planning d'intervention)
Dégradation d'habitats d'oiseaux marins par pollution (phase travaux)	Accroissement de la turbidité	Travaux	Direct, temporaire	Moyenne	Réduction et suivi (limitation des MES d'origine terrestre, cf. ensemble des mesures de protection du compartiment aquatique)
	Pollution accidentelle	Travaux	Direct, temporaire	Moyenne	Réduction et suivi (plan de prévention et de gestion des risques en phase travaux)
Dégradation d'habitats d'oiseaux marins par pollution (phase exploitation)	Pollution (diffuse et accidentelle)	Exploitation	Indirect, permanent	Faible	Réduction et suivi (Aq) : obtention et conservation du label « Port propre »)

d) Impacts potentiels sur les mammifères marins et les tortues marines

Tableau 9. Synthèse des impacts potentiels du projet sur les mammifères marins et les tortues marines					
Impact potentiel	Type	Vecteur d'impact	Principaux éléments concernés (protégés et/ou d'intérêt)	Niveau d'impact potentiel (avant mesures)	Types de mesures retenues
IMPACTS POTENTIELS EN PHASE TRAVAIL					
Blessure auditive (impacts acoustiques)	Direct, temporaire	Tir de dérochage	Marsouin commun, Phoque gris	Nul à modéré	Examen et suivi visuel et acoustique avant le lancement des opérations, procédure ramp-up)
			Dauphin commun	Nul à faible	
			Autres espèces (Grand Dauphin, Globicéphale noir, Dauphin bleu et blanc, Tortue luth)	Nul à très faible	
Gêne comportementale (impacts acoustiques)	Direct, temporaire	Tir de dérochage	Toutes espèces	Nul à Faible	/
Dégradation de l'habitat	Direct ; temporaire	Accroissement de la turbidité ; Pollutions accidentelles	Toutes espèces	Très faible	Réduction et suivi (plan de prévention et de gestion des risques en phase travaux ; limitation des MES (cf. ensemble des mesures de protection du compartiment aquatique))
IMPACTS POTENTIELS EN PHASE D'EXPLOITATION					
Perte d'habitats	Direct ; permanent	Emprise des aménagements extérieurs	Toutes espèces	Négligeable	(Pas de mesures particulières envisagées)
Dégradation de l'habitat	Direct ; permanent	Opération de dragage Pollutions (diffuses et accidentelles)	Toutes espèces	Très faible	Réduction et suivi (obtention et conservation du label « Port propre »)
Perturbation des individus / collision par des navires	Indirect ; permanent	Navigation	Toutes espèces	Très faible	(Pas de mesures particulières envisagées)

### e) Impacts potentiels sur le milieu humain

Plusieurs impacts sur le compartiment physique représentent également des impacts sur le milieu humain, et sont donc repris dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10. Synthèse des impacts potentiels du projet sur le milieu humain						
Impact potentiel	Caractéristiques de l'impact potentiel			Niveau d'impact potentiel	Types de mesure retenue <sup>a</sup>	Principaux éléments concernés liés au milieu humain
	Phase	Type	Lieu et vecteur d'impact			
<b>IMPACTS POTENTIELS PERMANENTS DES AMÉNAGEMENTS MARITIMES SUR LE MILIEU HUMAIN</b>						
Modification des conditions de navigation	Exploitation	Direct, permanent	Modification des conditions de navigation au droit du port de planance (chenal d'accès, conflits d'usage entre les usagers actuels de la base nautique et les futurs plaisanciers)	Fort	Accompagnement (balisage)	Usagers
Perturbation des activités de pêche à pied et de promenade	Travaux, exploitation	Direct, permanent	Nouveaux brise-lames inaccessibles aux pêcheurs à pied et aux promeneurs	Moyen	Réduction (choix d'une variante d'aménagement extérieur ayant une emprise limitée sur les affleurements rocheux)	Pêcheurs à pied, promeneurs
Dégradation de la qualité de l'eau superficielle	Travaux, exploitation	Direct, permanent ou temporaire	Pollution générée par les nouveaux aménagements et activités (substances dangereuses, matières en suspension) dont les eaux de ruissellement sont évacuées vers le ruisseau de la Normandière Pollution générée par les activités du port (substances dangereuses, sédimentation de fines, augmentation de la turbidité/ mise en suspension lors des dragages d'entretien, eaux usées) Dégradation de la qualité de l'eau du bassin portuaire par manque de renouvellement de l'eau et par apport de pollution (micro-organismes pathogènes, hydrocarbures...)	Fort	Réduction (limitation des surfaces imperméabilisées, gestion des eaux pluviales interceptées par un système de toises) Réduction (mesures d'application des principes Port propre et HQE) Évitement (maintien de l'influence des marées dans le bassin portuaire)	Usages de l'eau, dont AOT existantes sur le DPM (eaux de baignade littorales, pêche à pied)
Perturbation de la courantométrie et du transit sédimentaire local	Travaux, exploitation	Indirect, permanent	En dehors de l'emprise, autour des ouvrages extérieurs et au niveau des cordons dunaires nord et sud (effet des ouvrages extérieurs entraînant une modification du transit sédimentaire de part et d'autre du chenal)	Très fort	Réduction (voire évitement) choix d'une variante d'aménagement extérieur ayant un effet négligeable sur le transit sédimentaire, restitution directe des dragages d'entretien du chenal au transit littoral)	Usagers du DPM (plages, surf), dont AOT existantes
<b>IMPACTS POTENTIELS TEMPORAIRES DES AMÉNAGEMENTS SUR LE MILIEU HUMAIN</b>						
Dégradation de l'ambiance sonore	Travaux	Direct, temporaire	Bruit et vibrations des engins de travaux, trafic des camions, micrométrage avec impact au niveau des proches habitations et des usagers	Moyen	Réduction (dispositions générales intégrées au déroulement du chantier)	Riverains et usagers

Dégradation de l'ambiance visuelle	Travaux	Direct, temporaire	Vue sur les zones de travaux et engins depuis les routes, habitations proches, plage	Moyen	Réduction (dispositions générales intégrées au déroulement du chantier)	Riverains et usagers
Dégradation de la qualité de l'air	Travaux	Direct, temporaire	Emission de polluants atmosphériques, d'odeurs et de poussières gênantes pour les riverains et le trafic sur les voies les plus proches, en direction des vents dominants	Moyen	Réduction (dispositions générales intégrées au déroulement du chantier, adaptation des procédés de travail mécanique, thermique et chimique)	Riverains et usagers
Perturbation des accès et circulation	Travaux	Direct, temporaire	Coupeure des accès existants pendant la durée des travaux, perturbation de la circulation sur les axes routiers proches, dégradation de l'état de la chaussée	Moyen	Réduction (dispositions générales intégrées au déroulement du chantier)	Riverains et usagers
Perturbation des réseaux divers	Travaux	Direct, temporaire	Coupeures de réseaux pour leur déplacement/adaptation (électrique, assainissement, téléphone...)	Moyen	Réduction (dispositions générales intégrées au déroulement du chantier)	Riverains

### f) Impact potentiels sur le paysage et le patrimoine culturel

Tableau 11. Synthèse des impacts potentiels du projet sur le paysage et le patrimoine culturel						
Impact potentiel	Caractéristiques de l'impact potentiel			Niveau d'impact potentiel	Types de mesure retenue <sup>a</sup>	Principaux éléments concernés liés au paysage et au patrimoine culturel
	Phase	Type	Lieu et vecteur d'impact			
<b>IMPACTS POTENTIELS PERMANENTS DES AMÉNAGEMENTS MARITIMES SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE CULTUREL</b>						
Impact paysager des ouvrages extérieurs	Exploitation	Direct, permanent	Modification du paysage des affleurements rocheux par les ouvrages extérieurs	Fort	Réduction (choix d'une variante d'aménagement extérieur ayant une emprise limitée sur les affleurements rocheux)	Paysage maritime

### 3.3.8.9 Mesures de suivi du projet et de l'installation et de leurs impacts sur l'environnement et les ressources naturelles

#### a) Dispositions générales en phase travaux

Les dispositions à prendre durant le chantier pour préserver l'environnement seront intégrées dans le Cahier des Charges des travaux.

Le Maître d’Ouvrage s’engage à veiller à l’application des recommandations et à la mise en œuvre des mesures environnementales dont certaines nécessiteront :

- l’intégration d’un écologue au sein de l’équipe de coordination environnementale,
- l’intégration environnementale du chantier, notamment en phase travaux, par la mise en œuvre de 6 mesures (type « réduction »)
  - Organisation et pilotage du chantier,
  - Préservation des ouvrages existants,
  - Sécurité du personnel,
  - Information, sécurité et réduction des nuisances sur le voisinage,
  - Sécurité au niveau des voiries,
  - Gestion des déchets.
- l’adaptation du planning des travaux maritimes (brise-lames, chenal) aux contraintes environnementales (type « réduction ») :
  - du point de vue environnemental, le phasage des travaux devra tenir compte des contraintes liées aux périodes favorables, souvent opposées, entre la préservation de l’avifaune (hivernage) et celle du milieu du benthos (intertidal et subtidal).
- L’expérimentation de déplacement d’hermelles (type « accompagnement »)
  - une expérimentation, sans précédent en France, de déplacement de massif d’hermelles sera effectuée avec l’aide d’un spécialiste de l’Ifremer de Brest. (coûts ou surcoût entre 15 000 € et 20 000 €)

MODALITES D’ACTIONS	
Etude préalable de définition des modalités de déplacement expérimental d’hermelles (T_MA_Nm3a)	
<p>Avant toute intervention sur site, une étude préalable devra être menée afin de définir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La localisation et les caractéristiques (nombre, étendue, taille) des blocs d’hermelles à déplacer (au regard du caractère expérimental de la mesure) ;</li> <li>• La localisation et les caractéristiques du milieu récepteur (qui devra se trouver à proximité immédiate et en dehors de la zone d’influence des travaux) ;</li> <li>• Les moyens humains et matériels nécessaires au déplacement ;</li> <li>• Les modalités particulières de mise en œuvre du déplacement (positionnement, période d’intervention, etc.) ;</li> <li>• Les modalités de suivi de chantier ;</li> <li>• Les modalités de suivi scientifique, qui devront faire l’objet d’un ajout à la mesure E_MS_Nm5.</li> </ul>	
<p>Au regard de l’état initial de la présente étude, le secteur situé à l’Est de l’enveloppe C02 semble favorable à l’accueil des blocs. Cet élément devra être confirmé par l’étude préalable.</p>	<p>Localisation possible du site récepteur</p>

- Prise en compte des mammifères marins dans le cadre de l’atelier pyrotechnique de déroctage (type « Evitement »)

Au regard des résultats de l’expertise acoustique sous-marine et malgré les probabilités faibles de présence de mammifères marins à proximité directe du projet (en eau très peu profonde) des mesures visant à la suppression des risques de blessures directes aux mammifères seront prises lors des tirs d’explosifs nécessaires au déroctage du chenal.

Quatre actions principales seront à intégrer au projet en phase chantier :

- ✓ Adoption et respect de configurations techniques de tirs permettant la réduction des niveaux de tirs,
- ✓ Interdiction de tirs (collaboration entre l'atelier de surveillance des mammifères marins et l'équipe pyrotechnique)
- ✓ Utilisation de procédure « ram-up » (procédure d'effarouchement)
- ✓ Information du réseau national de suivi des échouages.

(coûts ou surcoût entre 60 000 € et 90 000 €)

### b) Mesures de suivi en phase travaux

Les mesures présentées dans les tableaux ci-après correspondent au suivi des effets de certaines mesures d'évitement ou de réduction présentées précédemment. Elles sont complémentaires et devront être articulées avec :

- **L'intégration d'un écologue à l'équipe de coordination environnementale,**
- **les mesures d'intégration environnementale du chantier en phase travaux.**

Tableau 12. Mesures de suivi du compartiment physique aquatique en phase travaux				
Code	Intitulé	Mesure d'évitement ou de réduction à suivre en phase travaux	Suivi physico-chimique	Suivi à poursuivre en phase d'exploitation
T_MS_Aq7	Suivi physico-chimique du compartiment physique aquatique en phase travaux	C_ME_Aq3 : Suppression des effets du projet sur la nappe d'eau souterraine	Suivi quantitatif et qualitatif de la nappe d'eau souterraine du Marais Girard en phase travaux sur le piézomètre PZ101 installé au sein du Marais Girard et sur un nouveau piézomètre à installer (hors emprise travaux) ; suivi mensuel quantitatif (niveau d'eau) et qualitatif (conductivité, hydrocarbures totaux) jusqu'à la fin des travaux.	E_MS_Aq8 : Suivi du niveau de la nappe d'eau souterraine du Marais Girard et de sa qualité en phase exploitation
		T_MR_Aq4 : Réduction des effets de l'entraînement des matières en suspension du chantier sur le milieu aquatique récepteur	Suivi de la turbidité de l'eau sur le compartiment physique aquatique récepteur marin (eaux littorales) en phase travaux : Recueil quotidien des données de turbidité par immersion d'une sonde en continu (avec système de télétransmission des données) et analyse hebdomadaire des résultats sur une durée de 6 mois (deux mois avant le début des travaux en mer puis 4 mois pendant la durée des travaux en mer, afin de comparer la charge en MES dégagées par les travaux avec celle des conditions naturelles).	E_MS_Aq9 : Suivi de la qualité de l'eau et des sédiments sur le compartiment physique aquatique récepteur marin (eaux littorales) en phase exploitation
		T_MR_Aq4 : Réduction des effets de l'entraînement des matières en suspension du chantier sur le milieu aquatique récepteur T_MR_Aq5 : Réduction du risque de pollution chronique ou accidentelle du milieu aquatique récepteur en phase chantier	Suivi quantitatif et qualitatif sur le compartiment physique aquatique récepteur terrestre (ruisseau de la Normandelière) en phase travaux : <ul style="list-style-type: none"> <li>• suivi mensuel de la qualité physico-chimique des eaux du ruisseau de la Normandelière en amont et en aval du point de rejet, jusqu'à la fin de la phase de terrassement (qui représente le risque le plus élevé en termes de pollution accidentelle) ; puis suivi trimestriel jusqu'à la mise en exploitation du port.</li> <li>• Suivi semestriel (période de basses eaux et période de hautes eaux) de la qualité hydrobiologique en amont et en aval du point de rejet, jusqu'à la mise en exploitation du port.</li> </ul> Paramètres suivis : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité physico-chimique : température de l'eau, concentration en O2 dissous, saturation en O2 dissous, conductivité, pH, mesure de débit, MES, éléments traces métalliques, HAP et hydrocarbures totaux ;</li> <li>• Qualité hydrobiologique : Indices Biologiques Globaux Normalisés (IBGN) et Indices Biologiques Diatomées (IBD). Les IBGN seront réalisés selon la norme NF T90-350 et les IBD selon la norme NF T90-354.</li> </ul>	E_MS_Aq10 : Suivi quantitatif et qualitatif sur le compartiment physique aquatique récepteur terrestre (ruisseau de la Normandelière) en phase exploitation

Tableau 13. Mesures de suivi du milieu naturel en phase travaux				
Code	Intitulé	Mesure d'évitement ou de réduction à suivre en phase travaux	Suivi écologique	Suivi à poursuivre en phase d'exploitation
T_MS_Nm8	Suivi écologique du milieu naturel en phase travaux	T_MR_Nm1 : Adaptation du planning des travaux maritimes (brise-lames, chenal) aux contraintes environnementales (benthos, avifaune marine)	Suivis annuels des habitats naturels marins et de l'avifaune marine, depuis le lancement des travaux jusqu'à la mise en exploitation du port. Les protocoles à mettre en place doivent être identiques à ceux utilisés en phase d'exploitation (cf. E_MS_Nm5 et E_MS_Nm6)	E_MS_Nm5 : Suivi des habitats naturels marins en phase exploitation E_MS_Nm6 : Suivi de l'avifaune marine en phase exploitation
T_MA_Nm3	Expérimentation de déplacement d'hermelles et suivis associés		Selon les modalités définies par l'étude préalable (T_MA_Nm3a ci-dessous)	E_MS_Nm5 : Suivi des habitats naturels marins en phase exploitation
T_MS_Nm8	Suivi des niveaux de bruit sous-marins lors des opérations de déroctage	T_ME_MR_Nm5 : Prise en compte des mammifères marins dans le cadre de l'atelier pyrotechnique de déroctage	Le suivi acoustique passif mis en œuvre pour détecter la présence de mammifères marins servira également à suivre les niveaux de bruit produits lors des opérations de déroctage, et mettre à jour les données sur les empreintes sonores.	/

### c) Dispositions générales en phase d'exploitation

Intégration environnementale du fonctionnement du port par des dispositions générales en phase exploitation (type « Réduction »)

MODALITES D' ACTIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Management environnemental</li> <li>Sécurité et confort des riverains et des usagers</li> </ul>
MANAGEMENT EN VIRONNEMENTAL
<p>Lors de la mise en fonctionnement du port, il conviendra d'initier une démarche de management environnemental des activités portuaires, dont la mise en œuvre reposera sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La formation du personnel portuaire.</li> <li>La sensibilisation et l'information des usagers.</li> </ul> <p>Pour ce faire, plusieurs conditions devront être réunies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Engagement du gestionnaire du port ;</li> <li>Définition des responsabilités ;</li> <li>Choix des indicateurs de suivis de l'efficacité environnementale ;</li> <li>Optimisation de l'exploitation des indicateurs (techniques et économiques) ;</li> <li>Définition d'un programme suivi, périodiquement réajusté ;</li> <li>Formalisation des actions par des fiches techniques.</li> </ul>
SECURITE ET CONFORT DES RIVERAINS ET DES USAGERS
<p>La hiérarchie établie dans le dimensionnement des voiries, la localisation et le dimensionnement des aires de stationnement, ont été conçus pour canaliser les flux, de manière à garantir la sécurité des usagers et respecter la tranquillité du voisinage.</p> <p>La continuité routière entre la rue de la Source et la RD38 sera maintenue par la création d'une voie traversant le bassin portuaire via un pont mobile.</p> <p>La continuité des cheminements piétonniers et les pistes cyclables sera rétablie entre le bassin portuaire et le bassin nautique.</p> <p>La mise en place d'une signalétique adaptée permettra de guider les différents usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes, véhiculés, vers les différents sites d'activités et de promenade.</p> <p>La réduction des bruits dans les espaces extérieurs sera recherchée par la création de zones à vitesses limitées, sur le principe d'une zone 30.</p>

d) Mesures de suivi en phase d'exploitation

Tableau 14. Mesures de suivi du milieu naturel en phase d'exploitation							
Code complet	Intitulé suivi	Objectif(s)	Aire d'étude	Modalité de mise en œuvre	Compléments	Durée	Coût annuel
<b>COMPARTIMENT PHYSIQUE AQUATIQUE</b>							
E_MS_Aq8	Suivi du niveau de la nappe d'eau souterraine du Marais Girard et de sa qualité en phase exploitation	Evaluer les effets potentiels du projet à moyen terme sur la nappe d'eau souterraine du Marais Girard	Marais Girard	<u>Suivi quantitatif</u> (niveau d'eau) et <u>qualitatif</u> (conductivité, HCT) de la nappe du Marais Girard sur deux piézomètres installés au sein du Marais Girard, captant la nappe d'eau superficielle.	Le suivi est trimestriel la première année d'exploitation puis semestriel pour les 4 suivantes (période de hautes eaux et période de basses eaux).	5 ans	4 000 € (an.1) 2 000 € (an.2-3-4)
E_MS_Aq9	Suivi de la qualité de l'eau et des sédiments sur le compartiment physique aquatique récepteur marin (eaux littorales) en phase exploitation	Suivi de la qualité des eaux marines : évaluer l'effet potentiel du port en fonctionnement (bassin portuaire)	Colonne d'eau du bassin portuaire	<u>Suivi de la qualité physico-chimique</u> par : <ul style="list-style-type: none"> <li>prélèvements d'eau pour mesures en laboratoires accrédité COFRAC (5 stations) pour mesure TBT, HCT, PCB, HAP ;</li> <li>échantillonnage passif par pose de DGT pour les métaux lourds / pose et reprise après immersion (5 stations avec réplcats) ;</li> <li>suivi caging selon protocole RINBIO (moules) / pose et reprise après immersion (3 stations)</li> </ul>	Le suivi est annuel les deux premières années d'exploitation. La fréquence sera ensuite mise à jour selon les résultats obtenus.	2 ans (au moins)	18 000 €
		Suivi de la qualité des sédiments : caractériser les sédiments dans l'enceinte portuaire et le chenal d'accès (hors chenal en mer)	Colonne d'eau du bassin portuaire	<u>Analyse de la qualité des sédiments</u> par prélèvements (15 stations) et réalisation d'un « Pack dragage », pour envoi à un laboratoire accrédité COFRAC	Le suivi est ponctuel, à réaliser uniquement si un dragage du bassin portuaire s'avérait nécessaire.	Non défini	9 000 €
E_MS_Aq10	Suivi quantitatif et qualitatif sur le compartiment physique aquatique récepteur terrestre (ruisseau de la Normandetière) en phase exploitation	Evaluer les effets potentiels du port en fonctionnement sur le compartiment aquatique terrestre	Ruisseau de la Normandetière	<u>Suivi de la qualité physico-chimique</u> en amont et en aval du point de rejet des eaux pluviales : température de l'eau, concentration en O2 dissous, saturation en O2 dissous, conductivité, pH, mesure de débit, MES, éléments traces métalliques, HAP et hydrocarbures totaux. <u>Suivi de la qualité hydrobiologique</u> en amont et en aval du point de rejet des eaux pluviales : Indices Biologiques Globaux Normalisés (IBGN) et Indices Biologiques Diatomées (IBD). Les IBGN seront réalisés selon la norme NF T90-350 et les IBD selon la norme NF T90-354.	Le suivi est semestriel la première année d'exploitation puis annuel pour les 4 suivantes.	5 ans	2 500 € (an.1) 1 500 € (an.2-3-4)
<b>COMPARTIMENT PHYSIQUE LITTORAL</b>							
E_MS_L14	Suivi de la stabilité du trait de côte et de l'effet des dragages d'entretien du chenal d'accès	Evaluer les effets potentiels du projet à moyen et long terme sur les mouvements sédimentaires de l'estran	Trait de côte au nord et au sud du port	<u>Suivi bathymétrique et suivi topographique</u> du trait de côte de part et d'autre du port de plaisance, par plusieurs campagnes de levés topographiques annuelles ou par photo-interprétation de campagnes de reconnaissances aériennes. Il est envisagé la réalisation de campagnes de mesures comprenant six profils depuis le sommet des dunes jusqu'à -2,00 m CM.	Le suivi est semestriel les 2 premières années suivant l'installation des ouvrages en mer et du chenal (une campagne au début du printemps et une en début d'automne) et annuel les 3 années suivantes (une campagne en début d'automne).	5 ans	7 000 €
		Evaluer la dynamique réelle d'ensablement naturel du chenal d'accès en mer et adapter les dragages d'entretien	Chenal d'accès en mer	<u>Suivi bathymétrique</u> du chenal par campagne de levés bathymétriques, avec évaluation des volumes en jeu.			

Tableau 15. Mesures de suivi du milieu naturel en phase d'exploitation							
Code complet	Intitulé suivi	Objectif(s)	Aire d'étude	Modalité de mise en œuvre	Compléments	Durée	Coût annuel
E_MS_Nm6	Suivi des habitats naturels marins en phase exploitation	Suivi des hermelles et de l'estran rocheux : Caractériser l'absence/présence d'effets des travaux sur le taux de recouvrement des hermelles et sur les autres habitats rocheux intertidaux	Aire d'étude du milieu naturel marin de la présente étude d'impact	Suivi quantitatif des 2 stations H1 et H2 sur les enveloppes d'hermelles Suivi quantitatif de l'état des hermelles sur les 4 stations après déplacement (T_MA_Nm3) ; Pose d'1 quadrat de 20 m <sup>2</sup> sur chaque station, composé de 9 sous-quadrats ; Prise de photographies sur chaque sous-quadrat ; Analyse du recouvrement en laboratoire Suivi quantitatif des 2 stations BR13 et BR14 de l'estran rocheux : Pose des 10 quadrats de 0,1 m <sup>2</sup> aux stations BR13 et BR14 Comparaison avec l'état initial et rédaction d'un rapport d'étude	Le suivi est annuel.	3 ans	8 000 €
		Suivi des substrats meubles subtidiaux et intertidaux : Caractériser l'absence/présence d'effets des travaux sur les substrats meubles et la qualité des sédiments extérieurs	Aire d'étude du milieu naturel marin de la présente étude d'impact	Intertidal : Suivi d'1 station BR16 : prélèvement par carottier / 10 réplicats de 0,025 m <sup>3</sup> par station Subtidal : Suivi des 6 stations BR01 à BR05 + BR15 devenue alors subtidale ; Prélèvements par navire avec benne Day Grab / 3 réplicats de 0,1m <sup>2</sup> par station ; Sédiments : pack dragage et envoi à un laboratoire accrédité COFRAC Comparaison avec l'état initial et rédaction d'un rapport d'étude NB : paramètres à mesurer : richesse spécifique / densité / indice de Shannon / groupes écologiques : AMBI + M-AMBI	La mesure est déclenchée 1 fois par an dès lors que des dragages d'entretien avec refolement au large sont réalisés dans l'année. Cette fréquence de suivi peut être diminuée avec une diminution de la fréquence des dragages/clapages. En effet, il s'agit d'un suivi par lequel il est possible de déceler une variation de l'état écologique par l'emploi d'indices biotiques éprouvés (AMBI / M-AMBI), et pratiqué par ailleurs sur la majorité des autres zones d'immersion utilisées par les ports en France.	Non défini	15 000 €
		Suivi de la colonisation des brise-lames : Caractériser l'effet potentiel positif de l'installation des brises-lames	Brises-lames	Mesures quantitatives par quadrats en plongée (6 stations) ; Photos des quadrats ; Vidéo ; Analyses des données en laboratoire ; Comparaison avec les relevés antérieurs	Le suivi est annuel.	5 ans	8 000 €
E_MS_Nm7	Suivi de l'avifaune marine en phase exploitation	Evaluer les effets de l'exploitation du port sur la fréquentation des Roches du Repos par l'avifaune marine	Les Roches du repos	Inventory quantitatif des espèces en période post-migratoire (3 passages/an) et période d'hivernage (3 passages/an) Bilan annuel des observations et des évolutions	Le suivi est annuel les 3 premières années d'exploitation puis biennal jusqu'à échéance	10 ans	2 500 €

Les différentes mesures de suivi sont déclinées en 6 points, tant qualitatif que quantitatif, allant du suivi du niveau de la nappe d'eau souterraine du marais Girard au suivi de l'avifaune marine en phase d'exploitation.

### 3.3.8.10 Démantèlement

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

Dans cette hypothèse, le démantèlement et l'enlèvement des structures des brise-lames et du chenal poseront les mêmes difficultés que lors de leur mise en place et nécessiteront des mesures afin que l'écosystème ne subisse pas des dégradations supplémentaires.

Le processus appliqué sera celui défini par la « Convention et Protocole de Londres (2009).

Le coût d'un tel démantèlement peut être évalué à un coût équivalent à la mise en place initiale, soit environ 5 à 6 millions d'euros HT. A noter qu'une revalorisation de certains enrochements peut diminuer ou annuler le coût des travaux.

## 3.3.9 Demande de dérogation au titre des articles L.411-1 et suivants du Code de l'environnement (Réglementation relative aux espèces protégées)

La pièce H comprend 296 pages numérotées de 1 à 296, incluant 58 pages d'annexes. Les CERFA figurent en annexe 20.

Elle comporte 5 parties :



- . Le cadre de l'étude, la justification de la demande et la présentation du projet
- . Les méthodes d'étude du milieu naturel
- . L'état initial du milieu naturel
- . Les impacts potentiels ; les mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi
- . Les impacts résiduels et les mesures de compensation

### **3.3.9.1 Le cadre de l'étude, la justification de la demande et la présentation du projet**

#### **a) Contenu de l'étude et contexte réglementaire**

L'étude synthétise les éléments relatifs au milieu naturel (végétations, flore et faune) traités dans le cadre de l'étude d'impact du projet (pièce C).

Elle constitue une demande de dérogation exceptionnelle à la réglementation sur les espèces protégées, en application de l'article L 411-2 du Code de l'environnement pour :

- La destruction de **spécimens** de 7 espèces **végétales** protégées (1 espèce aquatique et 6 espèces dunaires)
- La destruction, la capture ou l'enlèvement, de **spécimens** de 13 espèces **animales** protégées (6 amphibiens, 6 reptiles, 1 mammifère terrestre)
- La destruction/dégradation d'**habitats** de 62 espèces **animales** protégées (4 amphibiens, 4 reptiles, 39 oiseaux, 1 mammifère marin terrestre et 14 chiroptères).

Les prescriptions générales en droit français concernant la protection des espèces (article L.411-1 du Code de l'environnement) et les textes régissant les modalités particulières pour chaque groupe sont rappelés en préambule de l'étude.

L'octroi d'une dérogation exceptionnelle est subordonné à **3 conditions incontournables** :

- ✓ Un projet fondé sur une raison impérative d'**intérêt public majeur**
- ✓ L'absence d'autre **solution plus satisfaisante**
- ✓ Le maintien de l'état **de conservation favorable de l'espèce** dans son aire de répartition naturelle.

#### **b) Justification du recours à une demande de dérogation : « l'intérêt public majeur » du projet**

##### **▪ Notions « d'utilité publique » et « d'intérêt public majeur » du projet**

Compte tenu des éléments mis en évidence dans l'étude d'impact, la faisabilité de l'opération est conditionnée à la reconnaissance de son « utilité publique », qui justifie le recours à **l'expropriation** ; et de son « intérêt public majeur », qui justifie une procédure de **dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées**.

Le dossier donne quelques exemples de jurisprudence et de directives permettant de cerner ces notions (p. 13) avant de les développer dans le cas du projet (pp. 14 à 24).

##### **▪ Caractéristiques du projet eu égard aux exigences de l'intérêt public majeur**

- ✓ Les éléments suivants sont avancés comme concourant à la mise en œuvre d'une politique fondamentale en rapport avec l'emploi ou destinée à une activité économique visant à accomplir des obligations spécifiques de service public :
  - ✓ ▪La réalisation du port de plaisance a vocation à créer **des emplois** pérennes : le nombre d'emplois induits par le port de Brétignolles sur Mer pourrait avoisiner les 113 Equivalents Temps Plein, dont 15 emplois directs et 98 emplois indirects, compte non tenu des emplois en phase travaux.
  - ✓ La réalisation du port de plaisance répond aux **politiques européenne et nationale** de «croissance bleue » dans le secteur maritime.
  - ✓ L'exploitation d'un port de plaisance est une activité de **service public** (Loi de 1983 et Jurisprudence Conseil d'Etat de 2014, commune de Propriano).
- **L'absence d'alternative**
    - ✓ Une impossibilité de recourir à **un autre projet** qu'un port de plaisance : absence d'autres projets structurants présentant autant d'atouts ou d'alternative ayant émergé lors de la précédente enquête publique.
    - ✓ Une impossibilité de recourir à **un autre type de port** que celui proposé :
    - ✓ L'extension du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie n'est pas envisageable en raison de la présence du Pont de la Concorde et du port de pêche.
    - ✓ Il n'existe pas d'autre site susceptible d'accueillir un nouveau port de plaisance sur le littoral du Pays de Saint Gilles Croix de Vie (32 km).
    - ✓ La réalisation d'un port à sec n'aurait pas les effets escomptés : pas d'attractivité touristique, peu d'emplois, caractère inesthétique malgré des infrastructures en mer équivalentes.
  - **Justification de l'utilité publique du projet et de son intérêt public majeur**
    - ✓ ▪ Le port de Brétignolles sur Mer répond à la **pénurie d'anneaux** de plaisance :
    - ✓ La filière nautique au niveau national est porteuse de multiples enjeux sociaux (4,5 millions de pratiquants), économiques (40 000 salariés) et touristiques (un plaisancier dépense en moyenne 150€ par nuit d'escale). Or, la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) estimait en 2011 le nombre de demandes de places supplémentaires en liste d'attente à 41 775 pour un délai d'attente de 4 à 6 années.
    - ✓ Il existe une pénurie d'anneaux bien réelle en Vendée et sur la façade Atlantique : au 15 mars 2017, la liste d'attente à Brétignolles sur Mer est de 1 573 anneaux par 1 439 demandeurs (88% des demandes concernent des bateaux de moins de 8m et 75% des demandeurs ont une résidence principale ou secondaire à Brétignolles sur Mer ou Brem).
    - ✓ La côte vendéenne réserve peu d'escales pour les plaisanciers. En outre les ports entre Saint Gilles Croix de Vie, l'île d'Yeu et Les Sables d'Olonne sont largement distants de plus de 6 milles et inaccessibles aux petites unités.
    - ✓ **L'intérêt économique** du port de Brétignolles pour le Pays de Saint Gilles Croix de Vie : les effets attendus du projet sont la création d'emplois directs et indirects, des recettes nouvelles pour la Communauté de Communes du Pays de saint Gilles

Croix de Vie et l'accueil de nouvelles entreprises à Brétignolles sur Mer en lien avec le port.

- ✓ Le renforcement de l'**attractivité touristique** du territoire : le volet touristique du projet a été élaboré sur la base du **programme Odyssea**, programme stratégique de l'Union européenne (liens avec le territoire, activités innovantes, valorisation du patrimoine...).
- ✓ La création d'un nouveau **lieu de vie** répondant aux besoins de la population et concourant à l'amélioration du cadre de vie : en dehors de la satisfaction des besoins des navigateurs, les concepteurs ont souhaité faire du port un lieu de vie à l'année accessible à tout moment, un lieu de promenade pour la population locale grâce à son environnement d'espaces verts, de pistes piétonnes et cyclables.
- ✓ Un projet concourant à la **qualité environnementale** du territoire : le projet s'inscrit dans une politique de maîtrise de l'urbanisation, de renforcement d'une ceinture verte et de transition avec les milieux d'intérêt reconnu au sud du territoire.

#### ▪ **Bilan coûts-avantages de l'opération**

Le projet a pour vocation de répondre aux enjeux démographiques et économiques auxquels la Communauté de Communes va devoir faire face.

Ses impacts environnementaux sont maîtrisés : sites remarquables non concernés, réduction au minimum de l'impact sur le littoral, ouvrages de protection conçus pour ne pas perturber le transit sédimentaire côtier, démarche d'évitement-réduction-compensation des impacts pour les espaces végétales et animales protégées.

#### c) **Présentation simplifiée du projet**

Le document reprend ici les caractéristiques du projet figurant de manière détaillée dans l'étude d'impact (pièce C) :

##### ▪ **Contexte et localisation**

Sont rappelés succinctement les étapes du projet depuis 2001 ainsi que la liste des aménagements portuaires et terrestres.

##### ▪ **Conception et organisation générale du port**

Le port de la Normandelière est un port de type « aber » ou « ria » réalisé en déblais à l'intérieur des terres.

**Les 8 orientations** de conception du projet sont les suivantes :

- ✓ S'implanter sur un foncier maîtrisé
- ✓ Constituer deux rives contrastées
- ✓ Offrir une grande diversité dans le traitement des berges
- ✓ Définir une stratégie adaptée de réutilisation sur site des remblais issus des creusements
- ✓ Compléter les équipements portuaires par des aménagements spécifiques
- ✓ Affirmer la grande diversité des paysages du site
- ✓ Gérer les eaux pluviales dans l'objectif de maintenir l'équilibre environnemental actuel

- ✓ Maîtriser les déplacements et les modes de circulation autour du bassin portuaire.

Le fonctionnement du port est présenté selon les différents secteurs : le bassin portuaire, la dune de la Normandelière, le Marais Girard, la queue du port, les terrasses du port, le pôle de loisirs, la prairie des fêtes et l'école de voile, les bâtiments intégrés au projet.

Les ouvrages de protection et le chenal d'accès sont également décrits.

- **Le projet de terrassement**

Le chapitre synthétise l'équilibre entre **les déblais** issus du creusement (nature des matériaux du site et mode d'extraction, détail des volumes des matériaux prélevés par type de matériau et possibilités de réutilisation pour le projet) pour un volume total de **1 740 000 m<sup>3</sup>** et **les remblais** (215 000 m<sup>3</sup> de matériaux granulaires pour les ouvrages et les talus du port ; 400 000 m<sup>3</sup> pour le comblement de la carrière de Bréthomé, 1 050 000 m<sup>3</sup> pour la mise en place d'un belvédère, 112 000 m<sup>3</sup> de rechargement de la plage et 12 000 m<sup>3</sup> sur l'arrière-dune à l'emplacement de l'ancienne baignade) avec un bilan nul.

- **Phasage des travaux**

La durée des travaux est estimée à **24 mois** en deux phases de 12 mois chacune, l'une essentiellement pour les terrassements, l'autre pour les aménagements.

d) **Variantes de projet examinées et raisons du choix effectué**

- **Partis d'aménagement envisagés**

La Normandelière est déjà est déjà **le site** de l'activité nautique sur la commune avec son école de voile et son club nautique. Le projet confirme l'orientation nautique du territoire sur un site à l'écart des grands ensembles dunaires protégés du nord et du sud de la commune.

Le choix du **type de port** n'a pas porté sur un port à sec isolé, lieu de stockage interdit au public, mais sur un port à flot sans écluse de forme plus « naturelle ».

La position du bassin portuaire a été modifiée pour conserver en majorité **le secteur humide du Marais Girard**.

Le positionnement du chenal s'est avéré très contraint et l'opportunité d'adapter le chenal naturel **entre deux platiers rocheux** a été adoptée (protection contre les houles d'ouest, limitation des courants de travers). Les ouvrages de protection ont été revus pour maintenir l'intégrité du cordon dunaire.

- **Aperçu de l'évolution du projet entre 2006 et 2013**

Trois esquisses montrent l'évolution du projet : 2006 et 2009, implantation au niveau du Marais Girard ; 2013 : évitement du Marais Girard.

- **Parti d'aménagement finalement retenu**

- ✓ Mise en place d'ouvrages de protection permettant le transit sédimentaire et le développement de la diversité
- ✓ Réhabilitation du site de l'ancienne carrière de Bréthomé
- ✓ Positionnement optimal du bassin portuaire, éco-aménagement des espaces périphériques et préservation des corridors biologiques.
- ✓ La comparaison entre les impacts des ports de plaisance « standards » historiquement construits en France et les caractéristiques du projet montre que

les notions de **Port propre®** et de **Haute Qualité Environnementale (HQE)** ont été prises en compte.

### 3.3.9.2 Les méthodes d'étude du milieu naturel

#### a) Méthodologie concernant le milieu naturel terrestre

##### ▪ Aires d'études

4 aires d'études ont été définies :

- ✓ La zone de **travaux ou d'emprise** : emprise du port (26,2ha), emprise de la butte (14,2ha) et terrassements complémentaires (0,9ha)
- ✓ L'aire d'étude **immédiate** : variable en fonction de la biologie et des déplacements des espèces ; aire terrestre (109ha) et complément d'aire pour les oiseaux côtiers (75ha)
- ✓ L'aire d'étude **rapprochée** (cercle de 10km de rayon autour de la zone d'emprise)
- ✓ L'aire d'étude **éloignée** (30km de la zone d'emprise).

##### ▪ Sources bibliographiques

- Des études naturalistes publiques : atlas, listes, publications..., *dont la liste figure en annexe 6 de la pièce.*
- Des études antérieures et préparatoires du projet de port.
- La base de données floristiques « Base Calluna » du Conservatoire Botanique National de Brest

##### ▪ Expertises de terrain

Les auteurs des expertises de terrain appartiennent à 4 structures représentant 6 spécialités. Le calendrier est étalé sur 33 campagnes **entre 2006 et 2017** concernant 9 groupes.

*Le détail des conditions d'observation et les méthodes d'expertises employées figurent en annexes 1 et 2 de la pièce.*

##### ▪ Difficultés et limites de l'expertise

Le **nombre** d'expertises réalisées sur le site est **élevé** : la répétition des inventaires sur plusieurs années et l'intervention de différents observateurs sont favorables à l'**exhaustivité** des inventaires.

La couverture des cycles biologiques des espèces est également satisfaisante sur l'**intégralité des saisons**.

Il n'apparaît **pas de difficultés ou de limites particulières** de l'expertise des végétations, de la faune et de la flore.

#### b) Méthodologie concernant le milieu naturel marin

##### ▪ Méthodologie concernant les mammifères marins

La réalisation d'inventaires spécifiques in-situ n'est pas apparue opportune en raison de la détectabilité trop faible des individus et de la fréquentation anecdotique de la zone.

L'évaluation des impacts acoustiques des travaux de déroctage a été réalisée et est jointe en *annexe 12 de la pièce.*

Les sources des données disponibles sont principalement les données d'échouage et les données d'observation en mer publiées ces dernières années.

- **Méthodologie concernant le benthos<sup>5</sup>**

Les expertises de terrain menées sur le milieu naturel marin ont eu lieu en 2015-2016 au cours de 4 campagnes à bord du navire L'ESTRAN (prélèvements à l'aide d'une benne), à partir d'un semi-rigide de 10m (plongée sous-marine) et à pied sur l'estran (prélèvements, cartographie des habitats intertidaux<sup>6</sup>).

*Les méthodes sont détaillées en annexes 3 et 4 de la pièce.*

Les conditions de mer étaient plutôt mauvaises : elles ont contraint à adapter le plan d'échantillonnage ; une proportion faible (6%) tout à fait acceptable de la cartographie de l'aire d'étude intertidale a été extrapolée à l'aide de jumelles

### **3.3.9.3 L'état initial du milieu naturel**

#### **a) Milieu naturel terrestre**

- **Contexte local**

La zone de projet se situe à l'interface de **4 contextes** :

- ✓ **Le contexte dunaire** : la frange littorale rocheuse du bourg est ceinturée par **2 massifs dunaires** d'importance régionale, celui de la Sauzaie au nord et celui des Dunes d'Olonne au sud. La dune de la Normandelière est à l'extrémité de ces dernières.
- ✓ **Le contexte des marais** : l'aire d'étude se trouve à 3 km de **2 marais** d'importance régionale, celui du Jaunay au nord et ceux de la Gachère, de l'Auzance et de la Vertonne au sud.
- ✓ **Le contexte bocager** : l'aire d'étude correspond à une étroite inclusion de terres agricoles dans la frange urbaine, résultante de la maîtrise foncière liée au projet de port, marquée par une maille bocagère assez large, une large dominance de cultures de maïs et de céréales et une forte déprise agricole (friches, fourrés).
- ✓ **Le contexte périurbain** : l'aire d'étude est en grand partie ceinturée de milieux artificialisés, principalement de lotissements.

- **Zonages du patrimoine naturel terrestre**

Les deux cartes des pages 68 et 69 montrent les différents périmètres.

Aucun **périmètre réglementaire** du patrimoine naturel lié au milieu terrestre n'est présent au sein de l'aire d'étude immédiate. Le plus proche, **le site Natura 2000** – « Dunes, forêt et marais d'Olonne » - est situé à 1km au sud.

Concernant **les périmètres d'inventaires**, l'aire d'étude immédiate est couverte :

. à 53% par une **ZNIEFF de type II**-« Dune, forêt, marais et coteaux du pays d'Olonne »- sur 62ha (soit 1,6% de la ZNIEFF)

---

<sup>5</sup> Note de la commission : **benthos** = ensemble des êtres des profondeurs

<sup>6</sup> [Note de la commission : **intertidal** = concerne la zone littorale comprise entre le niveau des marées les plus hautes et celui des marées les plus basses, **subtidal** = concerne la zone littorale qui est sous le niveau moyen des basses eaux au cours des marées

. à 83% par un **secteur SCAP**-« Dunes, forêt et marais d'Olonne »-sur 90ha (soit 1,2% du secteur SCAP).

A 100m au sud de l'aire d'étude immédiate une **ZNIEFF de type I** – « Forêt et dune de la Vieille Garenne à La Paracou » est présente.

Les périmètres réglementaires et d'inventaires présents au sein des aires rapprochée (10km) et éloignée (30km) concernent principalement des massifs dunaires, des massifs littoraux et des vallées.

#### ▪ **Continuités écologiques**

A l'échelle régionale, l'aire d'étude immédiate croise 3 réservoirs de biodiversité et un corridor écologique.

A l'échelle intercommunale, au niveau de la trame verte et bleue du SCOT du Pays de Saint Gilles, aucun de ces éléments n'est identifié.

Au niveau local du projet de PLU de Brétignolles sur Mer, seraient présents dans l'aire d'étude immédiate : un réservoir de la sous-trame des zones humides (Marais Girard) et un réservoir de la sous-trame des milieux dunaires (Dune de la Normandelière). Un espace relais pour les zones humides (continuité Marais Girard et Vallée de l'Ecours) est également mentionné. La RD 38 constitue le principal élément fragmentant à proximité du projet

Une démarche communale complémentaire, « la ceinture verte », représente également une zone tampon intéressante à prendre en considération dans le cadre du projet.

#### ▪ **Habitats naturels (végétations)**

La pièce dresse l'inventaire détaillé des types d'habitats naturels et de leur niveau d'intérêt.

La carte page 87 montre deux entités naturelles d'intérêt très fort ou fort :

**La dune de la Normandelière (intérêt très fort)**, où les végétations dunaires, typiques des milieux dunaires vendéens, sont considérées comme hautement patrimoniales en raison de leur rareté et de leur vulnérabilité. On y remarque un avant-dune très dégradé (absence de dune embryonnaire, dune blanche très réduite) et une dune grise bien conservée, à l'exception d'un petit secteur dégradé par des enrochements.

**Le Marais Girard (intérêt fort)**, en raison du caractère hygrophile de ses végétations, principalement au sein de prairies humides. Les cortèges végétaux observés y sont assez peu typiques, appauvris, en raison d'une gestion globalement inadaptée (le milieu est en déprise). Cependant l'intérêt reste élevé en raison de son rôle fonctionnel (zone humide), de la présence du ruisseau de la Normandelière et de son fort potentiel en termes de diversité végétale.

Sur le reste de l'aire d'étude, l'intérêt des végétations est globalement faible ou moyen, en raison du caractère très commun ou artificiel de la grande majorité des milieux (urbains ou agricoles).

#### ▪ **Flore**

L'intérêt floristique de l'aire d'étude est considéré « **FORT** ». Cet intérêt est nettement centré sur la dune de la Normandelière.

Parmi les 339 espèces inventoriées sur l'aire d'étude immédiate, on compte principalement :

. Une espèce inscrite à l'annexe II de la directive « habitats » : **le Cynoglosse des dunes**

. Six espèces protégées sur l'ensemble du territoire national : le Cynoglosse des dunes, l'Alysson des champs, l'Oeillet des dunes, la Renouée maritime, la Luzerne marine et le Lis de Mer (non revu en 2015).



Le Cynoglosse des dunes (Figure 60, page 88)

#### ▪ Poissons

L'intérêt est considéré comme « FAIBLE », aucune espèce de poisson protégée n'a fait l'objet d'observation ou de recueil de données.

#### ▪ Invertébrés

L'intérêt est considéré comme « MOYEN » pour les insectes.

Parmi les espèces d'odonates observées, seul l'Agrion de Mercure est protégé, mais s'il était bien implanté aux abords du ruisseau de la Normandelière en 2009 (+ de 20 individus), il n'y a pas été revu en 2015 et 2017.

#### ▪ Amphibiens

L'intérêt est considéré comme « **FORT** » pour les amphibiens : 4 espèces bénéficient d'un statut de protection des individus et de leurs habitats (Triton marbré, Rainette arboricole, Grenouille agile et grenouille de Lessona).

**Le Triton marbré**, bien implanté sur le site, figure parmi les espèces les plus intéressantes dans l'aire d'étude.

L'intérêt de l'aire d'étude est centré sur le marais Girard et aux abords des 6 autres mares.



Le Triton marbré (figure 80, page 103)

#### ▪ Reptiles

L'intérêt présente un intérêt « MOYEN » pour les reptiles.

Le rôle fonctionnel de l'aire d'étude est limité par la mauvaise qualité du réseau bocager et l'artificialisation des prairies. A l'inverse la déprise agricole (embroussaillage) bénéficie temporairement aux reptiles.

#### ▪ Oiseaux



Globalement l'aire d'étude présente un intérêt « MOYEN » pour l'avifaune nicheuse, centré sur le réseau de haies basses et les zones de fourrés.

Elle présente également un intérêt « MOYEN », voire « FAIBLE » pour l'avifaune migratrice ou hivernante, nettement centré sur l'éstran.

- **Chiroptères**

L'intérêt présente un intérêt « MOYEN » pour les chiroptères.

- **Mammifères terrestres**

L'intérêt présente un intérêt « MOYEN » pour les mammifères terrestres, centré sur le marais Girard et dû à la présence du Campagnol amphibie.

## **b) Milieu naturel marin**

- **Périmètres réglementaires du patrimoine naturel marin**

Ils sont visibles sur la carte de la page 60.

4 périmètres de zones Natura 2000 « marins » comprennent :

. 2 Zones de Protection Spéciale (ZPS) « Directives oiseaux » : celle du « Secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent », qui borde la zone de projet au niveau des digues de protection du chenal ; et celle du « Pertuis charentais-Rochebonne, à 20km, donc en partie sud de la zone éloignée des 30km.

. 2 Sites d'Intérêt communautaire /Zones Spéciales de Conservation (SIC/ZSC) « Directives habitats » : celui du « Pertuis charentais », à 20km au sud ; et celui du « Plateau rocheux de l'île d'Yeu, à 27km à l'ouest.

Un parc naturel marin, celui de « L'Estuaire de la Gironde et de la Mer des Pertuis », se trouve à 19km au sud.

- **Mammifères marins et tortues marines**

Pour les 3 espèces susceptibles de fréquenter de façon non occasionnelle l'espace maritime proche de la zone de projet, le Dauphin commun, le Marsouin commun et le Grand Dauphin, le niveau d'intérêt pour une échelle large (20km autour du projet) est « MODERE » ; pour une échelle rapprochée (2km) il est « FAIBLE » à « TRES FAIBLE ».

- **Benthos**

Les habitats subtidiaux meubles et rocheux sont considérés d'intérêt « MOYEN ».

Les habitats intertidaux meubles sont d'intérêt « FAIBLE ».

Les habitats rocheux intertidaux ont un niveau d'intérêt « **FORT** », notamment par la présence de récifs d'**hermelles** (vers marins).

### ***3.3.9.4 Les impacts potentiels ; les mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi***

#### **a) Impacts potentiels du projet sur le milieu naturel**

La pièce présente successivement les impacts potentiels sur le milieu naturel terrestre puis sur le milieu naturel marin.

- **Pour le milieu terrestre les impacts potentiels sont énumérés sous forme de tableaux suivant les 3 grands types de milieux terrestres : le milieu dunaire, le milieu humide et aquatique, et le milieu bocager.**

**Une synthèse, le tableau 51 des pages 141 et 142, reprend :**

- ✓ **L'impact** potentiel (exemple : destruction d'habitats...)
- ✓ Ses **caractéristiques** : phase (travaux ou exploitation), type (direct ou permanent), vecteur d'impact (terrassment et/ou aménagement).
- ✓ Les principaux **éléments** concernés protégés et/ou d'intérêt
- ✓ Le **niveau** d'impact potentiel : de très faible à très fort
- ✓ La **démarche** retenue et les principales mesures associées : évitement, réduction, accompagnement, suivi.
- ✓ **Pour le milieu marin** trois tableaux semblables présentent les impacts potentiels

successivement sur **l'avifaune marine** (tableau 52, page 143), sur **les mammifères marins et les tortues marines** (tableau 56, page 147) et sur **le benthos** (tableau 57, page 147).

Ces tableaux sont complétés par la présentation de **l'étude acoustique** spécifique des impacts potentiels sur les mammifères marins des travaux de **déroctage** du chenal extérieur (pages 143 à 146), ainsi que par deux cartes (pages 148 et 149) de **l'emprise des ouvrages extérieurs** sur les habitats intertidaux et sur les massifs d'hermelles selon la hauteur et le recouvrement.

#### b) **Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement**

- ✓ Terminologie employée pour la codification des mesures

Chaque mesure présentée dans l'étude d'impact comporte un code simplifié et un code complet.

Le code simplifié est composé de 2 lettres indiquant **le compartiment** concerné (10 au total) et d'un chiffre correspondant à **la mesure** : exemple « Nd 1 » pour mesure n°1 du « Milieu naturel dunaire ».

Le code complet est complété par 3 lettres, la première pour **la phase** d'application de la mesure (Conception, Travaux, Exploitation), les 2 suivantes pour le **type de mesure** (Mesures d'Evitement, de Réduction, d'Accompagnement et de Suivi) : Exemple « **C\_MR\_Nd1** » pour « **Conception Mesure de Réduction milieu Naturel dunaire n°1** ».

Chacune des mesures est présentée sous forme de fiches.

#### ▪ **Mesures spécifiques au milieu naturel terrestre**

**18 mesures** au total concernent :

- ✓ Le milieu dunaire (5) :
  - ▪ Limitation des effets érosifs indirects sur le cordon dunaire
  - ▪ Réduction maximale des emprises sur le massif dunaire
  - ▪ Réemploi des matériaux dunaires extraits pour la réhabilitation d'un secteur de dune et transfert de la flore protégée (banque de graines et individus)
  - ▪ Maîtrise renforcée des emprises des travaux dans la dune

- ▪ Maîtrise des nouveaux flux de fréquentation dans les dunes connexes au projet
  - ✓ Le milieu humide et aquatique (7) :
    - ▪ Suppression des emprises du projet sur les végétations humides d'intérêt du Marais Girard
    - ▪ Réduction des effets du projet sur la qualité de l'eau par application des principes Port Propre® et HQE ; réduction des effets du projet sur la nappe d'eau souterraine (intégration d'un dispositif de confinement imperméable autour des bassins portuaires).
    - ▪ Réduction des effets hydrauliques indirects sur le Marais Girard
    - ▪ Cloisonnement des amphibiens et maîtrise renforcée des emprises des travaux au niveau du Marais Girard
    - ▪ Déplacement des individus amphibiens situés dans l'emprise des travaux
    - ▪ Déplacement de l'herbier à Cératophylle submergé situé dans l'emprise des travaux (mare C)
      - Réduction du risque de pollution chronique ou accidentelle du milieu aquatique
    - Récepteur en phase exploitation.
    -
  - Le milieu bocager (3) :
    - ▪ Retour à un état bocager de la butte après travaux
    - ▪ Transfert d'individus de reptiles présents dans l'emprise des travaux
    - ▪ Prise en compte des chauves-souris en cas de réfection/réhabilitation ultérieure des bâtiments de la ferme de la Normandelière.
    - **Des mesures transversales (3) :**
    - ▪ Amélioration de la naturalité des espaces verts de l'aménagement
    - ▪ Prise en considération des risques liés à la propagation des espèces végétales invasives
    - ▪ Adaptation du planning des travaux terrestres préparatoires (abattages, décapages) aux contraintes environnementales.
  - ✓ Mesures spécifiques au milieu naturel marin
- 5 mesures** sont présentées sous forme de fiches
- ✓ L'adaptation du planning des travaux maritimes (digue, chenal) aux contraintes environnementales
  - ✓ L'évitement des risques de recouvrement sableux des massifs d'Hermelles et de destruction de nichées d'oiseaux, liés au rechargement des plages
  - ✓ L'expérimentation de déplacement d'Hermelles
  - ✓ L'adaptation des périodes de dragages d'entretien aux contraintes environnementales
  - ✓ La prise en compte des mammifères marins dans le cadre de l'atelier pyrotechnique de déroctage.

- **Synthèse des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement des impacts sur le milieu naturel**

Le tableau des pages 174 et 175 synthétise l'ensemble des mesures avec la référence au numéro de la page où figure le détail de la mesure.

- **Suivi des mesures et de leurs effets (contrôle)**
  - ✓ Le suivi en phase travaux et en phase exploitation est présenté dans les tableaux des pages 176 à 178, qui comprennent outre les modalités du suivi, sa durée et son coût.
  - ✓ Il est à noter l'intégration d'un écologue à l'équipe de coordination environnementale (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, AMO écologue) : cette compétence étant requise pour positionner la compétence environnementale au cœur du projet et lors des travaux.

### ***3.3.9.5 Les impacts résiduels et les mesures de compensation***

#### **a) Impacts résiduels du projet sur le milieu naturel**

- ✓ Les impacts résiduels du projet sont présentés sous forme de tableaux (pages 180 à 193), par groupe ou compartiment écologique, avec à chaque fois l'indication du statut de protection, le niveau d'impact potentiel avant les mesures, la mesure d'évitement, de réduction, d'accompagnement ou de suivi des impacts, la description de l'impact résiduel/argumentaire, le niveau d'impact résiduel, le besoin compensatoire et la demande de dérogation espace protégée (inscriptions aux CERFA).
- ✓ Les impacts résiduels sont décrits successivement sur les végétations d'intérêt, sur la flore et sur la faune (invertébrés, amphibiens, reptiles, oiseaux nicheurs, oiseaux migrateurs/hivernants, chiroptères, mammifères terrestres, mammifères marins et tortues marines, benthos).

#### **b) Mesure de compensation des impacts résiduels du projet**

- ✓ Bilan des besoins compensatoires
- ✓ L'évaluation des impacts résiduels a permis d'identifier les milieux et espèces pour lesquelles la mise en œuvre d'une démarche compensatoire est nécessaire.
- ✓ Pour les 4 compartiments (milieu naturel dunaire, compartiment physique aquatique, milieu aquatique et humide, milieu naturel bocager), le besoin compensatoire est défini au regard des principaux impacts résiduels nécessitant une compensation.
- ✓ Enveloppes et mesures compensatoires retenues (et leviers d'action associés)
- ✓ Face aux besoins précédemment définis, 7 enveloppes compensatoires codées de MC1 à MC7 ont été définies :
  - a. **MC1 : Pointe dunaire de la Sauzaie : protection, restructuration puis gestion écologique**

- b. **MC2 : Cordon dunaire du Jaunay : protection contre l'érosion de la dune blanche**
- c. **MC3 : Dunes de la Normandelière et de la Vieille Garenne : gestion conservatoire**
- d. **MC4 : Marais Girard : protection, restauration et gestion conservatoire**
- e. **MC5 : Vallée de l'Ecours : restauration et conservation des zones humides**
- f. **MC6 : Ceinture naturelle autour du port : préservation et gestion**
- g. **MC 7 : Parcelles communales à « La Girardièrre » : restauration et gestion d'habitats pour la faune.**

Une synthèse des principales caractéristiques des enveloppes compensatoires figure page 195.

Les objectifs, les leviers d'action, le budget d'investissement provisionné, le budget annuel de fonctionnement y sont décrits.

Chaque enveloppe compensatoire fait ensuite l'objet d'une présentation très détaillée avec de nombreux documents graphiques : caractéristiques actuelles, moyens à mettre en œuvre et suivi des effets de la mesure sur 10 ans.

- ✓ Synthèse quantitative des engagements compensatoires du porteur de projet
- ✓ Une synthèse figurant page 235 récapitule les surfaces, acquises, réhabilitées, restaurées, pour l'ensemble des enveloppes.
- ✓ Synthèse financière et planning des engagements compensatoires du porteur de projet
- **Une synthèse figurant page 236 récapitule budget et planning de chaque mesure.**

c) **Conclusion sur la mise en œuvre de la démarche ERC :**

- ✓ 2 risques principaux ont été ECARTES : la destruction du Marais Girard et la perturbation marquée du transit sédimentaire.
- ✓ Des mesures de REDUCTION ont pu être développées : confinement des bassins, retour à un état bocager de la butte... afin d'abaisser les niveaux d'impacts résiduels.
- ✓ Une démarche COMPENSATOIRE a été mise en œuvre pour répondre localement aux besoins des espaces protégées impactées par le projet.
- ✓ Le document conclut qu'il ne semble pas apparaître d'impacts insuffisamment compensés qui soient de nature à nuire à l'état de conservation favorable des espèces protégées dans leurs aires de répartition naturelle.

### 3.3.10 Avis PPA.

#### 3.3.10.1 Avis des autorités administratives

Avant l'ouverture de l'Enquête Publique concernant le projet de création du port de plaisance sur la commune de Brétignolles-sur-Mer, les avis suivants ont été émis :

- ✓ Avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable siégeant en Formation d'Autorité Environnementale,
- ✓ Procès-verbal de la Grande Commission Nautique,

- ✓ Avis du Conseil National de la Protection de la Nature,
- ✓ Avis de la Préfecture Maritime de l'Atlantique.

### **3.3.10.2 Avis du CGEDD :**

Le ministre de l'environnement, en application de l'article L.122-6-1 du code de l'environnement, a décidé de se saisir de l'étude d'impact de ce projet et de déléguer à l'Autorité Environnementale (AE) la compétence d'émettre l'avis de l'Autorité Environnementale. L'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 4 avril 2018, l'AE a été saisie pour avis par le préfet de la Vendée.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, d'améliorer l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Conséquences :

- ✓ Le maître d'ouvrage doit, conformément à l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, prendre en considération cet avis,
- ✓ Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'AE devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui le mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'EP.

La synthèse de l'avis mentionne, que dans l'ensemble, le dossier est d'une bonne qualité, que le projet a fait l'objet de nombreuses évolutions depuis 2006. La séquence « éviter, réduire, compenser (ERC) a été bien conduite. L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, toutefois elle aurait mérité une mise à jour plus fine sur certains points.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE sont :

- ✓ Le maintien de la fonctionnalité de la zone humide du « marais Girard », dont une partie est détruite par le projet,
- ✓ La qualité des eaux dans les compartiments aquatiques (terrestres et maritimes) en présence,
- ✓ La préservation de la faune, de la flore et des habitats humides et dunaires des sites Natura 2000 en présence,
- ✓ La préservation des caractéristiques paysagères du site, du cordon littoral et des milieux bocagers et dunaires en arrière côte, notamment des vues depuis les espaces classés et urbanisés,
- ✓ La préservation des facteurs ayant contribué à l'identification du site comme site d'intérêt géologique régional et les enjeux archéologiques afférents.

En l'absence de document d'urbanisme opposable (PLU) il conviendra de démontrer la cohérence du projet avec « la ceinture verte » communale, gage de protection environnementale ainsi que l'inscription dans le PLU de l'interdiction de toute urbanisation liée au projet.

L'AE dans son avis détaillé, liste un certain nombre de recommandations, regroupées dans le tableau ci-après :

Domaines	Recommandations
Procédures	<p>Le dossier devra être complété par le bilan de la concertation publique effectuée en 2017,</p> <p><u>La réponse du MO rappelle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les modalités de la concertation relative au projet de création du port de Brétignolles-sur-Mer qui s'est déroulée du 10 mars au 10 juin 2017: <ul style="list-style-type: none"> <li>- affichage et publication d'un avis dans les mairies des communes de la Com Com, dans deux journaux Ouest France et Le Journal des Sables en date du 9 mars 2017,</li> <li>- une exposition s'est déroulée au siège de la Com Com du 9 mars au 10 juin 2017,</li> <li>- 4 réunions publiques ont été organisées dans chaque bassin de vie du Pays de Saint-Gilles,</li> <li>- 15 registres ont été mis à la disposition du public dans les communes de la Com Com et au siège de celle-ci, et sur internet.</li> </ul> </li> <li>- et le bilan tiré par Le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes (Com Com) du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, dans sa séance du 22 juin 2017.</li> </ul>
Enjeux environnementaux	<p>Formaliser dans les meilleurs délais, à l'occasion de l'élaboration du PLU, les engagements relatifs à la destination des surfaces constituant « la ceinture verte » et l'interdiction de toute urbanisation nouvelle liée au projet de port,</p> <p><u>Suivant la réponse du MO :</u> Le projet de Plu sera arrêté par le Conseil Municipal de Brétignolles-sur-Mer dans sa séance du 25 juillet 2018. Le document d'urbanisme en cours d'élaboration confirme les engagements de la commune et du MO concernant la préservation des espaces naturels entourant le projet. Le secteur de La Normandelière reste fermé à l'urbanisation à</p>

	<p><i>l'exception des espaces nécessaires à l'aménagement des ouvrages portuaires. Le PLU ne crée aucune zone constructible aux abords du projet.</i></p>
Etude d'impact	<p>« l'étude est globalement complète et de bonne qualité ... elle gagnerait cependant à être relue dans son ensemble » afin que le dossier soit actualisé pour tenir compte « de l'actualité ou de justifier la non mise à jour des informations et des données fournies »,  <u>La réponse du MO : détaille principalement les sources bibliographiques qui n'ont pas fait l'objet d'un référencement systématique</u>  ***</p> <p>L'état initial devra être complété par une mise à jour des analyses relatives à la qualité des eaux et des mesures prises pour l'améliorer, depuis 2011 le cas échéant,  <u>La réponse du MO : rappelle que la qualité des eaux de baignade fait l'objet d'un contrôle régulier par l'Agence Régionale de Santé (ARS) et qu'en 2016 toutes les plages sur la commune de Brétignolles sur Mer ont été classées au niveau bon ou excellent (cartographie de l'ARS à l'appui).</u>  ***</p> <p>Justifier la non prise en compte de l'élévation du niveau de la mer de + 0,73m  Hypothèse d'élévation « pessimiste »,  <u>Réponse du MO souligne que la cote de protection nécessaire et appliquée dans le port est de 7m30 pour une hypothèse moyenne d'élévation des mers (+60cm) et qu'en l'espèce une sécurité supplémentaire de 20cm a été prise .</u>  ***</p> <p>L'emprise des aménagements maritimes se situe en bordure immédiate du site marin « FR5212015 – Secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent (245 000ha) .....le projet doit être considéré comme affectant potentiellement cette Zone de Protections Spéciales –ZPS- (voir page 12 de l'avis de l'AE)  <u>La réponse du MO : n'apporte pas d'éléments complémentaires sur ce point</u>  ***</p>
Flore Faune	<p>L'intérêt floristique de l'aire d'étude est qualifié de fort,</p>



	<p>Sur le plan faunistique l'AE recommande de revoir le niveau d'enjeu relatif au « Puffin des Baléares » et à « l'Eider à duvet »,</p> <p><i>La réponse du MO précise que cette prise compte ne semble générer ni impacts ou besoins complémentaires et que ces 2 espèces seront intégrées au suivi en phase d'exploitation:</i></p>
Risques	<p>Le dossier indique que l'aire d'étude immédiate est essentiellement concernée par les risques littoraux de choc mécanique, d'érosion, par le risque inondation par remontée de nappe et par le transport de matières dangereuses le long de la RD 30.</p> <p>L'AE recommande de mieux prendre en compte les conséquences d'un événement centennal de type Xynthia vis-à-vis de l'érosion des dunes et des berges,</p> <p><i>La réponse du MO : Considère que l'étude d'impact prend bien en compte la succession d'événements récents et a donc été actualisée en ce qui concerne l'érosion du littoral à long terme.</i></p> <p><i>Concernant les risques de franchissement des tenons de la passe d'entrée et d'érosion des talus intérieurs, la même réponse du MO précise (page 35) notamment que la cote d'arase a fait l'objet d'une adaptation, que les talus seront enrochés jusqu'à la cote 7m50, les recommandations et eurocodes pris en compte dans l'étude et que le niveau minimal des quais (8m50) les exemptent des risques de submersion.</i></p>
voisinage	<p>L'AE recommande de compléter le dossier par un descriptif précis de l'implantation des riverains à proximité du projet et de leurs activités.</p> <p>Par ailleurs l'AE recommande de compléter les mesures prises relatives aux impacts insuffisamment analysés, notamment pour les riverains, et de préciser dans le dossier qui assurera la mise en œuvre de chacune des mesures d'évitement, réduction, accompagnement, suivi, inscrites au projet,</p> <p><i>D'une part la réponse du MO : inventorie et décrit synthétiquement les propriétés proches du projet envisagé</i></p>

	<p><i>D'autre part (page 67 à 69) le MO précise la nature du suivi, ses modalités, son responsable et sa durée et /ou fréquence ; il en va ainsi pour les nuisances sonores et les vibrations, la réduction des effets sur la qualité de seaux, le suivi des espèces, l'organisation du planning. La mise en œuvre de la plupart des mesures repose sur le maître d'œuvre ou les entreprises en charge des travaux.</i></p> <p>Toutefois le terme « mesure conception », fréquemment utilisé chaque fois qu'il semble devoir y avoir un arbitrage, ne permet pas d'identifier clairement et sûrement la personne morale ou physique responsable de l'exécution de la mesure concernée ou de sa définition</p>
Activité nautique	<p>Le dossier décrit l'activité nautique et son évolution sur la façade atlantique et plus spécialement en Vendée.</p> <p>L'AE recommande de compléter l'état initial par un descriptif de l'évolution du nombre de demandes d'anneaux sur liste d'attente dans les ports vendéens et des départements voisins et par l'analyse afférente.</p> <p><i><u>La réponse du MO fournit sous forme de tableau l'évolution de la demande pour chacun des ports et souligne la progression sur la période considérée (2013 à 2018)</u></i></p>
Patrimoine et paysages	<p>L'estran de Brétignolles-sur-Mer fait partie des 48 sites régionaux de l'inventaire national du patrimoine archéologique. Deux diagnostics d'archéologie préventive ont été diligentés en 2014 et 2015. Une fouille complémentaire sera intercalée dans le calendrier général des travaux sur un site d'environ 9 000m<sup>2</sup>. Le reste des secteurs fouillés a été levé de toute contrainte archéologique.</p> <p>L'AE recommande toutefois de préciser quelle suite a été donnée aux recommandations relatives à la détection des restes de l'épave du bateau « Catrina Maria » et de justifier la non réalisation de fouilles dans la zone des brise-lames.</p>

	<p><i>La réponse du MO : précise que le ministère de la culture (conformément à un courrier du 08/09/2015) ne formulera pas de prescription archéologique mais que toute découverte lui sera bien sur communiquée</i></p>
<p>Sites d'intérêt géologiques ou « géosites »</p>	<p>Pour la complète information du public, l'AE recommande à l'Etat de préciser dans quel délai l'arrêté de protection des sites d'intérêts géologiques en Vendée sera pris et le cas échéant, qu'elles en seront les conséquences pour le site du projet,</p> <p><i>La réponse du MO : après avoir mentionné que la décision appartient à l'Etat, rappelle qu'il est peu vraisemblable que la délimitation d'un géosite d'intérêt régional intègre la Normandeliere, celle-ci étant constituée de roches magmatiques banales.</i></p>
<p>Analyse des variantes</p>	<p>L'AE recommande eu égard aux incidences du projet sur l'environnement, de justifier l'impossibilité alléguée d'une extension du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, de justifier les choix en matière de nombre d'anneaux, de dimensionnement des brise-lames, de la réalisation d'un pont mobile et du positionnement de la station de pompage,</p> <p>Elle recommande également de présenter les résultats des analyses des différents types de variantes étudiées, sous forme d'analyse multicritères,</p> <p><i>Réponse du MO rappelle( pages 45 à 53) différents sites évoqués ou étudiés : 1- Sion à Saint Hilare de Riez, le port de Saint gilles Croix de vie : soit 2- au-delà de la Départementale 38 ou 3- dans le port de pêche , ou 4 entre les 2 ponts.</i></p> <p><i>Sommairement résumé la réponse du MO écarte chacune des hypothèses :</i></p> <p><i>la première et la quatrième en raison de la qualité du site ,</i></p> <p><i>la troisième en raison de l'état de la mer à cet endroit des difficultés et conflits entre les différents trafics, ou encore du fait d'équipements et de services qui s'avèreraient insuffisants</i></p> <p><i>Et la quatrième en raison de faibles tirants d'air et d'eau</i></p> <p><i>La même réponse du MO fournit des éléments concernant :</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les brise-lames (dimensionnés après simulation afin de maintenir les courants longitudinaux et de réduire l'agitation marine,</li> <li>- le pont mobile (continuité routière et moindre cout d'exploitation)</li> <li>- Le nombre d'anneaux – page 55 (rationalité économique et modalités juridico-financières d'exploitation)</li> </ul>
Analyse des impacts du projet	<p>L'AE recommande d'analyser plus précisément les impacts liés au rejet des sédiments extraits dans les installations portuaires,</p> <p>L'AE recommande de compléter le dossier pour les impacts pour les riverains, la pêche à pieds et la qualité des coquillages,</p> <p><u>Réponse du MO :</u> (pages 58 à 64) fournit des éléments et</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- souligne la faible sensibilité reconnue des habitats élémentaires (caractérisés par des espèces mobiles) à la pression de dépôts</li> <li>- Rappelle l'interdiction localisée envisagée pour la pêche à pied et les mesures retenues pour maintenir le gisement et la qualité des coquillages</li> <li>- enfin concernant les riverains la réponse détaille les risques en phase chantier (acoustique, vibration ...) et en phase d'exploitation. Elle rappelle des données factuelles de nature à réduire les nuisances ou genes (aire de carénage encaissée,... ) et envisage des mesures complémentaires notamment en s'appuyant</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pour la phase chantier sur une prévenance et une extension de mesures afférentes aux risques résultant de vibrations</li> <li>✓ Et pour la phase exploitation sur le règlement d'exploitation du port</li> </ul>
Analyse des impacts sur Natura 2000	<p>Si l'étude présente toutes les analyses permettant d'aboutir à la conclusion d'absence d'incidence, elle ne présente pas de conclusion.</p> <p>L'AE recommande de compléter le dossier par une conclusion explicite relative aux incidences sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000,</p>

	<p><i>La réponse du MO présente cette conclusion : « l'analyse de la compatibilité du projet avec le maintien en l'état de conservation des habitats et espèces ... ne met en évidence aucune incidence résiduelle significative » :</i></p>
Mesures ERC	<p>Même si toutes les thématiques ont été abordées dans le dossier, l'AE relève certains aspects peu ou pas abordés, notamment les impacts de pollutions accidentelles du ruisseau de La Normandelière, dévié, ou des bassins et du chenal,</p> <p>L'AE recommande de compléter le dossier par des dispositifs de traitement des pollutions accidentelles ou non issues du ruisseau de La Normandelière, des bassins, du ponton d'avitaillement ou de la mer,</p> <p>L'AE recommande au MO de compléter les mesures relatives aux impacts insuffisamment analysés, notamment pour les riverains et de préciser dans le dossier qui assurera la mise en œuvre de chacune des mesures d'évitement, réduction, accompagnement, suivi inscrites au projet ,</p> <p><i><u>Dans sa réponse, le MO décline les différentes mesures envisagées: barrages flottants permettant de fermer la passe d'entrée, aire de stockage étanche, avitaillement équipé, prise d'eau brute du bassin de baignade à l'extérieur du port.</u></i></p> <p><i>Cependant les éléments fournis ne précisent pas les mesures préventives mises en œuvre en cas de pollution du ruisseau de la Normandelière qui traverse le site constituant l'assiette du projet.</i></p>
Mesures de suivi	<p>Pour chaque mesure compensatoire un suivi de 10 ans est prévu, avec réactualisation du plan de gestion en place,</p> <p>L'AE recommande de justifier, notamment sur des critères environnementaux, la durée de 10 ans retenue pour le suivi des effets des mesures compensatoires,</p> <p><i><u>Selon le MO la durée de 10 années a été fixée au regard du temps de réponse supposé des communautés végétales et animales (création de mares, végétation dunaire, conversion culturale ...).</u></i></p>

	<p><i>Il ajoute que les dernières années de suivi permettront ... d'ajuster les modalités de gestion courante qui ... perdureront pendant toute la durée d'exploitation</i></p>
<p>Information du public sur le suivi des effets des mesures compensatoires</p>	<p>Il n'est pas fait état dans le dossier des modalités d'analyse et de rendu-compte, à l'échelle du projet, des résultats des différents suivis annoncés,</p> <p>L'AE recommande au MO de préciser les modalités de suivi et d'analyse, à l'échelle du projet, de l'efficacité des mesures ERC, et de tenir à la disposition du public les résultats de ces suivis et les décisions prises le cas échéant pour améliorer l'efficacité de ces mesures,</p> <p><i><u>La réponse du MO</u> rappelle de façon opportune que le suivi permet au besoin d'engager des mesures correctives pendant la phase chantier comme durant la phase d'exploitation.</i></p> <p><i>L'Assistant au Maître d'Ouvrage (AMO) aura l'obligation de fournir en fin de chantier un bilan de l'application des mesures retenues.</i></p> <p><i>Dans cette perspective le MO propose dans sa réponse, de créer un comité de suivi composé exclusivement d'autorités administratives (page 72)</i></p> <p><i>Celui-ci aurait aussi en charge le suivi pendant la phase d'exploitation et se réunirait au moins une fois par an les deux premières années et ensuite tous les 2 ou 3 ans. Les comptes rendus de ses travaux seront mis à la disposition du public sur le site internet du MO.</i></p> <p><i>Le MO précise à cette occasion que les indicateurs précis de suivi ne sont pas encore détaillés, , que leur identification incombera à l'AMO et qu'ils devront respecter les axes de suivi développés dans l'étude d'impact.</i></p>
<p>Présentation du dossier</p>	<p>Le Résumé Non Technique (RNT) est clair et bien documenté. Il ne présente cependant pas les impacts sur le milieu naturel avant la mise en place des mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensation (mesures dites ERC),</p> <p>L'AE recommande de présenter, dans le RNT, les impacts sur le milieu naturel avant la mise en place des</p>

	<p>mesures ERC et de prendre en compte les conséquences des recommandations de l'avis AE,</p> <p><i>Dans sa réponse le MO déclare avoir mis à jour le résumé non technique et présente un tableau récapitulant l'ensemble de ces mises à jour.</i></p> <p><i>En face de chaque page identifiée, parce que modifiée, la nature de la modification est précisée</i></p> <p><i>exemples : la prise en compte des Eider et des Puffins à la page 21, l'ajout à la page 47 du niveau minimum (7m50) respecté au niveau de la passe d'entrée...</i></p>
--	---

La commission estime que l'avis de l'autorité environnementale est dans l'ensemble favorable. Notamment lorsqu'elle écrit : « *La séquence « Eviter, réduire, compenser » est bien conduite ; les mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi sont nombreuses, détaillées et pertinentes* ». Le maître d'ouvrage fournit des réponses aux recommandations, entre autres, il a modifié le résumé non technique. La commission prend acte.

### **3.3.10.3 Avis du CNPN et mémoire en réponse.**

Le Conseil national de la Protection de la Nature émet un avis défavorable. Cet avis date du 15 juin 2018.

Sur la partie terrestre, il s'interroge sur la mise en œuvre des mesures compensatoires au travers d'un « hypothétique plan de gestion ».

Mais c'est sur le volet maritime qu'il est très critique. Il estime tout d'abord les inventaires incomplets et s'étonne de l'absence de mesures compensatoires.

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse s'en prend tout d'abord au rédacteur de l'avis . Il écrit « *Un avis collégial aurait très certainement permis d'éviter toute suspicion sur l'objectivité de l'avis.* ».

Il reprend les objections émises dans l'avis et y répond point par point. Notamment sur les mesures ERC en milieu marin.

Concernant les compensations en milieu marin il écrit : « *Les impacts en mer sont très faibles, que ce soit sur les substrats meubles ou rocheux, et que leur compensation, au demeurant impossible, ne se justifie pas* »

La commission prend acte des réponses fournies. Elle note que le maître d'ouvrage n'écarte pas la possibilité d'étendre la durée de suivi des mesures compensatoires. Un engagement dans ce sens aurait été souhaitable.

### **3.3.10.4 PV de la grande commission nautique.**

Elle s'est réunie le 6 juin 2018 sous la présidence du capitaine de vaisseau Olivier Bodhuin.

Elle émet un avis favorable avec des recommandations qui concernent le balisage maritime et la réglementation de la zone.

La commission prend acte.

### **3.3.10.5 Avis du Préfet Maritime de l'Atlantique.**

Il date du 15 mai 2018.

Il émet un avis favorable avec des réserves concernant l'agitation dans le chenal et la sédimentologie. Il conclut ainsi :

*« Je ne m'oppose toutefois pas à la poursuite du projet mais il me paraît important que cette question puisse être traitée avec la plus grande vigilance à l'occasion des phases de développement ultérieur »*

Le projet de convention de transfert de gestion établie sur une dépendance du Domaine Public Maritime reprend ces prescriptions du Préfet Maritime de l'Atlantique. Dans l'article 3-1 Mesure préalables il est écrit :

*« Le titulaire se conforme aux prescriptions du préfet maritime, notamment en ce qui concerne l'approfondissement en phase développement de l'évaluation des houles et du transport sédimentaire par rapport au chenal d'accès et aux ouvrages de protection (brise-lames) »*

La commission prend acte.



## 4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

### 4.1 Les permanences

Les permanences se sont étalées durant toute l'enquête ouverte le 6 août à 9h et close le 29 septembre à 12h. Elles ont été organisées et au siège de la communauté de commune du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, maître d'ouvrage du projet, et à la mairie de Brétignolles sur Mer, commune sur le territoire de laquelle le projet est projeté.

#### 4.1.1.1 Organisation des permanences

Les jours, dates et heures ont fait l'objet d'échanges entre l'autorité organisatrice, le maître d'ouvrage et la commission d'enquête, avec pour préoccupation première de permettre au plus grand nombre d'y accéder ; c'est la raison pour laquelle différents jours et horaires ont été retenus, notamment:

- ✓ - des « jeudi » parce que c'est un jour de marché sur la commune de Brétignolles sur Mer,
- ✓ - des « samedi » également prenant en compte la disponibilité présumée de ceux qui travaillent et disposent ou de leur résidence principale ou d'une résidence secondaire sur le territoire de la communauté de communes,
- ✓ - des permanences tardives jusqu'à 20 h ou en continu au moment du déjeuner...

Au total ce sont 23 permanences qui ont été organisées ; elles représentent 78 heures réparties entre le siège de la communauté de communes situé à Givrand et la mairie de Brétignolles sur Mer étant précisé que la première et la dernière permanence se sont déroulées au siège (sur la commune de Givrand) du maître d'ouvrage du projet.

Sur chaque site, un local vaste, accessible au PMR a été mis à la disposition de la commission pour assurer les permanences, ainsi qu'un bureau pour mener des entretiens avec le public.

En plus des lieux de permanences disposant d'un registre papier permettant au public de faire-part éventuellement de ses observations, l'ensemble du dossier afférent au projet est demeuré consultable (numériquement) pendant toute la durée de l'enquête d'une part à la mairie de Saint Gilles Croix de Vie et d'autre part à la mairie de Brem sur Mer, communes limitrophes du territoire communal d'accueil du projet ainsi qu'à la sous-préfecture des Sables d'Olonne et à la préfecture de la Vendée à la Roche sur Yon.

Les conditions de consultations, dans les 2 mairies mentionnées au paragraphe précédent, ont été vérifiées par des membres de la commission d'enquête le premier jour de l'enquête.

Dans tous les cas, les informations et les micro-ordinateurs étaient à la disposition du public dans des conditions satisfaisantes :

- ✓ - annonces par affiches (format A2 lettres noirs sur fond jaune) aux portes des mairies concernées et dans l'espace d'accueil du public
- ✓ - Visibilité de l'accueil
- ✓ - Accessibilité aisée y compris aux personnes à mobilité réduite.

Concernant la mairie de Brem sur Mer, il a été demandé que le micro-ordinateur reste en fonction (branché et allumé) en continu pendant les heures de consultation ; celles-ci correspondent aux heures d'ouverture de la mairie pendant la durée de l'enquête. Cette demande a été formulée afin d'éviter au public d'avoir à patienter le temps (3 minutes environ) nécessaire au chargement des applications et fichiers.

### 4.1.1.2 Déroulement des permanences

Elles se sont déroulées sur les huit semaines qu'a duré l'enquête publique, de la semaine n° 32 à la semaine n° 39 incluse.

#### a) Les permanences de la semaine 32.

##### Première permanence :

Elle s'est déroulée avec la participation de la commission d'enquête au complet, le lundi 6 août au matin dès 9h et jusqu'à midi au rez de chaussée du siège de la communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.

Elle a permis d'accueillir deux personnes. Une observation a été déposée sur le registre et une seconde lui a été annexée.

##### Seconde permanence

Le 6 août à partir de 14h à la mairie de Brétignolles sur Mer (salle du conseil au 1<sup>er</sup> étage, accessible aux personnes à mobilité réduite).

La complétude du dossier a été vérifiée, par un commissaire enquêteur, le matin même avant 9 h. Deux plans étaient affichés dans la salle : plan parcellaire et plan du projet. Cette permanence s'est normalement déroulée, avec la participation de la commission d'enquête au complet. Elle a permis d'accueillir 23 personnes ; 18 observations ont été déposées ou annexées au registre d'enquête.

Pendant cette permanence trois commissaire-enquêteurs ont rencontré une première fois (de 16h à 18h) les responsables de l'association « La Vigie » (son Président Mr Durand et un administrateur Mr Bourcereau) qui ont exprimé oralement les motivations principales de leur opposition au projet. Une seconde rencontre a été fixée à l'issue des contributions écrites (sous forme de fiche argumentaires) promises par les représentants de cette association.

Enfin un passage sur site du projet ce même jour (6 août) a permis de vérifier la présence effective de l'affichage réglementaire au point d'accès routier au projet :

- ✓ Parc de stationnement de la rue de la Source -coté marais Girard-
- ✓ Parc de stationnement de la rue de la Normandelière
- ✓ Rond-point d'accès à l'école de voile.

##### Troisième permanence

Elle s'est déroulée avec la participation des 5 commissaires enquêteurs, le 9 août de 9h à 12h, dans la salle du conseil de la mairie de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir **46 personnes ; 25 observations** ont été déposées au registre, dont 3 complétées par un courrier annexé au registre.

Les membres de la commission ont répondu aux demandes de précisions du public, notamment sur les dimensions du projet (largeur du chenal, profondeur, visibilité à certains endroits...), sur le parcellaire (parcelles en indivision des Mottées de Brem), sur les différents types de ports (ports à sec...) et sur la suite de l'enquête publique.

#### b) Les permanences de la semaine 33.

##### Quatrième permanence

Elle s'est déroulée le mardi 14 août avec la participation des 5 commissaires enquêteurs, de 9h à 12h dans la salle du conseil de la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Elle a permis d'accueillir **8 personnes ; 5 observations** ont été déposées sur le registre, dont 2 complétées par un courrier annexé au registre. A 9h30, Monsieur D'AUDIFFRET Olivier, ancien maire a été reçu sur sa demande en rendez-vous avec les cinq commissaires enquêteurs. Les échanges ont porté sur trois points principaux :

- ✓ Les contraintes du site : force des déferlantes, dunes...
- ✓ L'accès du chenal sera problématique lors des fortes marées, l'ensablement inéluctable compte tenu du transit des sédiments qui suivent les contours de la côte selon un axe Nord/Sud, amplifié par les mouvements de flux et reflux liés aux marées. *Le transit de sable annoncé de 100 000m3 n'est pas fondé scientifiquement, les dépôts et les reprises de sable peuvent varier de 1 à 2 m en 24 heures. La vitesse du courant traversier n'a pas été mesurée. L'étude d'impact s'évertue à minimiser ces points.*
- ✓ Les digues (ou jetées) :
- ✓ Absence de détail sur le mode d'accroche des jetées et des digues (piéd d'affouillement). *Il remet en cause le caractère scientifique des sondages sur les roches (pas de coupe en long ni de coupe en large). Selon une étude du CETE Ouest, le toit du rocher est à - 20 m. L'ancrage des digues du chenal devra se faire sur le socle rocheux à la cote - 9m, la coupe qui figure dans l'étude d'impact est qualifiée de non sincère.*
- ✓ La loi littoral et sa traduction dans les documents d'urbanisme SCoT et PLU...

M. D'AUDIFFRET va demander à la commission, en application du code de l'environnement (art L.123-13) la désignation par le TA d'un expert aux fins d'expertiser les digues (fondations et travaux) et les coûts des travaux.

#### **Cinquième permanence**

Elle s'est déroulée le mardi 14 août avec la participation des 5 commissaires enquêteurs, de 14h à 17h30, dans la salle du conseil de la mairie de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir **54 personnes ; 44 observations** ont été déposées au registre.

Les membres de la commission ont répondu aux demandes de précision du public, notamment sur le fonctionnement du port, les dimensions du projet (largeur du chenal, profondeur, visibilité à certains endroits...), sur le parcellaire et les mesures compensatoires, sur les différents types de ports (ports à sec...) et sur la suite de l'enquête publique.

#### **Sixième permanence.**

Elle s'est tenue le samedi 18 août avec la participation de 5 commissaires enquêteurs, de 9h à 12h, dans la salle du conseil municipal de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir 57 personnes, 33 observations ont été déposées par le public.

#### **c) Les permanences de la semaine 34.**

##### **Septième permanence.**

Elle s'est déroulée de 9H à midi, le 22 août en mairie de Brétignolles sur mer avec la participation des 5 commissaires enquêteurs. Elle a permis d'accueillir 44 personnes ; 36

observations ont été déposées au registre, dont 16 sont constituées d'un document ou d'un courrier annexé au registre.

Durant cette permanence, deux membres de la commission se sont rendus sur le site afin d'y repérer le vieux pont enjambant le ruisseau de la Normandelière et évoqué ce même jour par Mr Gauvreau

#### **Huitième permanence.**

Elle s'est déroulée de 14h à 17h, le 22 août au siège de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie (Givrand) avec la participation des 5 commissaires enquêteurs. Elle a permis d'accueillir 4 personnes ; 5 observations ont été déposées au registre, dont 4 sont constituées d'un document ou d'un courrier annexé au registre.

Durant cette permanence, la commission d'enquête a préparé ces rendez-vous à venir :

- ✓ D'une part avec les représentants du maître d'ouvrage (le 3 septembre) en vue d'aborder les thèmes suivants : des aspects fonciers, les effets sur l'environnement, les modalités de conception et de mise en œuvre du projet et des éléments financiers
- ✓ D'autre part avec des membres de la maîtrise d'œuvre, le 4 septembre (notamment des représentants des sociétés BRL et Biotop) afin d'examiner différents points concernant les déblais et les remblais, la Zone de protection spéciale de l'île d'Yeu, des coûts de travaux, les fondations et ancrages des enrochements et digues, la carrière de Bréthomé ...

#### **Neuvième permanence**

La commission d'enquête avait fait le choix d'organiser une permanence en soirée.

Elle s'est déroulée le 24 août de 14h à 20 h dans la salle du conseil municipal de Brétignolles sur Mer.

Pendant cette permanence, un commissaire enquêteur s'est rendu sur le site afin de découvrir le pont du Pontreau signalé par monsieur Gauvreau lors de la permanence du 22 août. (observation numéro 1303)

11 visiteurs ont été reçus après 17h.

Elle a permis d'accueillir 66 personnes qui ont déposé 34 observations dont 8 avec une lettre. 5 commissaires enquêteurs ont participé à cette permanence.

#### **d) Les permanences de la semaine 35.**

##### **Dixième permanence.**

Elle s'est déroulée le lundi 27 août de 9h à 12h en mairie de Brétignolles sur Mer avec la participation de 4 commissaires enquêteurs. Elle a permis d'accueillir 66 personnes qui ont déposé 34 observations sur le registre dont 7 sous forme de documents annexés au dit registre.

##### **Onzième permanence.**

Elle s'est tenue au siège de la communauté de communes du pays de Saint Gilles Croix de Vie, de 14h00 à 17h00 avec la participation de 3 commissaires enquêteurs.

Personne n'est venu à cette permanence, et bien entendu aucune observation n'a été reçue.

Ces moments ont permis de finaliser l'organisation et le déroulement de rencontres prévues avec le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le directeur de Port-La Vie.

#### **Douzième permanence.**

Elle s'est déroulée le jeudi 30 août 2018, avec la participation des 5 commissaires enquêteurs, de 9h à 13h, dans la salle du conseil de la mairie de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir **53 personnes**, dont 10 entre 12 et 13h ; **35 observations** ont été déposées au registre, dont 6 sous la forme d'un courrier annexé au registre.

Les membres de la commission ont répondu aux demandes de précisions du public, longuement dans deux cas au cours d'un entretien de 45 minutes pour chacun.

#### **Treizième permanence.**

Elle s'est déroulée le samedi 1 septembre 2018, avec la participation des 5 commissaires enquêteurs, de 9h00 à 12h00 dans la salle de la mairie de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir **42 personnes** ; 27 observations ont été déposées au registre, dont 9 sous la forme d'un courrier annexé au registre.

La permanence a été précédée à 8h30 d'une rencontre avec l'association « Brétignolles Veut Son Port » (BVSP) à la demande de ses représentants. Représentaient l'association M. Gilles COSSON et M. Éric BOURGOUIN.

A partir de 9h, un des commissaires enquêteurs a assuré l'accueil des personnes venant se renseigner ou déposer une observation.

#### **e) Les permanences de la semaine 36.**

##### **Quatorzième permanence**

Elle s'est déroulée le 4 septembre de 9h à 12h au siège de la communauté de communes du Pays de St Gilles Croix de vie situé sur la commune de Givrand, avec la participation des 5 commissaires enquêteurs.

Toutefois 4 d'entre d'eux (Jacques Dutour, Bernard Beaupère, Jean Jacques Ferré et Michel Monier) l'ont quittée à 11h pour se joindre à la réunion sollicitée par la commission d'enquête et organisée avec la maîtrise d'œuvre du projet (cabinets de conception et d'études BRLi et Biotop) en présence des représentants du maître d'ouvrage. Marcel RYO qui a assuré la continuité de la permanence l'a rejointe à la fin de celle-ci.

Cette réunion fait l'objet par ailleurs d'un compte rendu. Elle s'est terminée (sans discontinuer) à 14h15. Deux commissaires enquêteurs (Bernard Beaupère et Jean Jacques Ferré) l'ont quittée dès 13h40 pour assurer l'ouverture de la permanence suivante à la mairie de Brétignolles sur mer.

Cette première permanence de la journée a permis d'accueillir 3 personnes et de recueillir deux avis écrits qui ont été annexés au registre.

##### **Quinzième permanence.**

Elle s'est déroulée le même jour (4 septembre) de 14h à 17h avec la participation de 2 commissaires enquêteurs jusqu'à 14h30, comme indiqué ci-dessus, puis des 5 commissaires à partir de 14h30.

Elle a permis d'accueillir 34 personnes et de recueillir 20 observations écrites dont 10 ont été annexées au registre. A l'occasion de cette permanence le 2ème registre (dédié à l'enquête

en mairie de Brétignolles sur Mer) a été clos et un troisième ouvert par le Président de la commission d'enquête.

f) **Les permanences de la semaine 37.**

**Seizième permanence.**

Elle s'est déroulée le 12 septembre de 9h à 12h au siège principal de l'enquête à Givrand, avec la participation des 5 commissaires enquêteurs.

A cette occasion, compte tenu d'une participation habituellement limitée du public, une rencontre a été organisée avec le porteur du projet représenté par le Président de la Communauté de Communes et assisté du 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Brétignolles et des DGS de la CdC et de la commune de Brétignolles. Cette réunion, qui s'est terminée à 12h30, a permis d'échanger sur les points les plus fréquemment mentionnés dans les observations à savoir : la maîtrise foncière – les effets sur l'environnement – les caractéristiques du projet – les aspects financiers – les modalités d'exploitation

L'accueil du public était assuré, en fonction des besoins, par 1 ou 2 commissaires enquêteurs qui s'absentaient de la réunion le temps nécessaire.

Cette permanence a permis de recevoir 4 personnes et 2 observations écrites dont 1 lettre qui a été annexée au registre.

**Dix-septième permanence.**

Elle s'est déroulée le même jour (12 septembre) à partir de 14h pour se terminer à 17h30 compte tenu du nombre de personnes présentes dans la salle à 17h. La commission d'enquête était au complet (5 personnes).

Deux commissaires enquêteurs ont eu un entretien avec Monsieur Henry GRAVELEAU, directeur de la SE MVIE, gestionnaire du port de plaisance de St Gilles Croix de Vie. Cette rencontre avait pour objectif de mieux connaître le fonctionnement de ce port et d'évoquer ses possibilités d'évolution et d'amélioration.

Elle a permis l'accueil de 48 personnes et l'enregistrement de 37 observations écrites dont 15 courriers qui ont été annexés au registre.

**Dix-huitième permanence.**

Elle s'est déroulée le jeudi 13 septembre 2018, jour de marché à Brétignolles sur Mer, avec la participation des 5 commissaires enquêteurs, de 9h à 12h, dans la salle du conseil de la mairie de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir **42 personnes** ; **35 observations** ont été déposées au registre, dont 17 sous la forme d'un courrier annexé au registre.

Les membres de la commission ont répondu aux demandes de précisions du public ; une personne a demandé à rencontrer le président de la commission, qui lui a accordé un entretien durant une heure.

g) **Les permanences de la semaine 38.**

**Dix-neuvième permanence.**

Elle s'est déroulée le lundi 17 septembre 2018, avec la participation de 4 commissaires enquêteurs, de 13h00 à 17h00 dans la salle de la mairie de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir **52 personnes** ; 38 observations ont été déposées au registre, dont 19 sous la forme d'un courrier annexé au registre.

En début de permanence, M FOUQUET Frédéric, adjoint aux sports, a souhaité rencontrer les membres de la commission d'enquête publique afin d'exposer les points importants qui justifient ce projet de port.

Il argumente sur :

- ✓ Développement économique : le port va générer une activité économique, « les plaisanciers consomment... » cela permettra le maintien des commerces locaux et ont des besoins spécifiques auxquels pourront répondre les entreprises locales du pays de Saint-Gilles.
- ✓ Sécurité : historiquement les bateaux de pêche et de plaisance sont toujours partis du chenal du Marais Girard. Une nouvelle possibilité d'escale favorisera le cabotage entre les ports des Sables et de Saint Gilles.
- ✓ Deux espaces bien identifiés permettront l'apprentissage de la voile et de la baignade en toute sécurité.
- ✓ La mutualisation des services avec Port la Vie permettra aux futurs usagers du port d'avoir une gamme de services importants qui pourra répondre à leurs attentes.

A la suite de cette permanence, 2 commissaires enquêteurs se sont rendus sur site. Ils sont allés dans la vallée de l'Ecours. C'est là que la Mesure compensatoire N°5 doit s'appliquer.

**Vingtième permanence.**

Elle s'est déroulée le vendredi 21 septembre 2018 avec la participation de 3 commissaires enquêteurs (le président et deux membres de la commission), de 9h à 12h, dans la salle du conseil de la mairie de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir **32 personnes** ; **28 observations** ont été déposées au registre, dont 10 sous la forme d'un courrier annexé au registre.

Les membres de la commission ont répondu aux demandes de précisions du public.

Le président de la commission a accordé à une personne qui venait déposer une observation un entretien de 45 minutes ; il a en outre reçu M. BIRON Jean-François, maire de La Chaize-Giraud et M. DURAND, président de l'association « La Vigie ».

M. CHAILLOT, maire de Landevieille et vice-président de Vendée-Eau a déposé une observation.

**Vingt et unième permanence.**

Elle s'est déroulée le vendredi 21 septembre 2018 avec la participation de 3 commissaires enquêteurs (le président et deux membres de la commission), de 14h à 17h30, dans la salle du conseil de la communauté de communes à Givrand.

Elle a permis d'accueillir **7 personnes** ; **2 observations** ont été déposées au registre sous la forme de dossiers annexés au registre.

Au long de l'après-midi, au cours d'entretiens successifs, ont été reçus :

- ✓ M. D'AUDIFFRET (ancien maire de Brétignolles-sur-Mer) et Madame (ancienne élue de Brem-sur-Mer) par le président de la commission ;
- ✓ M. GROSSIN, maire de Saint-Maixent-sur-Vie par les deux membres de la commission ;
- ✓ M. MERCERON Jean-Claude, président de l'association Avenir Environnement Vendée (AEV) et M. BERZOZA, membre de l'association , par le président et un membre de la commission ;
- ✓ M. BIRON Thierry conseiller municipal et conseiller communautaire d'opposition accompagné de Madame LUCE, par les trois commissaires enquêteurs, jusqu'à 17h30.

**h) Les permanences de la semaine 39.**

**Vingt deuxième permanence.**

Elle s'est déroulée le vendredi 28 septembre 2018, avec la participation de 5 commissaires enquêteurs, de 10h00 à 17h00 (**en journée continue**) dans la salle de la mairie de Brétignolles sur Mer.

Elle a permis d'accueillir **72 personnes** ; 59 observations ont été déposées au registre, dont 43 sous la forme d'un courrier annexé au registre.

Auparavant la Commission d'Enquête s'est réunie de 9h30 à 10h afin d'organiser le travail après la clôture de l'EP

A 12h l'Association Brétignolles Veut Son Port (BVSP) a rencontré le Président de la Commission d'EP assisté d'un CE pour lui exposer les arguments développés lors de la réunion de leur assemblée générale qui s'est tenue le samedi 22 septembre. Un dossier a été remis à cette occasion.

A 14h Monsieur BOUDELIER Maire de St Hilaire de Riez et Conseiller Départemental a rencontré le Président de la Commission d'EP assisté d'un CE pour exposer et souligner l'importance de ce projet de port pour la CDC du Pays de St Gilles. Il confirme la participation financière du Conseil Départemental dans l'enveloppe de 56 Millions d'€ (sur 4 ans) prévue pour le développement des infrastructures portuaires de la Vendée.

**Vingt troisième permanence.**

Il s'agit de la dernière permanence. Elle s'est déroulée le 29 septembre de 9h à 12h au siège principal de l'enquête à Givrand, avec la participation des 5 commissaires enquêteurs.

La commission d'enquête a accueilli 9 personnes et enregistré 7 dépositions dont 5 lettres. Un hydrogéologue Michel Chevalier est venu commenter avec beaucoup de passion la contribution qu'il avait déposée la nuit précédente sur le registre dématérialisé. Ses explications ont permis aux membres de la commission de mieux comprendre la problématique de la circulation de l'eau dans le secteur de la Normandelière.

Le Président de la Communauté de Communes, est venu remettre la copie de la déposition qu'il a faite, le matin même, sur le registre dématérialisé. Il a échangé avec la commission sur le déroulement et la durée de cette enquête. Il a regretté que certaines personnes aient transformé le registre dématérialisé en une sorte de « blog » depuis 10 à 15 jours. Il a



également fait part de son intention d'alerter Monsieur le Préfet sur la durée de l'enquête qu'il estime trop longue. Pour lui, au-delà d'un mois, les contributions du public n'apportent rien de nouveau ; il s'agit de redites voire même, pour une partie, d'échanges calomnieux ou diffamatoires entre partisans et opposants.

Tout en reconnaissant une certaine dérive au cours des derniers jours la commission a fait observer, qu'en raison de la nature et de l'importance du dossier, les 8 semaines étaient nécessaires à l'information et à l'expression des touristes (en août) et résidents permanents (en septembre). En témoigne le nombre de visites aux permanences, qui est demeuré très élevé à Bretignolles sur l'ensemble de la période. Il se situait à chaque fois (sauf le 28/09) entre 50 et 60 soit 10 à 12 personnes par commissaire enquêteur. Une réduction de la durée de l'enquête n'aurait pas permis d'accueillir le public dans des conditions satisfaisantes.

## **4.1.2 Entretiens.**

En complément des permanences, la commission d'enquête a reçu les représentants de plusieurs associations. Ces rendez-vous leur ont permis d'argumenter leurs positions.

### ***4.1.2.1 Rencontre avec l'association « La Vigie ».***

- **Date, lieu et durée :**

Le 6 août 2018 au 1<sup>er</sup> étage de l'hôtel de ville de Bretignolles sur mer (salle contiguë à la salle du Conseil Municipal) de 16h30 à 18H.

- **Contexte:**

Le rendez-vous fixé ce jour 6 août à 16h a été sollicité par le Président de l'association « la Vigie » qui souhaitait l'organiser avant le débat public que cette association organise le 13 août

- **Participants :**

Pour l'association « la Vigie » : son président, Mr Jean Baptiste Durand et un administrateur, Mr Jean Yves Bourcereau,

Pour la commission d'enquête : son président, Mr Jacques Dutour et Messieurs Marcel Ryo et Michel Monier, commissaires-enquêteurs.

Auteur : Michel Monier membre de la commission d'enquête

- **Résumé des échanges**

En introduction Mr Jean Baptiste Durand remet au président de la commission d'enquête un fascicule explicitant la démarche méthodologique de l'association « La vigie », le président de la commission précise que ce document sera annexé au registre papier disponible en mairie de Brétignolles dans le cadre de l'enquête publique (ouverte par l'arrêté préfectoral n° 18-DRCTAJ/1-432 du 12 juillet 2018).

- ✓ Présentation de méthodes

Il rappelle à cette occasion l'intérêt du registre dématérialisé sur lequel toute observation manuscrite ou tout document papier porté ou annexé à l'un des 2 registres papier (registre principal au siège de la communauté de communes du Pays de St Gilles Croix de Vie et registre

subsidaire en mairie de Brétignolles sur Mer) seront reportées sur le registre dématérialisé ouvert et « en ligne » depuis ce matin.

Il souligne ce point en rappelant deux aspects :

- ✓ Il y a lieu d'être prudent sur les informations à caractère personnel qui peuvent figurées sur ces documents (mail ou tel personnels) : la dématérialisation des observations ayant pour effet d'en assurer une plus rapide et plus large diffusion.
- ✓ L'adresse mail est sollicitée lors d'une observation formulée directement sur le registre dématérialisé ; elle n'est pas pour autant diffusée, elle permet d'informer personnellement son auteur du dépôt, le moment venu, du rapport de la commission d'enquête.

Le Président de l'Association « La Vigie » mentionne la difficulté rencontrée par certains des adhérents de l'association pour accéder au dossier du projet mis en ligne (notamment ceux utilisant le navigateur « Firefox » ?).

Il explicite le fascicule remis qui constitue en quelque sorte une introduction méthodologique aux développements à venir produits par l'association dans le cadre de la présente enquête publique: les principaux items des arguments qui fondent l'opposition de l'association au projet et l'organisation de cet argumentaire par item subdivisé en fiches ; les items constituent des « têtes de chapitre » dont l'intitulé reprend chaque demande formulée par le maître d'ouvrage et nécessaires à la réalisation de son projet:

Numéro de dossier	Intitulé de l'item	Nombre de fiches développant l'argumentaire
1	Demandes d'autorisation environnementale	8
2	Demande de DUP	10
3	Demande d'arrêt de cessibilité	1
4	Demande d'utilisation du domaine public maritime	5
5	Demande de création du port	10

Monsieur Bourcereau précise que des retours d'expériences, des analogies ou des précédents (SCOT...) fondent les analyses sur lesquelles reposent les différents argumentaires. Il ajoute d'une part que chaque fiche comprendra un argumentaire détaillé et un résumé de celui-ci et d'autre part qu'elles devraient être toutes déposées avant le 25 août.

#### **Les principaux fondements de l'opposition associative**

Mr Durand précise que la faiblesse première du projet résulte de l'insécurité à l'entrée du chenal en raison notamment et des enrochements créés et des risques de déferlement ; insécurité renforcée selon Mr Bourcereau :

- ✓ - par l'expérience du maître d'œuvre qu'il considère insuffisante dans le domaine de la création (« ex nihilo ») de port de plaisance
- ✓ - et par les impasses faites à ce stade qui conduiront (inégalement si le projet se réalise) à des adaptations générant « des impacts très négatifs » sur l'environnement (prolongement des enrochements ...). Il rappelle sur ces points certains doutes déjà émis par Le Préfet Maritime.

Sur ce sujet, Monsieur Jean Baptiste Durand prend pour exemple d'une part la fragilité du cordon dunaire posé sur « les platières » et les risques d'ensablage qu'il estime

insuffisamment appréciés en particulier chaque fois que les marées disposeront d'un coefficient supérieur à 80 ; il précise qu'à partir de ce coefficient la turbidité de l'eau s'accroît très fortement.

Mrs Durand et Bourcereau rappellent que pour l'Association, les expertises et les études contiennent « trop d'impasses » : risques de sédimentation, défaut de modélisation, pollution des boues des bassins ...).

Ils regrettent par ailleurs qu'une première lecture de l'avis de l'Autorité Environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable - CGEDD - ) laisse penser qu'il vise d'abord à conforter le projet ; à ce titre le président de la commission d'enquête rappelle que c'est une formulation usuelle des avis des Autorités Environnementales dont il a pu prendre connaissance lors des différentes enquêtes qu'il a assurées et dont il rappelle l'indépendance tant à l'égard des représentants locaux de l'Etat que des maitres d'ouvrage .

S'appuyant sur ce même avis et notamment le paragraphe afférent aux éventuels projets alternatifs, Mrs Durand et Bourcereau soulignent que cet argument constitue pour leur association, le second point de faiblesse majeure du projet.

L'Association « La Vigie » considère que l'extension du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie est possible et offrirait des anneaux supplémentaires entre les ponts qui enjambent la rivière « La Vie », celui de la Concorde et celui de la rocade (départementale 338) tout en présentant un moindre impact sur l'environnement.

#### **Premières conclusions**

A l'issue de l'entretien, Le président de l'association souligne l'opposition constante au projet qui est déclinée lors de chaque document d'urbanisme, fonde les recours contentieux actuels (SCOT ...) et probablement à venir suivant les décisions qui seront prises.

A ce titre l'association invoque l'article L146-6 du code l'environnement et afférents aux espaces remarquables ; son application lui paraît devoir être mise en œuvre en quelque sorte de plein droit au regard de la coupure verte et de la zone humide que constitue le marais Girard.

S'adressant à l'ensemble de la commission d'enquête, il a réitéré son invitation à participer au débat public que l'association organise le 13 août, invitation que le président a décliné au nom de chacun des membres de la commission et fondée sur la neutralité qui s'impose à ces deniers vis-à-vis de chacun des acteurs du projet soumis à enquête.

En fin compte tenu de la date probable annoncée de dépôt de s « fiches argumentaires » une nouvelle date de rencontre est retenue et fixée au 24 août 2018 de 10h30 à 12h en mairie de Brétignolles sur Mer

#### ***4.1.2.2 Rencontre avec l'association « Comité pour la Protection de la Nature et des Sites du Pays de Saint Gilles (CPNS) » accompagnée par des représentants de VNE et FNE.***

- **Date, lieu et durée :**

Le 9 août 2018, de 14h à 16h, au 1er étage de l'hôtel de ville de Brétignolles sur Mer.

- **Participants :**

- ✓ Pour l'association « CPNS » : Mme Marie-France Simonnet, présidente, Cyriac Feuillet, vice-président, Daniel Moreau, membre de l'association, accompagnés de

Monsieur Yves Le Quellec, Président de Vendée Nature Environnement et de Monsieur Xavier Métails, coordinateur de France Nature Environnement Pays-de-Loire salarié.

- ✓ Pour la commission d'enquête : Mr Jacques Dutour, président et Messieurs Jean-Jacques Ferré, Marcel Ryo, Michel Monier, Bernard Beaupère, membres.
- ✓ Secrétaire de séance : Bernard Beaupère

▪ **Résumé des échanges :**

Madame Simonnet précise que son association est adhérente de France Nature Environnement et membre fondateur de la Coordination Littorale « Coorlit 85 ».

Monsieur Le Quellec rappelle que Vendée Nature Environnement, membre de France Nature Environnement est une Fédération départementale des associations de protection de la nature et de l'environnement et qu'elle compte 2 000 adhérents.

Monsieur Le Quellec développe tout d'abord les raisons de l'opposition de sa fédération au projet de création de port. L'appellation « port en aber » est selon lui fallacieuse, puisqu'il s'agit d'une création artificielle dans les terres. Il s'agit d'un **projet irréversible**, sans précédent, dont les conséquences sont difficilement prévisibles.

Il relève dans l'avis du Préfet maritime « **la complexité du site** » pour ce qui concerne le chenal d'accès.

Il juge le dossier construit pour séduire, au prix d'une fuite en avant. S'il y a bien une baisse significative du nombre d'anneaux par rapport au précédent projet, l'emprise globale du projet augmente (de 80 à 200 ha), **le périmètre du foncier** est présenté comme maîtrisé mais pour autant l'enquête parcellaire concerne 111ha (la commission précise que pour l'essentiel, à 95%, elle concerne les mesures compensatoires, hormis 4 petites parcelles autour de la ferme et 15 petites parcelles sur la butte), le statut foncier de **la ceinture verte** de 400 ha demeure flou.

Les points suivants sont ensuite successivement abordés :

▪ **Les nouveaux usages de la plaisance :**

Le port sera-t-il viable économiquement ? L'intérêt économique évoqué pour étayer la notion d'utilité publique est loin d'être démontré. Il y a seulement 250 plaisanciers sur le site actuel. La Fédération Nationale de Plaisance et son Comité régional pointent la moyenne d'âge des plaisanciers supérieure à 60 ans et le développement de la location pour les plus jeunes. La notion de « port d'attache » se perd.

▪ **Une solution alternative :**

Le port de **Saint Gilles Croix de Vie** présente un potentiel de développement et présente déjà un attrait, des services, des activités commerciales.

▪ **L'évolution du site de la Normandelière :**

Le site est jugé comme déjà dégradé (plan d'eau « sabordé », piste cyclable non entretenue par endroits, barrières empêchant l'accès à la dune non réparées). L'action de la nature est par ailleurs sensible : plus de plage au Marais Girard, moins de sable à La Normandelière. La crainte d'une perturbation profonde du littoral par le projet est exprimée : Port-Bourgenay a entraîné une perte de sable des plages environnantes pendant 25 ans.

▪ **Les documents d'urbanisme :**

La délégation regrette que le **PLU** n'ait pas été accéléré et qu'il vienne après. Le **SCOT** ne fait pas écran à l'application de la **Loi littoral** ; la question se pose : Est-ce qu'un port est **une coupure d'urbanisation** ?

▪ **Le développement du territoire :**

Parce que le projet de port pose la question du développement du territoire, les échanges portent de manière plus générale sur la densification de l'espace littoral à partir du constat de la pression démographique sur le rétro-littoral (jusqu'à 15km), de l'évolution du concept de résidence secondaire (séjours plus courts mais plus fréquents dans l'année), du vieillissement de la population (nécessitant des services).

Monsieur Métais conclut qu'il s'agissait dans cette rencontre de présenter des remarques générales à propos des incidences sur l'environnement du dossier. Des observations détaillées sur chaque point seront fournies prochainement, en commençant par la notion d'intérêt public.

**4.1.2.3 Réunion avec l'association « La Vigie »**

**Date lieu et durée.**

Le 24 août 2018 à 10h à la mairie de Brétignolles sur Mer.

**Participants :**

Pour l'association :

- ✓ Jean-Yves Bourcereau
- ✓ Absent excusé : Jean-Baptiste Durand, Président de l'association, qui assistait à des obsèques.

Pour la commission d'enquête

- ✓ Jacques Dutour
- ✓ Marcel Ryo
- ✓ Bernard Beaupère
- ✓ Michel Monier
- ✓ Absent excusé : Jean-Jacques Ferré qui avait un autre rendez-vous extérieur également pour le dossier d'enquête.

Monsieur Bourcereau a remis la lettre d'accompagnement du dossier mis en ligne, la veille, sur le Registre Dématérialisé (R.D) sous les numéros 1375 à 1381. A la fin de la réunion cette lettre a été annexée au registre papier (B323) puis insérée dans le RD (1460). Y sont décrites les raisons pour lesquelles La Vigie considère le projet ni d'utilité publique ni d'intérêt général. Monsieur Bourcereau a ensuite résumé la position de La Vigie sur les points suivants :

▪ **L'utilité publique :**

Elle n'est pas démontrée dans le dossier 2018 contrairement à celui de 2011 qui portait sur un projet communal justifiable par le droit d'une collectivité à mettre en œuvre sur son territoire des actions et des programmes nouveaux favorisant le développement économique et l'animation. Désormais ce projet est porté par la Communauté de Communes du Pays de St Gilles qui aurait dû prendre en compte l'existence du port de St Gilles Croix de Vie et étudier préalablement la faisabilité de son agrandissement.

▪ **L'impact sur un site Natura 2000**

Les récifs artificiels touchent la ZPS oiseaux FR5212015 – secteur de l'Île d'Yeu. ce qui implique le respect de la réglementation européenne et comprend notamment :

- La démonstration de l'absence d'alternative (étude d'extension du port de St Gilles et prise en compte du projet des Sables d'Olonnes)
- La justification de l'intérêt public majeur par la création d'emplois en nombre significatif dans un secteur qui serait défavorisé (voir jugement de la cour administrative d'appel de Lyon concernant le Center Parc de Roybon).

- Sécurité d'accès au chenal

La Grande Commission Nautique n'a pas repris dans son avis 2018 la réserve émise en 2009 car des essais en canal ont été réalisés depuis. Toutefois il faut souligner qu'une modélisation de la houle est très difficile à réaliser compte de la complexité des lieux. D'ailleurs le Préfet Maritime a demandé à ce sujet une étude complémentaire. Si malgré tout les travaux devaient être réalisés, il est fort probable qu'il faudra prolonger la digue côté nord ce qui aurait de lourdes conséquences sur le transit sédimentaire.

- Le dragage

Il est envisagé un transfert sur la plage des matériaux issus du dragage par contre rien n'est décrit par le dragage des bassins portuaires. Or il pourrait s'agir d'une dépense importante car il sera vraisemblablement nécessaire de traiter les boues.

- Equilibre financier

L'affirmation selon laquelle le port serait rempli dès la première année et permettrait ainsi d'être immédiatement rentable n'est pas crédible. Il faudra plusieurs années pour atteindre cet objectif. Il y aura donc alors un déficit à financer.

Les échanges entre M. Bourcereau et la commission ont également portés sur :

- ✓ **Le projet de réhabilitation, embellissement et extension de Port Olona** porté par Armada qui devrait faire l'objet d'une présentation en septembre prochain ;
- ✓ **La réalité des besoins en anneaux.** M. Bourcereau la considère surestimée et aimerait disposer de la liste des réservations faites à Brétignolles. A ce sujet la commission a signalé d'une part qu'il existe bien 300 demandes en attente à Saint Gilles Croix de Vie et que d'autre part le RGPD protège les données personnelles et ne permet pas au porteur du projet de rendre publiques les coordonnées des personnes ayant fait une pré-réservation à Brétignolles ;
- ✓ **Les possibilités d'extension de Port la Vie.** M. Bourcereau regrette l'absence d'étude de faisabilité malgré les déclarations faites par le Directeur de la SEM Vie en octobre 2017 sur les besoins de réhabilitation et les possibilités d'extension jusqu'à 1800 anneaux. Il a fait remarquer l'absence de création de nouveaux ports au niveau national. Les réalisations et les projets concernent exclusivement des réhabilitations/extensions sauf peut-être sur le littoral méditerranéen ;
- ✓ **Les qualifications de BRL.** La commission souligne que ce bureau d'étude a été le maître d'oeuvre des travaux d'aménagement de la baie du Mont St Michel où les transferts de sédiments sont particulièrement importants et complexes. Il a obtenu un grand prix d'ingénierie en 2010 ;

- ✓ **La concertation préalable.** Selon M. Bourcereau il y a eu des réunions d'information mais peu d'échanges et la participation a été très limitée en dehors de Brétignolles (au plus une vingtaine contre 400) ;
- ✓ **La coupure d'urbanisation** inscrite au POS mais non reprise dans le SCOT et le PLU ;
- ✓ **La préservation des vues** depuis la route des Sables ; certaines sont préservées mais au moins une ne le serait pas.

La réunion s'est terminée à 12h

#### **4.1.2.4 Entretien avec l'association « Bretignolles veut son port ».**

Elle s'est déroulée le samedi premier septembre à partir de 8h30 dans la mairie de Brétignolles sur Mer.

BVSP est une association de soutien au projet du port de Brétignolles sur Mer. En préambule elle signale qu'elle n'abordera pas les éléments techniques ceux-ci « étant affaire de spécialistes », elle considère que le projet est en conformité avec la législation puisqu'il a passé le stade « mise à l'enquête » par le préfet de la Vendée. Elle souligne le caractère d'exemplarité de la démocratie sur ce projet, la majorité des brétignollais et brétignollaises souhaitent ce port dont le projet est porté sereinement par toute une équipe. L'association se veut source de propositions visant à l'amélioration du projet.

Après un bref historique du projet, l'association remet un courrier de 3 pages rédigés par les membres du Bureau de l'association. (Déposé en parallèle sur le registre dématérialisé).

Le courrier développe en 5 points les arguments en faveur du projet de port.

- ✓ Développement économique :

C'est un projet structurant qui va apporter de l'activité à l'année. Le port sera la jonction entre les deux pôles de vie de Brétignolles sur Mer. Il contribuera à la dynamique de développement du centre-ville et participera au maintien des commerces à l'année. Le port contribuera au développement de l'industrie nautique dont un fleuron est situé sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.

- ✓ Tourisme :

Le port sera la vitrine du territoire et permettra au travers de son adhésion au label Odyssea de développer un nouveau modèle d'économie plus solidaire, plus éthique et plus respectueux de l'environnement. Il permettra de répondre à la demande en anneaux portuaires. Le bassin d'escale est indispensable.

- ✓ Sécurité :

Le futur chenal est situé sur le chenal « historique », les accidents qui ont eu lieu l'ont souvent été lors de la mise ou de la remontée des bateaux et même des marins aguerris ont été surpris par des vagues déferlantes. Le port en créant un nouvel abri sur la cote permettra aux titulaires du simple permis mer (6 milles nautiques maxi) de naviguer en sécurité.

- ✓ Environnement :

Le projet dont la réalisation ne sera pas accompagnée d'un programme immobilier se verra dotée d'une ceinture verte d'environ 400 ha. L'impact sur les plages, actuellement en mauvais état, seront protégées par les deux digues et même si le port n'améliorera pas leur état il ne l'aggraveras pas.

- ✓ Stopper l'urbanisation :

Le projet, initié par une équipe arrivée à la mairie en 2001, est conditionné par deux objectifs, le premier créer de l'activité à l'année et le second stopper l'urbanisation.

### **4.1.3 Après l'enquête.**

#### **4.1.3.1 Remise du PV de synthèse.**

Le 16 octobre 2018 à partir de 9h00 dans les locaux de la communauté de communes du pays de saint Gilles Croix de vie, la commission d'enquête a remis son PV de synthèse en le commentant.

##### ▪ **Etaient présents :**

De la collectivité :

- Christophe CHABOT, président de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, maire de Brétignolles sur Mer
- Patrick CHOUQUET, premier adjoint au maire de Brétignolles sur Mer
- Jérôme DENECHAUD, directeur général des services de la Communauté de Communes
- Stéphane RAFFENEAU, secrétaire général de la Mairie de Brétignolles sur Mer

De la commission d'enquête :

- Jacques DUTOUR, président
- Jean-Jacques FERRE, membre
- Marcel RYO, membre
- Michel MONIER, membre
- Bernard BEAUPERE, membre

Il a été convenu que le maître d'ouvrage remettrait son mémoire en réponse le 30 octobre 2018.

#### **4.1.3.2 Prolongation du délai de remise du rapport.**

Par un courrier du 17 octobre, le président de la commission d'enquête a demandé un délai pour la remise du rapport d'enquête.

Dans son courrier du 22 octobre 2018, monsieur le Préfet de la Vendée a accordé ce délai.

#### **4.1.3.3 Demande du maître d'ouvrage.**

Le 27 octobre 2018, le président de la commission d'enquête a reçu le courriel suivant :

*Monsieur le Président,*

*Depuis la remise du procès-verbal de synthèse, nous sommes en contact avec la préfecture maritime de Brest (Mme Marianne PIQUERET) pour convenir des suites à réserver à l'avis du PREMAR.*

*Les services de la préfecture s'étaient engagés à nous transmettre un mail précisant les attentes du PREMAR avant la fin de cette semaine.*

*Finalement, ce mail devrait nous parvenir au plus tard mercredi 31 octobre.*

*Nous sollicitons donc votre accord pour décaler la remise de notre mémoire au 31 octobre (envoi dématérialisé).*



*Nous vous remercions par avance de l'attention que vous voudrez bien porter à cette demande.*

*Bien cordialement,*

#### **4.1.3.4 Remise du mémoire en réponse.**

Le 31 octobre, les membres de la commission d'enquête ont reçu par courriel un lien qui leur a permis de télécharger le mémoire en réponse et ses 12 annexes.

Dans ce mémoire en réponse figure le courriel du 30 octobre 2018 envoyé par la préfecture Maritime de l'Atlantique :

Monsieur,

Après lecture du rapport d'étude que vous m'avez communiqué, je peux vous confirmer que les inquiétudes exprimées par le préfet maritime concernant les conditions d'agitation dans le chenal d'accès au port de Brétignolles n'appellent pas d'études complémentaires à ce stade du projet. En effet, compte tenu de la complexité du site (platiers rocheux), les moyens d'études existants (modèles numériques, formules empiriques, dire d'expert) ont des performances limitées.

En revanche, compte-tenu de l'arbitrage rendu au profit d'une plus grande transparence des ouvrages vis-à-vis du transport sédimentaire et au détriment des conditions d'agitation à l'entrée du port, le préfet maritime vous incite à faire preuve d'une grande vigilance dans l'évaluation des solutions techniques qui seront effectivement mises en œuvre (APD, variantes proposées par les entreprises...) puis dans l'analyse des conditions d'exploitation du port.

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 dernière saison estivale a en effet de nouveau montré que de très nombreuses interventions de sauvetage en mer étaient dues au manque d'expérience des navigateurs. De plus les accidents en entrée ou sortie de port ne sont pas rares y compris chez les professionnels.

Bien cordialement,

Marianne Piqueret

Préfecture maritime de l'Atlantique

Division Action de l'Etat en Mer

Tél : 02 98 14 97 55

#### **4.1.3.5 Avis de la CLE.**

La commission d'enquête a contacté le Sage Auzance-Vertonne en vue d'obtenir l'avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE). Celui-ci lui a été fourni le 6 novembre 2018 sous la forme d'une délibération du bureau de la CLE, en date du 25 juillet 2018, dont les conclusions sont reproduites ci-après :

⇒ **Proposition d'amélioration n°1** : Lister le tronçon du ruisseau de la Normandelière comme cours d'eau détruit sur l'emprise du projet dans les impacts résiduels et analyser la possibilité d'intégrer une mesure compensatoire.

⇒ **Proposition d'amélioration n°2** : Si le projet venait à se réaliser, le profil de vulnérabilité bactériologique du site de pêche à pieds de la Normandelière serait révisé, en vue d'intégrer et de suivre la qualité bactériologique aux nouveaux exutoires.

⇒ **Proposition d'amélioration n°3** : Dans la Partie 5 « Méthodes utilisées et auteurs de l'étude », il est mentionné pour l'inventaire des zones humides qu'une expertise complémentaire a été réalisée en 2013 par le bureau d'étude OCE Environnement pour préciser la limite de la zone humide dans sa partie sud-est (sondages pédologiques). L'état initial concernant les zones humides devrait rappeler les résultats de cette expertise, y compris tous les sondages pédologiques ayant amenés à délimiter la zone humide impactée par le projet, comme il a pu être fait en annexe 37 sur l'enveloppe compensatoire de la mesure MC5.

⇒ **Proposition d'amélioration n°4** : Pour plus de compréhension dans le tableau détaillant la compatibilité du projet avec le SAGE, il faudrait préciser que les superficies pour compenser la destruction de 3,1 ha de zone humide sont :

- 2,5 ha (sur 8,1ha) dans le cadre de la mesure compensatoire MC5,
- et 6,7 ha dans le cadre de la mesure compensatoire MC4 (non mentionné dans le tableau).

Même si la superficie compensée est ainsi équivalente à près de 3 fois la superficie détruite, l'action MC5\_f aurait également pu proposer des travaux de restauration (et non un « simple entretien ») d'une partie de la zone humide de bas-fond altérée par la fermeture du milieu liée à une déprise agricole. Ce secteur est également altéré par la présence d'espèces envahissantes comme le myriophylle du Brésil dont une carte d'inventaire aurait pu venir enrichir le diagnostic de terrain.

**COMMISSION LOCALE DE L'EAU**  
*du bassin de l'Auzance, de la Vertonne*  
*et des cours d'eau côtiers*  
 ZA Sud-Est - CS 90116  
 85150 LA CHAPELLE ACHARD  
 Tél. 02 51 05 88 44

Le président  
 M. Edouard DE LA BASSETIERE

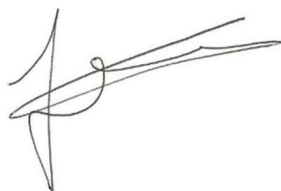


Bureau de la CLE Auzance Vertonne et cours d'eau côtiers – 25 juillet 2018  
 Avis sur le projet de création d'un port de plaisance à Brétignolles/mer

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 a large, stylized 'J' followed by a horizontal line and a small flourish.

Les membres de la commission d'enquête.

Marcel Ryo

A handwritten signature in black ink, appearing as 'Ryo' with a horizontal line underneath.

Bernard Beaupère

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'B' followed by a horizontal line and a small flourish.

Jean Jacques Ferré

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'J' followed by a horizontal line and a small flourish.

Michel Monier

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a horizontal line and a small flourish.