

Département de

LA VENDEE

Commune de BRETIGNOLLES / MER



CONCLUSION
ENQUETE PUBLIQUE



CONCERNANT LE PROJET DE :

*l'Autorisation de création
du port de plaisance*



Commission d'enquête :

Président : *Bernard PIPET*

Membres titulaires : *Jean LE DIGABEL*
Françoise BELIN
Paul MAURAND
Jean-Claude VERDON

8 Décembre 2011

SOMMAIRE

SOUS-PRÉFECTURE
DES SABLES D'OLONNE

12 DEC. 2011

COURRIER-ARRIVÉE

CONCLUSION

PROJET DE CREATION DU PORT DE PLAISANCE DE BRETIGNOLLES SUR MER

Demande d'autorisation de création du port

• I – SITUATION, DÉFINITION ET RAPPEL DU PROJET	Page 1
• II – LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	Page 4
• III – RÉSUMÉ SYNTHÈSE DES THÈMES D'OBSERVATIONS	Page 8
1/ CONTENU DU DOSSIER	Page 8
2/ PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU	Page 8
3/ NAVIGABILITÉ ET SÉCURITÉ	Page 9
4/ EFFETS INDUITS PAR LA COUPURE DE LA DUNE	Page 10
5/ SURCOTE MARINE ET PROTECTION DES POPULATIONS	Page 11
6/ MISE À L'EAU DES BATEAUX	Page 12
7/ LE BASSIN DE BAINNADE	Page 13
• MOTIVATIONS DE L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	Page 23



CONCLUSION

La conclusion de la présente enquête publique porte sur :

la demande d'autorisation de création du port de plaisance

I – SITUATION, DÉFINITION ET RAPPEL DU PROJET

La ville de Brétignolles, qui compte environ 3 600 habitants, agissant en tant que Maître d'ouvrage, a projeté la création d'un port de plaisance d'une capacité d'accueil de 1 000 à 1 100 « anneaux », à l'intérieur des terres, sur le site de « La Normandelière ».

Outre la construction d'un bassin portuaire, de 10 ha, ce projet intègre des équipements techniques, des aménagements d'espaces de loisirs, des parkings et des espaces verts.

L'emprise foncière totale de la DUP est de 80 ha. 40 ha seraient préservés en tant que zones d'exclusions et zones refuge pour la faune, tandis que les travaux de terrassement s'effectueraient sur près de 40 ha.

L'emprise globale du projet, les aménagements portuaires et installations associées représentent environ 27 ha, alors que les espaces verts périphériques représentent au total 53 ha.

L'opération projetée fait appel essentiellement à des travaux importants de terrassement. Le volume total à extraire pour la création du bassin portuaire est de l'ordre de 1,9 Mm³.

Le coût prévisionnel des travaux est d'environ 45 M€ HT.

Le projet de création d'un port de plaisance sur le site de la Normandelière date de 8 ans. Différentes études de faisabilité, de recherche de sites, d'études de conception et de définition d'aménagement portuaires, ont été menées successivement par des bureaux d'études spécialisés, à l'origine 3A et PB Environnement, puis par la suite SOGREAH, BCEOM et enfin depuis 2008 les études d'impact ont été lancées et effectuées par divers cabinets spécialisés, et confiées à BRL Ingénierie.

Un premier dossier d'enquête a été déposé en préfecture de la Roche sur Yon en 2008. Il a dû faire l'objet d'expertises complémentaires pour tenir compte des demandes et observations formulées par les services de l'Etat.

Le dossier définitif a été finalisé en octobre 2010.

Lors des études techniques préalables, différentes conceptions ont été envisagées : un port à sec tout d'abord qui n'a pas été retenu car ne répondant pas à la quête d'identité nautique de la commune, d'autres variantes et enfin un port à flot dans les terres, qui propose un chenal en continuité, avec le bassin portuaire et deux brise-lames. Le positionnement de ces deux brise-lames a fait l'objet de plusieurs études successives pour calmer la houle et assurer la continuité du transit sédimentaire dans le souci d'optimiser leur fonctionnalité.

Ce projet nécessitant le creusement d'un bassin portuaire et d'un chenal, bien que contraignant, est apparu comme la solution pour permettre d'avoir un port toujours en eau comme les ports voisins de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Port Olonna.

Le site d'implantation choisi a été celui de la Normandelière où fonctionnent une école de voile, un club nautique, un plan d'eau pour la baignade, plusieurs plages... les plaisanciers prennent actuellement la mer en empruntant le chenal naturel de la Normandelière, face au bassin portuaire projeté en utilisant des tracteurs pour la mise à l'eau des embarcations.

Les motivations que la ville de Brétignolles expose, pour expliquer les raisons de son projet, reposent sur les éléments suivants :

- la saturation des principaux sites portuaires sur la façade atlantique vendéenne et dans les ports voisins de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et des Sables-d'Olonne
- la volonté de limiter le développement de l'urbanisation et le souhait de mutation des résidences secondaires en résidences principales afin de rétablir un équilibre entre la population permanente et la population saisonnière
- le souhait de rehausser l'image urbanistique de la commune et d'améliorer le cadre de vie des résidents et des touristes
- le désir d'une limitation et aussi d'une alternative au développement urbain
- l'objectif de retombées socio-économiques, un port étant générateur d'emplois directs et induits.

Le parti d'aménagement retenu

L'évolution des réflexions conduites pour la définition du projet ont conduit la commune à retenir finalement un parti d'aménagement plaçant le respect de l'environnement au coeur du projet et l'inscrivant fortement dans un plan d'action destiné à satisfaire un objectif de développement durable.

Les études de maîtrise d'oeuvre ont ensuite permis de préciser les modalités de réalisation des aménagements et d'aboutir au projet final soumis à l'enquête.

Le parti d'aménagement finalement retenu pour remédier aux impacts des solutions initiales sur l'environnement se fonde sur les trois orientations suivantes :

1 - Mise en place d'ouvrages de protection permettant le transit sédimentaire et le développement de la biodiversité

Il est apparu que les ouvrages de protection ne devaient pas être raccordés à la côte pour permettre le transit sédimentaire de s'effectuer, avec en contrepartie un effort d'entretien régulier du chenal d'accès au bassin portuaire, qui aura tendance à se combler.

Par rapport aux solutions initialement envisagées, la priorité a été déplacée de la préservation des installations, en limitant les charges d'exploitation répercutées sur les usagers, à la préservation des milieux.

Les digues initialement envisagées sont remplacées par de vastes massifs d'enrochements semi émergés jouant un rôle de récifs brise-lames placés dans la continuité des Roches du Repos, cette solution de protection alliant en outre intérêt écologique et insertion paysagère (l'habitat rocheux permet le développement de communautés marines plus diversifiées que l'estran sableux dominant sur cette portion de littoral et est apprécié par l'avifaune).

2 - Optimisation des mouvements de matériaux

Le port de la Normandelière est un projet présenté comme un port de type aber par le Maître d'ouvrage, réalisé en déblais à l'intérieur des terres. Un des points fondamentaux de minimisation de l'empreinte écologique de l'opération réside dans la chance de disposer d'un site de dépôt tout proche : l'ancienne carrière sera comblée avec les remblais générés par le creusement du bassin portuaire ; le site sera ainsi

réhabilité à l'issue des travaux, dans le cadre de la mise en valeur paysagère et l'éco-aménagement des abords du port de plaisance.

3 - Eco-aménagement des espaces périphériques

Le secteur encore humide du Marais Girard, en partie conservé grâce à une évolution du dessin du projet, met en valeur le patrimoine naturel, par son inscription au sein du projet en tant que milieu fonctionnel à maintenir et à réhabiliter.

- L'impact du bassin portuaire sur le secteur encore humide du Marais Girard est réduit au maximum.

- Les impacts sur les espèces protégées sont ainsi minimisés par la topographie des lieux et par les mesures compensatoires envisagées en faveur de leur conservation.

- Le secteur encore humide du Marais Girard redeviendrait un milieu fonctionnel, support paysager et pédagogique, placé au coeur de la dynamique du projet et venant renforcer la ceinture verte prévue par la commune pour enrayer l'urbanisation diffuse.



II – LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La Commission d'enquête a été constituée **par décision de Mr le Président du Tribunal Administratif de NANTES N° E 110 00115/44 en date du 15 mars 2011.**

Par **arrêté préfectoral N° 11-DRCTAJ/1-421, en date du 19 mai 2011**, Mr le Préfet de la Vendée a prescrit l'ouverture des **6 enquêtes publiques conjointes**, relatives au projet de création d'un port de plaisance de Brétignolles 85, portant à la fois sur :

- l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de port
- la Mise en Compatibilité du P.O.S., avec le projet de port de plaisance
- la demande d'Autorisation au titre de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques
- l'Impact Environnemental du projet
- la demande de transfert et d'utilisation du Domaine Public Maritime
- la demande d'autorisation de création du port de plaisance

Les enquêtes ont été prescrites pour une durée de 45 jours du **20 juin au 3 août 2011. Ces 6 enquêtes publiques conjointes feront l'objet chacune, d'un rapport d'enquête et de conclusion distincts.** Par arrêté préfectoral du 19 mai 2011, Mr le Préfet de la Vendée a prescrit une 7^{ème} enquête, qui a été diligentée distinctement. Il s'agit de l'enquête parcellaire.

La présente conclusion se rapporte exclusivement à :

la demande d'autorisation de création du port de plaisance de Brétignolles

- La publicité de l'enquête a été faite régulièrement dans trois journaux du département de la Vendée, plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique et rappelée dans les 8 premiers jours de l'ouverture de l'enquête, de même que l'affichage réglementaire sur les lieux du projet et dans les communes avoisinantes.

- Le **8 avril 2011**, lors de la première réunion de la Commission, les dossiers d'enquête ont été remis à chaque membre par les Services Préfectoraux.

- Le **5 mai 2011** la Commission d'enquête a assisté à la présentation du projet, par le Maître d'ouvrage et son cabinet et le même jour il a été procédé à la visite des lieux.

Une seconde visite des lieux a eu lieu le 1^{er} juillet 2011, à la demande de l'association « La Vigie ».

Afin d'observer le site de La Normandelière, vu du large, le 11 août 2011 une visite en mer a été organisée par la Commission d'enquête, à partir du port des Sables d'Olonne, à bord d'une vedette de 16 m de la Direction de la Mer et du Littoral.

- Le **9 mai 2011**, l'autorité environnementale a émis un avis sur le projet soumis à enquête, qui conclut, notamment que : « *les insuffisances substantielles du dossier sont de nature à remettre en cause les conclusions de l'étude d'impact* ».

Le Maître d'ouvrage s'est alors insurgé contre cet avis en dénonçant son contenu dans les médias, lors de la réunion publique du 23 juin et dans le mémoire qu'il a déposé à la suite de son audition du 20 juin 2011, concluant à chaque fois que la DREAL avait perdu « *sa conscience et son âme* ».

L'ensemble de ces faits sont développés dans le thème « Avis de l'autorité environnementale » de l'enquête IV « IMPACT ENVIRONNEMENTAL ».

- Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, la nécessité d'organiser une réunion publique est apparue, pour les raisons suivantes :
 - l'importance du projet (45 M€ H.T.)
 - aucune réunion publique n'a été organisée par le Maître d'ouvrage depuis 3 ans et demi alors que le projet a considérablement évolué
 - une situation conflictuelle existante depuis plusieurs années entre le Maître d'ouvrage et les opposants au projet.

En accord avec Mr le Maire de Brétignolles sur Mer, cette réunion a été fixée au **jeudi 23 juin 2011 à 20h30** dans la salle des fêtes de la ville et l'organisation de cette réunion a reçu un avis favorable de Mr Préfet de la Vendée.

Le Président de la Commission d'enquête a alors notifié au Maître d'ouvrage, les modalités d'organisation de la Réunion Publique, décidées en accord avec Mr le Maire de Brétignolles, modalités qu'il a volontiers signées.

- La publicité de cette réunion publique, a été faite par voie d'affichage et dans la presse. Plus de 800 personnes, ont assisté à cette réunion publique.

La réunion publique a eu lieu le jeudi 23 juin 2011 à partir de 20h30, dans les conditions conformes aux modalités d'organisation définies entre le Président de la commission d'enquête et Mr le Maire de Brétignolles.

De 21h40 à 2h00 du matin, le public a posé 58 questions au Maître d'ouvrage, alternées, favorables ou défavorables au projet, afin que le débat soit équitable.

- Applaudissements et sifflets ont parfois ponctué les interventions, mais aucun incident n'est à noter. Le rapport de réunion publique a été communiqué à Mr le Maire de Brétignolles, selon les formes de droit, par lettre du 12 juillet 2011.

- Les commissaires enquêteurs ont assuré 13 permanences en mairie de Brétignolles à 3 ou 5 commissaires enquêteurs selon l'affluence prévisible du public.

- Les personnes suivantes ont été entendues, par 3 ou 5 membres de la commission, conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquêtes les :

- 20 juin 2011, dès l'ouverture de l'enquête, le Maître d'ouvrage a été entendu, à sa demande et a déposé à l'appui de son audition un mémoire de 11 pages, fondé sur son opposition à l'avis de l'autorité environnementale.

- 12 juillet 2011 : audition de Mr le Maire de Saint Gilles Croix de Vie,
- 18 juillet 2011 : audition de Mr le Président du Conseil Général de la

Vendée,

- 21 juillet 2011 : audition de Mr Fraysse, Directeur du cabinet BRL,

- 21 juillet 2011 : audition de Mr le Maire de Brem sur Mer,

- 2 août 2011 : audition de Mr BRESSON, hydrogéologue indépendant,

suivie d'une visite de l'enrochement du littoral Brétignollais, de grand intérêt sur le plan géologique,

- 2 août 2011 : audition de Mr BELLANTE, PDG du groupe Merceron TP,

- 3 août 2011 : audition de Mr le Député-Maire des Sables

- 11 août 2011 : audition de Mr le Maire de St Hilaire de Riez,

- 12 août 2011 : audition de Mr le Président de la Commission Locale de

l'Eau,

- 12 août 2011 : audition du Président du Comité Protection Nature et

Sites,

- 5 septembre 2011 : nouvelle Audition de Mr FRAYSSE, Directeur de BRL,

- 22 septembre 2011 : nouvelle audition de Mr BRESSON, hydrogéologue,

- Le 18 juillet 2011, la participation du public étant plus importante que prévue, la Commission d'enquête a proposé de prolonger l'enquête publique. Une demande de prorogation de 15 jours a été adressée à Mr le Préfet de la Vendée, qui a émis un avis favorable.

3 permanences supplémentaires ont été fixées et la fin de l'enquête a été reportée au 18 août 2011.

Cette prorogation de l'enquête publique jusqu'au 18 août 2011, a fait l'objet de l'affichage et de la publicité réglementaire dans la presse.

- Au cours de la permanence du mercredi 3 août 2011 de 14h30 à 17h30, le volume B2 – « résumé non technique » du dossier d'enquête a été subtilisé. Dès la constatation de sa disparition ce document a été immédiatement remplacé par le maître d'ouvrage.

- Le 3 août 2011, afin d'examiner l'aspect financier du projet, il a été demandé par lettre au maître d'ouvrage de bien vouloir mettre à la disposition de la commission, les comptes administratifs de la commune pour les années 2009 et 2010.

- Le 8 août 2011, afin que la commission d'enquête puisse vérifier l'état des demandes d'anneaux, annoncé par le maître d'ouvrage, comme étant de 1948, il a été demandé au Maître d'ouvrage de déposer les demandes et le listing des personnes ayant fait des demandes. L'ensemble de ces documents ayant été restitués au Maître d'ouvrage.

- Ayant eu connaissance de l'existence d'un arrêté portant prescription d'une opération d'archéologie préventive sur le site du projet de port de plaisance de Brétignolles, en date du 22 juillet 2011, il a été demandé par lettre au Maître d'ouvrage de bien vouloir lui fournir la copie de cet arrêté. Ce qu'il a fait.

- La Zone Natura 2000, dite Zone de Protection Spéciale (ZPS) de l'île d'Yeu couvrant une partie du projet de port de Brétignolles, dans sa partie maritime, la Commission d'enquête a eu connaissance de l'existence d'une demande de dérogation au titre des « espèces protégées », faite en vertu des articles L 411-1 et 2 du Code de l'Environnement, par le Maître d'ouvrage le 21 janvier 2011 et de la lettre qui lui a été adressée le 28 juillet 2011 par Mr le Préfet, qui indique que cette dérogation ne peut être obtenue que si le Maître d'ouvrage : *« démontre que son projet répond bien à une raison impérative d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique : santé, sécurité, environnement, obligation de service public »*. Bien que cette procédure soit conduite distinctement de la présente enquête, ces documents sont joints en « PIÈCES ANNEXES ».

Aucune réponse connue n'a été faite à ce jour par le Maître d'ouvrage.

- Le 18 août 2011, après la clôture de l'enquête, plusieurs courriers avec des cachets de la poste postérieurs à la date de clôture de l'enquête, sont arrivés en mairie, à l'attention de la Commission d'enquête, aucune de ces lettres n'a été ouverte.

Les observations qu'elles pouvaient contenir n'ont donc pas été prises en compte.

De même les observations adressées par courrier directement à Mr le Maire de Brétignolles, à Mr le Préfet ou autre autorité, sans aucune référence à la Commission d'enquête, ont été, en vertu de l'article 15 du décret n° 85-453 du 23 avril 1985, écartées des registres d'enquête et n'ont donc pas été analysées. Ce dont le Maître d'ouvrage a été informé par courrier.

• En raison du volume important d'observations faites par le public (5 367), il est apparu que 5 commissaires enquêteurs seuls étaient dans l'impossibilité d'effectuer la synthèse de ces observations.

Ainsi, la Commission d'enquête a été autorisée, par Mr le Président du Tribunal administratif, à recruter 10 agents administratifs pendant un mois, afin de procéder à la synthèse de ces observations, à condition, selon les instructions de Mr le Président du Tribunal administratif :

- de recueillir l'assentiment écrit du Maître d'ouvrage
- que ce travail se fasse en permanence sous la responsabilité, la surveillance et les conseils de membres de la Commission d'enquête

Ce qui fût fait. Ainsi, pendant le mois de septembre, le personnel recruté a synthétisé ces observations sous les conseils, la surveillance et le contrôle permanents du Président et du commissaire enquêteur, secrétaire de la Commission, dans les locaux du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale à La Roche sur Yon, là où les membres de la Commission se sont réunis à partir de cette date.

• En raison de l'importance et du volume de travail à effectuer, il a été demandé à Mr le Préfet du département de la Vendée un délai supplémentaire, pour rendre les rapports, afin de permettre à la Commission d'enquête de poursuivre sa mission. Ce qui fût accordé.

• Au cours de l'enquête, un très grand nombre de personnes ont fait des observations, soit un total de **5 367**, sur les **66 registres** de 100 pages, auxquels il faut ajouter les 9 volumes d'observations de l'association « La Vigie », pour les 7 enquêtes publiques dont **1 881** observations adressées par : courrier recommandé (40) – courrier postal (1 841).

Pour la présente enquête sur **le transfert du domaine public maritime**, ce sont **4 registres qui ont été utilisés** pour un total de **869 avis**, compte tenu des avis provenant des autres enquêtes.

271 avis sont pour, 598 avis sont contre le projet.

• Les observations faites par le public, comportant souvent plusieurs thèmes relatifs à diverses enquêtes, les membres de la Commission d'enquête ont procédé, sur chacun des 66 registres dont les 4 de la présente enquête, à des renvois en marge de chaque observation, afin de faciliter la synthèse des observations.

Cette synthèse a été effectuée par les 10 agents du pool dactylographique.

Les membres de la Commission d'enquête ont ensuite procédé à l'analyse des observations synthétisées, par la rédaction collective de thèmes.

7 thèmes ont été sélectionnés pour ce qui concerne la présente enquête.

• Puis, est intervenu pour chaque enquête le vote de chaque membre de la commission d'enquête, à l'urne et à bulletin secret, afin de savoir si le projet soumis à enquête doit comporter un **avis favorable ou un avis défavorable, quant à la prise en compte de la sécurité nautique, la protection de la population et toute observation sur le parti d'aménagement du port, n'étant pas traité dans le cadre des autres enquêtes conjointes.**

Le dépouillement du résultat du vote pour la présente enquête a été le suivant :

- Avis Favorable :	0 voix
- Avis Favorable avec réserves :	2 voix
- Avis Défavorable :	3 voix

Enfin, la conclusion de l'enquête, comportant **l'avis défavorable motivé** de la Commission a été rédigée collectivement par les 5 membres de la Commission.



III – SYNTHÈSE DES THÈMES D'OBSERVATIONS

Il est fait ici résumé des différents thèmes d'observations, développés dans le chapitre du rapport d'enquête « Analyse par thème des observations », des 869 avis formulés dans cette enquête :

1/ CONTENU DU DOSSIER

Deux observations favorables au projet évoquent le sérieux et la qualité de l'étude, en particulier la simulation hydrodynamique.

Les observations, défavorables, plus nombreuses font état :

- d'erreurs d'échelle ou de manques de légendes
- de la mauvaise qualité des études (études préliminaires bâclées, non prise en compte des phénomènes de réfraction et de diffraction générés par les ouvrages, sous-estimation de la violence de l'océan, insuffisance des études sur la préservation du trait de côte et du littoral, les mouvements hydrosédimentaires et la sécurité de navigation, regret que les tempêtes telles que Xynthia n'aient pas été examinées ainsi que le rehaussement prévisible du niveau marin) ;
- du manque de fiabilité de la société BRL qui n'a jamais construit de port en Atlantique.

La Commission d'enquête constate, comme dans les enquêtes précédentes, les lacunes signalées sur des sujets divers, dans les observations faites sur ce thème ont certainement entamé la compréhension du projet par le public.

La complexité de certains thèmes du dossier, notamment, a été un facteur de démobilisation de consultation du dossier en profondeur.

2/ PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU

Le parti d'aménagement du port peut être défini comme l'organisation des moyens pour assurer l'ensemble des fonctions portuaires, soit qu'elles :

- visent à la maîtrise du milieu marin : tranquillisation du plan d'eau, qualité de l'eau, sécurité nautique ou protection de la population
- relèvent des services, des voies de circulation ou des voies de communication sur le domaine portuaire ;
- y soient rattachées comme le bassin nautique, les étangs de pêche.

Les observations indistinctement favorables et défavorables, faites sur ce thème, sont diverses en raison de la variété des moyens à mettre en œuvre, ainsi :

- en lien avec le marnage, l'inconvénient des créneaux horaires d'accès et la pollution de la vase en raison d'un renouvellement insuffisant de l'eau
- la difficile cohabitation entre la « voile légère » et la plaisance, due à l'étroitesse du chenal
- l'organisation des voies de circulation pour contourner le bassin portuaire (notamment, l'absence de passerelle au-dessus du chenal), pour compenser la perte de continuité est/ouest ou pour palier les risques de surcharge de la RD38
- les sentiers du GR 8 E9 et de la Pierre Levée qui devront être détournés de leurs tracés initiaux ;
- de l'insuffisance de la définition des parkings (localisation, spécialisation, places ...).

Enfin quelques observations sur l'adaptation de la hauteur des « digues », ont été faites.

La Commission d'enquête constate que le changement des itinéraires de loisirs et des voies de circulation actuelles, qui modifierait les habitudes des usagers, est la préoccupation essentielle. Il est également évoqué, à l'instar d'autres enquêtes, la mise en place d'un moyen de passage entre les deux rives du chenal, non prévue dans le projet.

Ces modifications seraient évidemment inhérentes au projet et, si le port se réalisait, le public devrait forcément changer ses habitudes mais la Commission d'enquête pense que ce n'est pas le plus grand des reproches que l'on puisse faire au projet.

La grande majorité des questions a sa réponse dans le dossier, notamment la cohabitation entre les types de voile : « un plan d'accès différencié est proposé pour prévenir les possibles conflits d'usage » (volume B1 p.225).

En ce qui concerne les inquiétudes formulées au sujet de la hauteur des protections de l'avant-port, nul ne peut dire aujourd'hui si leur hauteur serait ou ne serait pas suffisante. Cependant dans le cas des brise-lames l'important n'est pas la hauteur émergente qui laisserait passer plus ou moins d'eau mais la compacité de la partie immergée qui seule « casse » l'énergie de la houle.

Enfin, au sujet de la préoccupation formulée en premier lieu sur le manque de profondeur du chenal à marée basse, cela ne concernerait que les bateaux de plus de 1,10 m à 1,20 m de tirant d'eau, c'est-à-dire un nombre limité de bateaux.

Dans son audition du 5 septembre 2011, le Maître d'œuvre répond au sujet du taux de renouvellement des eaux du bassin portuaire qu'il est supérieur à 80% par jour. Pour lui, cet effet naturel garantit, durablement, l'excellente qualité des eaux portuaires. Cependant, ce résultat suppose d'une part, une parfaite uniformisation des mouvements de l'eau et d'autre part, qu'il n'y ait pas de source de pollution permanente.

3/ NAVIGABILITÉ ET SÉCURITÉ

Pour entrer et sortir du port en toute sécurité, la houle, l'agitation en général et les courants doivent être faibles, notamment les courants traversiers par rapport au chenal. De nombreuses observations ont été faites pour manifester des inquiétudes à ce sujet.

Les observations favorables au projet indiquent que :

- les courants seront faibles et facilement négociables avec tous les types d'embarcations
- chacun est responsable et ne doit pas sortir en mer lorsque les conditions météo sont mauvaises
- depuis des décennies des bateaux empruntent le chenal et aucun naufrage n'a été signalé
- l'implantation de récifs artificiels permet d'augmenter la protection à l'approche du chenal.

Les observations défavorables sont particulièrement nombreuses. Les plus représentatives expriment que :

- l'entrée du port prévue dans le projet est mal choisie. Elle est très dangereuse par temps de houle et particulièrement à marée basse.
- lorsque la mer et le vent se lèvent, la navigation devient très vite périlleuse, même avec une embarcation légère et manœuvrante. Les Roches du Repos portent bien leur nom pour les nombreux naufrages.
- le port sera très dangereux. Il y aura des difficultés pour y entrer et un risque pour les bateaux d'être projetés sur les brise-lames.
- en cas de dérive, il n'y aurait aucune marge de manœuvre, les bateaux seraient rapidement drossés à la côte après avoir heurté les roches de « la Cathédrale » ou de « la Moine ».
- un port de 1 000 places générerait, inévitablement, un trafic important, les bateaux pourraient entrer en collision compte tenu de la faible largeur du chenal.

- selon les vents les bateaux auront des difficultés pour rentrer ou sortir, surtout à marée basse
- pour rentrer dans le port il faut passer parallèlement aux vagues entre deux massifs rocheux et les bateaux risquent de s'échouer
- la nature a été propice à protéger le littoral lors des grandes tempêtes.
- on connaît bien les pièges qui attendent le navigateur à l'arrivée dans le port et à la sortie. Ce serait hautement dangereux et accidenté.

La Commission d'enquête constate que les conditions de navigabilité et de sécurité nautique, font partie de celles qui ont le plus interpellé, à juste titre, le public.

Il est vrai qu'aujourd'hui, même au regard des études ou avis de spécialistes, nul ne sait exactement ce que seraient les risques pour la navigation dans l'avant-port. Cela étant dû principalement à la configuration du chenal d'accès et à la courantologie qui s'établira effectivement à proximité des brise-lames, c'est-à-dire dans la passe d'accès au pré-chenal.

L'efficacité de ces ouvrages n'est pas expérimentée et ne pourrait, en tout état de cause, être prouvée qu'après leur réalisation.

Le problème d'accès au pré-chenal par les bateaux qui seraient amenés à naviguer latéralement à la houle avant d'effectuer un changement de direction par rapport à l'alignement d'entrée dans le chenal, ce qui peut présenter un danger ou au minimum des difficultés, même pour un marin averti.

La Commission d'enquête émet donc des réserves sur la sécurité nautique et les conditions de navigabilité auxquelles auront à faire face les plaisanciers.

4/ EFFETS INDUITS PAR LA COUPURE DE LA DUNE

Le site de La Normandelière est actuellement protégé de la mer par une dune de 12 m de haut.

Or, le bassin portuaire doit être réalisé à l'intérieur des terres, accessible par un long chenal d'accès. Le dispositif qui, depuis les récifs brise-lames jusqu'à la plage d'amortissement à l'entrée du bassin, a été dimensionné pour tranquilliser l'eau du bassin.

Cela implique de couper le cordon dunaire aujourd'hui accolé à l'école de voile, ce qui entraînera la disparition de près de 6 000 m³ de dunes (100 m linéaires de front littoral), soit 20 % du massif dunaire de la Normandelière. ~~de dune.~~

Les observations favorables au projet relativisent cette coupure et exprime leur confiance dans le dispositif. A l'opposé, ces travaux ont vivement fait réagir la majorité du public qui a fait des observations défavorables de trois types :

- la coupure du cordon dunaire pour le chenal qui ne peut que conduire à une réévaluation du risque de submersion ;
- il y aura perte de la continuité pour les voies de circulation actuelles (voir aussi thème n°2)
- la coupure de la dune est la marque d'une déchirure, perpendiculaire à la côte, longue de près d'un km, qui isolera la partie sud de la commune du centre-ville.

Vouloir le port et ne pas vouloir couper la dune, pour des raisons environnementales ou pour maintenir les sentiers pédestres, ne peuvent aller de pair.

C'est à juste titre que les personnes ayant fait des observations sur ce thème, dénoncent les divers effets négatifs de cette coupure, sur l'environnement et les risques encourus.

La Commission d'enquête partage leur inquiétude, la dune ayant manifestement un rôle protecteur contre le vent et la mer.

Cependant en l'état du projet, hormis les 40 m de largeur du chenal, aucune infrastructure terrestre ne sera à une cote inférieure à 8 m CM. Et le dispositif de tranquillisation de la houle sera actif en toutes circonstances.

De sorte que dans le cas de Xynthia où la cote maximale a été de 7,00 m CM, il n'y aurait pas eu de risques de submersion. La valeur du marnage et d'une possible

surcote due à une dépression atmosphérique, au vent et à l'amplitude de la houle est prévisible avec une bonne certitude.

La probabilité d'une submersion est très faible et encore serait-elle faible qu'elle serait peu importante (voir thème n° 5), sous réserve dans tous les cas que les ouvrages de protection soient d'une grande efficacité et qu'ils assurent parfaitement leur rôle et résistent à l'évènement.

5/ - SURCOTE MARINE ET PROTECTION DES POPULATIONS

La **Commission d'enquête** rappelle, en préambule, que Xynthia est un évènement climatique qui combine à la fois un phénomène d'élévation du niveau de la mer dû à une dépression atmosphérique (marée barométrique) et à une surcote due au vent.

La cote ainsi obtenue, à savoir le niveau normal, liée au marnage et la surcote totale, est un niveau de la mer maximum **hors effet de la houle**.

Dans le dossier, la cote de 7,20 m CM attribuée à un évènement climatique de référence pour dimensionner le port de plaisance est ainsi établie (données du SHOM) :

Niveau max (pour une durée de retour de 100ans) : 6,40 m CM

Clapot résiduel dans le bassin portuaire : 0,30 m

Augmentation du niveau pour les 100 ans à venir : 0,30 m

A Brétignolles, Xynthia a atteint 7,0 m (5,5 m CM + surcotes de 0,8 à 1,5 m) soit 7 m CM maximum.

Il importe enfin de rappeler que la possibilité de submersion est estimée avec la cote sans effet de houle (déversement permanent) mais que des dégâts sur le rivage ont pu être observés à une cote plus importante quand la houle n'était pas amortie (jusqu'à 1,5 m d'amplitude).

Quelques observations favorables au port ont été écrites sur ce thème. Elles disent toutes en substance que Brétignolles se situe au-dessus du niveau de la mer et n'est donc pas, selon les études faites après Xynthia, dans une zone à risque.

Les opposants au projet ont manifesté une très grande crainte de ce qui pourrait se reproduire en cas de renouvellement de ce phénomène et ont adressé de très nombreuses observations dont les extraits représentatifs figurent ci-après :

- remise à la Commission d'enquête d'une cartographie élaborée en mai 2010 pour la DDTM « aléa submersion marine » qui montre un risque fort dans la partie basse de la commune ; le percement du cordon dunaire pour le chenal ne peut que conduire à une réévaluation de « l'aléa submersion marine » contrairement à ce qu'affirme le dossier d'étude d'impact du pétitionnaire

- fait référence aux dégâts causés par la tempête Xynthia sur les bateaux dans le port des Sables d'Olonne, pourtant mieux protégé des assauts des vagues, du vent et de la houle, et s'inquiète du degré d'exposition du projet de port de plaisance à Brétignolles

- il y aura une montée des eaux dans les années futures ; à construire une brèche dans les terres, la mer pourra s'engouffrer et sera un passage facile pour les tempêtes comme Xynthia

- après Xynthia et les dégâts énormes occasionnés, il n'y a pas de cailloux de protection comme partout ailleurs

- la France a été épinglée par la communauté européenne pour le risque de submersion fluviale ou marine. Les repères de Xynthia ne sont pas indiqués comme dans beaucoup de communes, alors que la loi de 2003 le dispose

- il craint des phénomènes naturels identiques à celui de la Faute sur Mer, à cause du manque d'espaces inondables

- il est inutile d'inquiéter la population sur un phénomène tel que Xynthia à cause du réchauffement climatique pour la montée inéluctable du niveau de la mer

- lors de tempêtes, la mer n'aura pas d'effort à faire pour détruire le port et inonder le centre puisqu'on lui ouvre un « boulevard » au milieu des dunes protectrices. Il est inacceptable de percer le cordon dunaire protecteur de cette zone quelques mois après Xynthia

- le niveau d'eau monte et les scientifiques prévoient une augmentation de 1m 50 à 2 m du niveau de la mer
- après Xynthia, aux alentours du marais et de la Normandelière, la côte a été dévastée. Des pans entiers de dune ont été rasés. Que se serait-il passé si le projet avait été réalisé ?
- si l'on considère que le niveau du parking du Super U est inférieur, l'eau aurait pu inonder le magasin et les maisons environnantes. Doit-on prendre le risque ?
- sur le principe de précaution, il demande si on est sûr de ce qui arrivera en cas de nouvelle tempête Xynthia. Il dit de ne pas oublier le terrible accident de Fukushima ;
- il y a des risques engendrés par les fortes tempêtes : il suffit d'examiner la dune du Marais Girard le lendemain de la tempête Xynthia notamment au niveau de l'entrée prévue pour le port. Si cela se reproduisait, la zone commerciale Super U serait inondée ;
- les catastrophes naturelles sont de plus en plus fréquentes et sans tenir compte des nombreux avertissements de ces dernières années, Xynthia n'a donc pas servi de leçon ?

La Commission d'enquête constate que de nombreuses interrogations ont été formulées par le public sur Xynthia. Le phénomène de Xynthia correspond à un événement rare, très exceptionnel. Toutefois, cet événement a créé une psychose si aiguë qu'à la moindre réalisation sur le domaine côtier, le public s'inquiète.

Une observation du Maître d'ouvrage souligne que l'Etat a confirmé qu'aucun secteur de la commune ne se trouve à une altitude inférieure à la cote de référence de 7,00, cote de submersion, hormis le secteur de la « Gachère ».

La Commission d'enquête indique qu'en ce qui concerne le centre commercial Super U, situé à 14,43 m CM, un phénomène de type Xynthia (7 m CM), ne pourrait menacer, en aucun cas, ce commerce d'alimentation.

En ce qui concerne le projet de port, la cote d'élévation des quais est calée à 7 m CM et les constructions portuaires (capitainerie..) n'auraient pas été atteintes puisque les bâtiments sont au minimum à une altitude de 9 m CM soit pratiquement entre 1,5 m et 2 m au dessus de la surcote Xynthia.

Nulle personne ne peut prédire la survenance d'un tel phénomène climatique dans le futur

Il est parfaitement légitime que les Vendéens s'interrogent sur le sujet Xynthia mais il est possible d'affirmer qu'à ce niveau de surcote il n'y aurait pas eu d'incidence sur les biens et les personnes.

Comme indiqué dans le thème précédent, la Commission d'enquête pense que la qualité de l'ensemble des ouvrages participant à la tranquillisation du port serait une nécessité impérieuse.

6/ MISE À L'EAU DES BATEAUX

Ce thème a été développé dans l'enquête IV DUP mais sous l'aspect du dispositif de mise à l'eau des bateaux à l'aide de tracteurs. Ici, il va être développé sous l'aspect : comparaison entre la mise à l'eau actuelle et celle qui aurait lieu en cas de réalisation du port.

Des observations favorables au projet, très nombreuses, ont été faites, à la fois pour condamner la dangerosité de la mise à l'eau actuelle des bateaux et, à la fois, pour envisager favorablement le dispositif qui serait mis en place en cas de réalisation du port.

Aucune observation défavorable au projet n'a été exprimée sur ce thème.

La Commission d'enquête constate que la grande quantité d'observations favorables à un nouveau mode de mise à l'eau des bateaux, mieux sécurisé, dans le cadre du projet de réalisation du port, est dû au fait qu'actuellement les conditions de mise à l'eau des bateaux ne sont pas satisfaisantes en raison de l'absence de cale fonctionnelle, avec des tracteurs polluants, brinquebalants, circulant avec un manque total de précaution sur la plage à travers les plagistes.

Dès lors, la Commission d'enquête comprend aisément l'ampleur et la nature de ces observations, d'autant qu'il est prévu que la mise à l'eau des bateaux, dans la perspective de la création du port, serait gratuite et se ferait à partir d'une cale débouchant directement dans le bassin portuaire.

Ce qui amène à faire cette constatation : **les besoins réels des possesseurs de petites embarcations ne se situent pas au niveau de l'acquisition ou de la location d'anneaux, mais au niveau de la mise à disposition d'une cale de mise à l'eau digne de ce nom.**

En cas de non finalisation du projet de port il pourrait être mis fin à cette situation de mise à l'eau avec des tracteurs (comme il est expliqué dans le thème « Mise à l'eau actuelle des bateaux » de la DUP), c'est-à-dire en réalisant une cale de mise à l'eau en béton, accessible aux bateaux et aux remorques toute l'année, entre l'esplanade de l'école de voile et la mer.

7/ - LE BASSIN DE BAIGNADE

Le bassin de baignade est aussi appelé par le public ou dans le dossier : bassin nautique, bassin de loisirs ou bassin d'eau de mer.

Le bassin actuel, proche de l'école de voile, n'est plus aux normes sanitaires actuelles. Un nouveau bassin de baignade, un peu plus grand, est prévu au nord du bassin portuaire.

De nombreuses observations, favorables au projet, ont été faites sur ce thème. Parmi elles, beaucoup ont relevé le renouvellement de l'eau porté à 30%, contre 20% pour le bassin actuel, son excellente qualité sanitaire et sa mise aux normes européennes.

Puis, quelques autres personnes ont fait état d'avantages liés à la qualité des lieux, la sécurité pour les enfants et la propreté de l'eau

De nombreuses observations, opposées au projet, ont quant à elles, surtout dénoncé l'éloignement de la mer et des plages. Certains se sont étonnés que l'eau de renouvellement soit prise dans le chenal où l'eau peut être polluée.

La Commission d'enquête pense que dans le cadre du projet de réalisation du port, la création d'un nouveau bassin de baignade est justifiée. Le déplacement de ce bassin de baignade au nord du projet le rapprocherait du centre ville mais, effectivement, l'éloignerait du bord de la mer. Son alimentation et son renouvellement en eau de mer se feraient plus fréquemment et en plus grande quantité, répondant ainsi aux normes sanitaires actuelles si toutefois l'alimentation se fait, comme prévu, à marée montante.

Les points de vue des uns et des autres sont tout à fait naturels. Les familles qui utilisent l'actuel bassin de baignade y trouvent leur compte et redoutent de changer leurs habitudes voyant dans l'éloignement du bassin un obstacle quasi infranchissable. Par contre, il est indéniable que le système envisagé pour le renouvellement de l'eau assurerait le respect des normes sanitaires européennes.

Néanmoins, la réalisation d'un nouveau bassin de baignade n'est pas une raison suffisante pour justifier la création du port, d'autant que le bassin actuel pourrait, parfaitement, être remis aux normes en changeant le système d'alimentation et sa fréquence.



MOTIVATIONS DE L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les motivations de la Commission d'enquête devant l'amener à émettre un avis sur la présente enquête, résultent : du déroulement de l'enquête – des lois et règlements en vigueur – du contenu du projet de création du port – de la nature des observations.

Ainsi, après analyse et examen,

la Commission d'enquête considère que :

- Préalablement à l'ouverture de l'enquête, *la publicité* de l'enquête publique par voie *d'affichage* dans les mairies, Préfecture et Sous-Préfecture a été faite régulièrement, de même que « *l'avis d'enquête publique* » publié à deux reprises dans 3 journaux du département de la Vendée.

- Le public a pu consulter en toute commodité le dossier d'enquête publique et avoir accès aux registres d'enquête, à la mairie de Brétignolles, Préfecture et Sous-Préfecture, où ils se trouvaient, malgré les difficultés, imprécisions, erreurs d'échelle, mauvaise qualité des études et manque de référence du Cabinet BRL rencontrées et dénoncées par le public.

- Toutes les phases de la procédure d'enquête publique ont été respectées et notamment qu'il a été satisfait aux demandes du public.

- Les observations formulées pendant l'enquête publique, ont toutes été évaluées, analysées et prises en considération par la Commission d'enquête, en retenant parmi elles, les suggestions ou celles confortant son avis dans chaque thème d'observations.

- Le parti d'aménagement dans l'organisation des moyens pour assurer les fonctionnalités du port, bouleverse non seulement le quotidien de la population, mais aussi perturbe son esprit et dégrade l'image actuelle de la station balnéaire, par son importance et son impact. Notamment, les observations faites par le public évoquent, à nouveau, les effets négatifs des brise-lames, de la coupure de la dune, alors qu'un projet moindre, disposé autrement ou dans d'autres lieux, eut certainement moins choqué les esprits.

- La coupure de la dune sur une distance importante, outre son impact visuel et environnemental, perdrait, à l'évidence, sa fonction naturelle protectrice de l'arrière littoral contre les tempêtes, le vent et la mer, même si les ouvrages portuaires amortissaient, quelque peu, cette énergie.

- Les ouvrages en mer, notamment les brise-lames, provoqueraient une modification du trajet du transit sédimentaire, avec pour conséquence d'affecter le trait de côte au niveau des Dunes 1 et 2, par le fait du positionnement du brise-lames nord qui dirigerait le flux des sédiments, pour partie, plus proche du trait de côte, et pour partie, de 100 m plus au large qu'actuellement, comme il est indiqué dans l'avis de l'autorité environnementale qui se réfère au contenu du dossier, au point que l'accumulation des sédiments ne se ferait plus au même endroit sur le trait de côte.

D'ailleurs, dans l'avis de l'autorité environnementale, il est indiqué que la méthode d'estimation des mouvements hydrosédimentaires est insuffisante pour étayer l'affirmation de l'absence d'effet sur le transit littoral et le trait de côte.

- Les arguments développés pour condamner la présence des tracteurs et le défaut de cale de mise à l'eau actuels ne sont pas suffisants pour justifier, à eux seuls, la création d'un port de cette envergure.

Il est avéré, aujourd'hui, qu'il est plus demandé une cale de mise à l'eau fonctionnelle, accessible aux bateaux et aux remorques, gratuite, plutôt qu'un anneau dans un port, étant entendu que la Commission d'enquête prétend que la réalisation d'une cale de mise à l'eau, bétonnée, à moindre coût, est tout à fait réalisable sur le site de la Normandelière, à l'emplacement actuel de mise à l'eau.

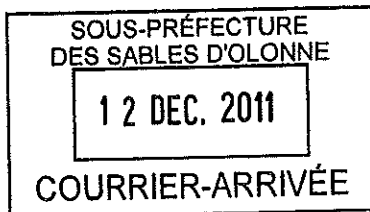
- Le souhait de voir réaliser un nouveau bassin de baignade à l'extrémité du bassin portuaire, notamment au motif que l'actuel bassin ne serait plus aux normes sanitaires, n'est pas une raison suffisante pour justifier la création d'un port de plaisance, d'autant que l'actuel bassin nautique, d'ailleurs plus proche de la mer, peut parfaitement être réaménagé et mis aux normes sanitaires, à moindre coût.

- Les conditions d'accessibilité et de navigabilité seraient aggravées par le défaut de maîtrise du courant et par les conditions d'entrée dans le pré-chenal, qu'il faudrait d'abord aborder parallèlement à la houle puis perpendiculairement.

Il n'existe pas de certitude que les brise-lames seraient complètement efficaces pour briser la houle, d'autant qu'il faudrait, également compter, au niveau du pré-chenal, avec les courants accélérés du fait :

- du positionnement volontaire et de la morphologie des brise-lames, conçus pour faciliter le transport des sédiments
- du profil en pentes douces du pré-chenal.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, la Commission d'enquête émet **un avis défavorable** à la demande d'autorisation de création du port de plaisance de Brétignolles, telle que présentée dans le dossier soumis à la consultation du public.



La Roche sur Yon le 8 décembre 2011

Le Président de la Commission d'enquête
Bernard PIPET

Les Membres titulaires de la Commission :
Jean LE DIGABEL Commissaire enquêteur

Paul MAURAND Commissaire enquêteur

Françoise BELIN Commissaire Enquêteur

Jean-Claude VERDON Commissaire enquêteur