

Département de

LA VENDEE

Commune de BRETIGNOLLES / MER



CONCLUSION
ENQUETE PUBLIQUE



CONCERNANT LE PROJET DE :

*l'Utilisation du Domaine Public Maritime
relative au projet 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 d'utilisation du domaine public maritime

- I – SITUATION, DÉFINITION ET RAPPEL DU PROJET Page 1
- II – LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE Page 3
- III – RÉSUMÉ SYNTHÈSE DES THÈMES D'OBSERVATIONS Page 7
 - 1/ CONTENU DU DOSSIER Page 7
 - 2/ DOMAINE PUBLIC MARITIME Page 7
 - 3/ CONSÉQUENCES DU PORT EN PARTIE MARITIME SUR LES ACTIVITÉS Page 7
 - 4/ CONSÉQUENCES DE L'ÉDIFICATION DES BRISE-LAMES EN MER Page 8
 - 5/ CONSÉQUENCES DES RÉALISATIONS D'AVANT PORT Page 8
 - 6/ LE TRANSIT SÉDIMENTAIRE ET L'ENSABLEMENT DU CHENAL Page 8
 - 7/ LE DRAGAGE DU CHENAL Page 9
 - 8/ ZPS SECTEUR MARIN ET BIODIVERSITÉ MARINE Page 9
- MOTIVATIONS DE L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE Page 10



CONCLUSION

La conclusion de la présente enquête publique porte sur :

la demande d'autorisation d'utilisation du domaine public maritime

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. Une grosse partie de ces déblais servirait à combler la carrière de Bréthomé, tandis que les 600.000 m³ excédentaires de matériaux seraient déposés dans des décharges de classe 3 dans un rayon de 1 à 7 km autour du site.

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.

Un avant-port sur le domaine maritime est nécessaire pour sécuriser l'accès à la partie terrestre du port. Les aménagements sur le domaine maritime comprendront en particulier :

- des ouvrages de protection en brise-lames, pour casser la houle
- un chenal d'accès en mer
- une signalisation maritime pour le balisage de l'entrée du port.

S'ajouteront à cela une estacade et une plateforme d'observation le long d'une partie du chenal.

Tout changement substantiel d'utilisation des zones du domaine maritime devant être soumis à enquête publique, le projet, s'il est autorisé, devra conséquemment se traduire par un acte de transfert de gestion du DPM.

La Commission d'enquête a décidé de rattacher, à cette enquête, l'ensemble des observations relatives aux ouvrages : brise-lames et chenal maritime.

- Les brise-lames s'inscrivent dans une zone concernée par un site Natura 2000 en mer : « ZPS secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent ».

La mise en place de brise-lames, semi-émergés, déconnectés de la côte, a été choisie de préférence à des digues, de façon à permettre le transit sédimentaire, cette solution alliant, en outre, intérêt écologique et insertion paysagère.

- Un chenal maritime, dit pré-chenal, de 440 m de long sur 40 m de largeur en plafond sera creusé. Ce chenal ouvert vers le large suit le tracé du chenal naturel emprunté aujourd'hui depuis la base nautique. La partie maritime valant pré-chenal d'entrée s'étend du trait de côte à la ligne bathymétrique à -1,5 m CM.

L'analyse des effets hydro-sédimentaires du projet prévoit que des dragages d'entretien devront avoir lieu 2 à 3 fois par an pour maintenir l'accès au port durant les marées basses de vives eaux.

Le volume annuel à draguer est estimé entre 5 000 et 10 000 m³.

Les travaux de création du chenal entraîneront par ailleurs un dragage et déroctage d'environ 70 000 m³ de matériaux.

- Une estacade sur pieux, terminée par une petite plate-forme d'observation sera mise en place à l'entrée du chenal. Cette estacade s'étendra sur 210 m de long jusqu'en bordure du récif de la Moine, elle aura une largeur de 3,50 m.

Le site possède en outre une réelle potentialité biologique, presque tous les groupes faunistiques y sont représentés, impliquant un rôle fonctionnel important en termes d'intérêt halieutique et de nurserie.



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 d'utilisation du domaine public maritime

- 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 1 948, 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 a 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**, 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 l'**autorisation de la création du port**, ce sont **3 registres qui ont été utilisés** pour un total de **360 avis**, compte tenu des avis provenant des autres enquêtes.

57 avis sont pour, 303 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 3 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.

8 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 l'opportunité de procéder au transfert du domaine public maritime.**

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

- Avis Favorable :	0 voix
- Avis Favorable avec réserves :	1 voix
- Avis Défavorable :	4 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 360 avis formulés dans cette enquête :

1/ CONTENU DU DOSSIER

Aucune observation favorable au contenu du dossier n'a été formulée.

Comme dans les autres enquêtes de nombreuses observations défavorables au projet ont dénoncé lacunes, imprécisions et insuffisances du dossier, notamment en ce qui concerne la courantologie, la sédimentologie, les brise-lames, le dragage, les écosystèmes.

La Commission d'enquête constate que la structure et le contenu du dossier liés à la présente enquête ont été traités de manière succincte par le Cabinet d'études vraisemblablement parce que le Cabinet n'avait pas connaissance que la présente enquête distinguerait l'aspect maritime de l'aspect terrestre.

Par ailleurs, elle estime qu'il aurait été bénéfique pour une meilleure compréhension du dossier que certains points aient été évoqués d'une façon plus précise, en particulier ceux concernant la conception des récifs brise lames et le transit sédimentaire.

2° / - DOMAINE PUBLIC MARITIME

C'est dans le Domaine Public Maritime que seraient édifiés les ouvrages indispensables au fonctionnement du port, à savoir :

1. les brise lames
2. le pré-chenal et le chenal d'accès au port
3. l'estacade
4. le balisage

Deux observations favorables disent que l'impact du projet sur la DPM sera positif.

Plusieurs autres observations défavorables au projet soulignent le fait que le port va modifier, ou dégrader le domaine public maritime, ou encore que les conséquences sur le milieu marin seront néfastes.

La Commission d'enquête pense que les ouvrages prévus sont indispensables au fonctionnement du port si celui-ci doit être réalisé.

Elle considère, par ailleurs, que l'édification des brise-lames, du chenal et la destruction partielle de l'estran rocheux impacteront fortement les aspects visuel et naturel du site.

3/ - CONSÉQUENCES DU PORT EN PARTIE MARITIME SUR LES ACTIVITÉS

Les travaux et réalisations à effectuer dans la partie maritime du port impacteront inévitablement l'environnement et auront des répercussions sur les activités habituellement pratiquées par les usagers du site.

La grande majorité des personnes hostiles au projet ont notamment souligné l'impact sur la pêche, les plages et l'aspect visuel complètement modifié.

La Commission d'enquête trouve justifiées les inquiétudes exprimées par les pratiquants de loisirs maritimes qui devront inéluctablement changer leurs habitudes, sans que soient prévues de mesures compensatoires, si ce n'est la création d'une cale spécifique de mise à l'eau pour les petites embarcations, au sud du bassin portuaire.

4/ - CONSÉQUENCES DE L'ÉDIFICATION DES BRISE-LAMES EN MER

Deux brise-lames devraient être implantés en mer- si le port se réalise – de façon à casser la houle tout en permettant la continuité du transit sédimentaire. Quelques observations favorables au projet indiquent que la solution retenue serait une protection efficace, comparable aux barrières de corail.

D'autres personnes, beaucoup plus nombreuses, craignent au contraire que les brise-lames n'entraînent une modification de la courantologie, du transit sédimentaire, induisant par là même une transformation ou érosion des plages et du trait de côte. Les personnes hostiles au projet craignent également que le paysage ne soit défiguré par la réalisation de ces amas rocheux artificiels qui détruiraient la beauté du paysage en obstruant l'horizon.

La Commission d'enquête pense que les brise-lames sont indispensables pour apaiser la houle et pour tenter d'assurer la continuité du transit sédimentaire, mais elle craint qu'ils ne modifient sensiblement la courantologie du fait de leur masse. Elle considère, également, que seuls le temps et l'usage pourraient permettre de mesurer l'efficacité de ces ouvrages expérimentaux sur la tranquillisation de l'avant-port, ce que le suivi d'accompagnement, prévu dans le dossier, permettrait d'observer avec le risque d'être amené à reconsidérer la conception de ces ouvrages.

Elle partage, par ailleurs, l'avis des personnes qui considèrent ces brise-lames comme une pollution visuelle.

5/ - CONSÉQUENCES DES RÉALISATIONS D'AVANT-PORT

Les travaux et équipements nécessaires au fonctionnement du port : déroctage, estacade, pré-chenal, ancrage des brise-lames, signalisation vont forcément impacter l'environnement marin.

Quelques personnes trouvent positive la réalisation des récifs artificiels qui seront une protection pour le rivage et un plus pour la vie halieutique.

D'autres, hostiles au projet de port, écrivent que les plages, la dune, seront coupées en deux, le transit sédimentaire sera interrompu, le chenal sera vite comblé et dangereux, les deux enrochements artificiels sont insuffisants pour assurer la protection de la côte et des plaisanciers, les courants et l'équilibre sous-marin seront modifiés.

La Commission d'enquête trouve justifiées les nombreuses inquiétudes exprimées au sujet de la réalisation des ouvrages qui impacteront forcément l'environnement, mais elle indique que, si le projet devait aboutir, ces réalisations seraient indispensables au bon fonctionnement du port, aucune mesure compensatoire ne pouvant réduire leur impact dans les milieux.

6/ - LE TRANSIT SÉDIMENTAIRE ET L'ENSABLEMENT DU CHENAL

L'édification des brise-lames n'aurait, selon le cabinet BRL, aucune incidence notable sur la stabilité du trait de côte au sud de l'aménagement, leur positionnement ayant été étudié pour répondre le mieux possible à la problématique du transit sédimentaire et à la tranquillisation de l'agitation du plan d'eau.

Quelques personnes favorables au projet écrivent que les brise-lames ne vont pas modifier le transit et que les plages ne subiront aucune modification.

L'abondance des observations défavorables relevée indique qu'une majorité du public n'est pas convaincue par les arguments avancés. Ce public craint un blocage du transit sédimentaire, les sédiments seraient piégés au niveau du chenal, ce qui entraînerait comme conséquence une érosion ou un recul des plages ou du cordon dunaire.

La Commission d'enquête considère que l'édification des brise-lames est une « première ». Il n'existe pas de retour d'expérience, les risques plausibles sont, cependant : une érosion des plages sud du littoral et un risque d'ensablement du chenal, au-delà des prévisions, qui induiraient de ce fait des conséquences sur la fréquence des dragages et donc un surcoût financier.

7/ - LE DRAGAGE DU CHENAL

Le chenal d'accès maritime est la portion définie entre le trait de côte et la profondeur de -1,5 m CM.

Dans l'étude d'impact il est dit qu'un dragage d'entretien du chenal devra avoir lieu 2 ou 3 fois par an. Le volume à draguer étant de l'ordre de 5 000 à 10 000 m³.

Quelques personnes favorables au projet ont écrit que le chenal ne détruira pas la plage et que la disparition redoutée du sable est un phénomène naturel.

Les nombreuses personnes hostiles au projet soulignent en particulier que l'ensablement du chenal serait un réel problème qui obligerait à de nombreux dragages entraînant un surcoût.

La commission d'enquête partage les inquiétudes exprimées.

Elle indique que le dragage serait, forcément, la conséquence d'un transit sédimentaire plus ou moins important. Le concepteur du projet, pour assurer la continuité du transit sédimentaire, a optimisé le positionnement des brise-lames par rapport aux lignes de courants.

L'importance de la rétention du sable dans le pré-chenal est cependant inconnue avec précision, d'autant que les échanges hydrosédimentaires sont complexes et ne permettent pas d'évaluation précise de l'ensablement de la voie d'accès maritime.

La Commission en déduit qu'il existe donc une marge importante d'incertitude quant au volume de sédiments susceptibles d'être retenus par le chenal maritime, qu'il faudrait draguer peut-être plus fréquemment que prévu, cela induisant un coût d'exploitation supérieur à celui retenu par le Maître d'ouvrage, dont le contribuable ferait inmanquablement les frais.

8/ - ZPS SECTEUR MARIN ET BIODIVERSITÉ MARINE

La zone de protection spéciale « secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent » est un site majeur pour l'avifaune sur la façade atlantique vendéenne.

S'ils sont édifiés, les brise-lames empiéteront sur la ZPS.

L'estran rocheux a un intérêt biologique certain. Les observations se rapportant à ce thème ont pour objet les oiseaux migrateurs.

Les observations favorables soulignent l'intérêt de la création des récifs.

Les observations défavorables expriment la crainte de voir la destruction ou la disparition d'espèces protégées sur un site marin remarquable.

La Commission d'enquête pense que les travaux de création de l'avant-port affecteront fortement la faune et la flore locales. Par contre, en cas de réalisation du projet, la perspective de nouveaux habitats, pourraient conduire à la réimplantation des espèces.

Conformément aux textes réglementaires le Maître d'ouvrage a formulé une demande de dérogation pour pouvoir réaliser ces travaux à proximité de la zone Natura 2000, dite aussi ZPS de l'île d'Yeu. Il doit prouver, selon les textes, que son projet est d'intérêt public majeur pour obtenir cette dérogation, ce qui n'est pas fait à ce jour.



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, lacunes et imprécisions rencontrées et dénoncées par le public, notamment, quant à la complexité des termes techniques spécifiques à cette enquête et au manque de structuration du dossier soumis à la consultation du public, par rapport au nombre d'enquêtes.

Il est regrettable, en outre, qu'aucune vue de synthèse de la plage avec les récifs artificiels, à marée basse, n'ait été proposée au 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.

- La réalisation de l'avant-port en mer modifierait, notoirement, les activités habituelles des usagers : promenade, pêche à pied et en bateau, usage de la plage scindée en deux par le chenal, pratique des planche à voile, surf... et que les mesures compensatoires ne pourraient rétablir pour la majorité d'entre elles.

- L'impact visuel des réalisations en mer, notamment des brise-lames à marée basse, entamerait considérablement la perspective actuelle de vue sur l'horizon en particulier sur la Roche du Repos et le récif de la Moine.

- Les réalisations nécessaires à l'avant-port impacteraient lourdement l'environnement et en particulier la faune et la flore maritime, notamment, par le fait de l'édification des brise-lames et la réinstallation de ces espèces dans le milieu marin est plutôt théorique, sans garantie formelle de succès et ce, d'autant plus pour les espèces protégées.

- Conformément aux textes réglementaires le Maître d'ouvrage a formulé une demande de dérogation pour pouvoir réaliser ces travaux à proximité de la zone Natura 2000, dite aussi ZPS de l'île d'Yeu et qu'il doit prouver, selon les textes, que son projet doit être d'intérêt public majeur pour obtenir cette dérogation, ce qui n'est pas fait à ce jour.

- Le Maître d'ouvrage, à travers les différentes études, a démontré sa volonté d'assurer le maintien du transit sédimentaire par l'optimisation du

positionnement des brise-lames, mais, hélas, la conséquence reste de taille : un ensablement important, inconnu, pourrait perturber gravement la navigation dans le pré-chenal.

- Le volume du dragage des sédiments résulte du piégeage du sable dans le pré-chenal, induit par le creusement de ce dernier et par l'édification des brise-lames.

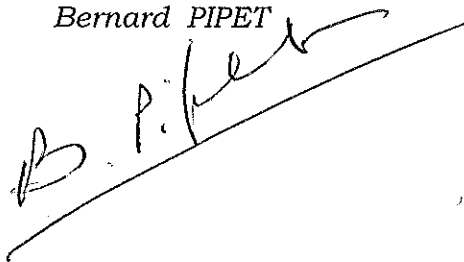
L'état des connaissances actuelles ne permettant pas de déterminer avec certitude le volume du dragage, s'il advenait qu'il soit beaucoup plus important que prévu, cela entraînerait des incidences conséquentes sur le coût de l'exploitation et sur l'usage du port.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, la commission d'enquête émet **un avis défavorable** à l'enquête de demande d'autorisation d'utilisation du domaine public maritime, telle que présentée dans le dossier soumis à la consultation du public.

La Roche sur Yon le 8 décembre 2011

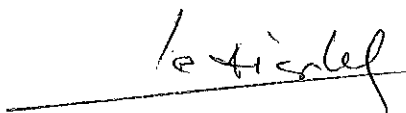
Le Président de la Commission d'enquête

Bernard PIPET

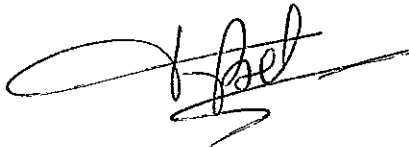


Les Membres titulaires de la Commission :

Jean LE DIGABEL Commissaire enquêteur



Françoise BELIN Commissaire enquêteur



Paul MAURAND Commissaire enquêteur



Jean-Claude VERDON Commissaire enquêteur

