

DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

sommaire

F1- Fiche : Alternatives	2
F2- Fiche : Intérêt Public majeur	13
F3- Fiche: Besoin en anneaux	34
F4- Fiche : Fiche Exemplarité	63
F5- Fiche: Division de la population	94
F6- Fiche: Ubérisation	122
F7- Fiche : Modèle de société	140
F8- Fiche : Avis des préfets	144
F9- Fiche: Engagements 2003	168
F10- Fiche: Concertation préalable	175



Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHF d'observation N° 1

Fiche N°1 - Les alternatives

Rubriques - Natura 2000 – solutions alternatives

ARGUMENTATION: Le résumé

Quand un projet d'aménagement impacte un site Natura 2000, site soumis à une réglementation européenne, avant de l'approuver, le préfet examine particulièrement les réponses aux deux questions fondamentales :

- Existe-t-il des alternatives permettant d'éviter le projet ?
- S'il n'en existe pas, le projet est-il d'intérêt public majeur ?

Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer impacte un site Natura 2000 mer (<u>ZPS oiseaux – Secteur de l'Ile d'Yeu</u>), les responsables du projet doivent d'abord démontrer qu'il n'existe pas d'alternatives à leur projet.

Les conclusions des responsables du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer, affichées dans le dossier de port transmis au préfet de Vendée le 16 mars 2018, sont affirmatives :

- une impossibilité de recourir à un autre projet qu'un port de plaisance
- 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, 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

Aucune de ces conclusions n'est accompagnée d'études sérieuses, complètes.

Observations sur le projet de port à Bretignolles sur mer dans le cadre de l'enquête publique août/septembre 2018



Les événements passés montrent que, si un besoin existe, des solutions peuvent être trouvées dans le lit de La Vie, à Saint-Gilles-Croix-de-Vie :

- exemple du projet de course Saint-Gilles-Croix-de-Vie Saint Pétersbourg en 2009
- exemple du projet d'extension du port de plaisance pour accueillir des grandes unités de Bénéteau en 2011

C'est faux de dire que l'extension du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie n'est pas envisageable. Port La Vie est un port ancien, il date de 1976 et, comme le dit son directeur, il nécessiterait une refonte complète. Pourquoi un projet de refonte du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie n'a-t-il pas été examiné, étudié, avant de s'aventurer dans un nouveau projet de port de plaisance sur le site sensible de la Normandelière à Bretignolles-sur-Mer ? Le développement du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie est d'intérêt général en terme d'économie locale et devrait être prioritaire au Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Ce ne sont pas les ponts de la Concorde et de la Rocade, à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, qui peuvent empêcher le passage de certains bateaux à moteurs, une nouvelle organisation de la plaisance dans le lit de La vie est tout à fait possible, même souhaitable.

Il est à noter que, dans le projet de Port Bretignolles, il y a un pont levant séparant deux bassins portuaires qui permet le passage des bateaux à moteurs quand le pont est fermé.



Un autre point mérite d'être souligné, il existe deux ports de plaisance éloignés de 30 kilomètres, où des résidents de la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont leurs bateaux : Port La Vie et Port Olona.

Avant de proposer la création d'un nouveau projet de port de plaisance à Bretignollessur-Mer, ayant un impact considérable sur l'environnement, les responsables du projet devraient étudier toutes les alternatives possibles sur leur territoire et sur les territoires d'à-côté. La municipalité des Sables d'Olonne a démontré qu'une alternative existait, près de Port Olona, la création d'un port à sec pour quelques 625 places satisfaisant les critères environnementaux. Si ce projet avait été mieux soutenu, il serait réalisé aujourd'hui.



Tous les projets de développement de ports de plaisance, retenus dans le cadre de la stratégie nationale des ports de plaisance exemplaires, s'inscrivent dans des estuaires existants, à côté ou en prolongement de ports déjà existants, en remplacement de friches portuaires, .. Sur les territoires du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et de l'agglomération des Sables d'Olonne, il est possible de proposer et d'étudier des alternatives satisfaisant ces exigences.

Il faut aussi noter que le président de la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie souhaiterait engager une réflexion avec l'Agglomération des Sables d'Olonne pour un avenir commun, pour une synergie au niveau du développement économique, des ports. Cette synergie n'est pas présentée dans le dossier de Port Bretignolles.

Il est à noter que, <u>dans son avis délibéré du 30 mai 2018</u>, L'Autorité Environnementale 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 »

ARGUMENTATION: Le détail

1988 – avant-projet de port de plaisance ancré à Sion – Saint-Hilaire de Riez

Ce projet était près d'un endroit protégé, il n'a pas vu le jour



Il suffit de passer le pont de la Vie au centre de Saint-Gilles Croix de Vie , d'observer les bords de rivière à marée basse , pour que la lumière jaillisse . Mais oui , bien sûr , c'est Saint Gilles Croix de Vie qui a la capacité de créer une zone "eaux profondes" pour les gros bateaux de plaisance (côté mer) et une extension de son port de plaisance pour les petits bateaux (côté rivière , après le pont).



Aujourd'hui les constats au centre de Saint Gilles Croix de Vie sont les suivants :

- Les bords de rivière constituent un domaine naturel important , inexploité , ensablé , vaseux et non entretenu ,
- Les bateaux de plaisance sont positionnés de manière anarchique au centre de la rivière

Dans le cadre d'un aménagement durable de ses bords de rivière , respectant les règles environnementales HQE , Saint-Gilles Croix de Vie peut devenir une référence du nautisme et probablement créer une extension de son port de plaisance pour 1000 anneaux

Les avantages de ce choix d'aménagement sont :

- Un coût de travaux optimisé pour les finances publiques, certainement de l'ordre de 20Meuros (si on se réfère aux projets Bretons de même nature), coût très inférieur à celui sous-estimé du projet de la Normandelière (45 Meuros).
- La valorisation du centre de Saint-Gilles Croix de Vie
- La préservation du site sensible de la Normandelière

Novembre 2009 – La construction d'un nouveau ponton avec le creusement d'une darse à moins 5 mètres, « pour recevoir des grands bateaux et même des maxi-catamarans » était programmée par le président du Conseil Général de Vendée d'alors pour accueillir une nouvelle course Saint-Gilles-Croix-de-Vie – Saint Pétersbourg

La course étant abandonnée, le projet n'a jamais vu le jour

Mai 2011 – Conclusion de l'Autorité Environnementale sur le dossier de port

Page 11: « Si le projet a fait l'objet d'une longue maturation, il semble toutefois que la commune se soit efforcée d'adapter le projet de port à flot aux fortes contraintes du site plutôt que d'explorer les alternatives pouvant exister dans un cadre géographique élargi »

Décembre 2011 - Conclusion de la commission d'enquête sur l'Utilité Publique du projet

Page 22: « Extension des ports : les pouvoirs publics recommandent les reconversions et extensions de ports plutôt que les créations. »

30 novembre 2011 - L'extension du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Ouest-France du 4 juin 2011 – le projet Bénéteau lance le Vendéopole

Ouest-France du 29 novembre 2011 – une nouvelle extension pour la plaisance envisagée à Saint-Gilles.



L'article de Ouest France du 29 novembre 2011, après celui du 4 juin 2011, confirme ce que nous disons depuis longtemps : sur le canton, c'est Saint Gilles Croix de Vie qui a le potentiel permettant de créer de nouveaux emplacements pour accueillir des bateaux de plaisance de toutes tailles, au moindre coût, sans détruire le paysage, en valorisant les berges de la Vie en centre ville. Il faudra quand même que Saint Gilles Croix de Vie règle le problème des boues de dragage, les traite à terre plutôt que les rejette en mer.

Commentaires de l'époque (30 novembre 2011) :

La commune de Saint Gilles Croix de Vie, soutenue par le Conseil Général de la Vendée, a choisi de développer la plaisance en centre ville, son potentiel de croissance est énorme. Saint Gilles Croix de Vie pourrait devenir le plus grand port de plaisance de France compte tenu de sa situation. La ville est aussi en soutien de la plus grande entreprise de bateaux, Beneteau, qui va construire une usine de nouvelle génération, dans la zone industrielle, pour la fabrication de grandes unités.

Pourquoi le dossier de Port Bretignolles soumis à enquête publique ne mentionne-t-il pas le potentiel de création de nouveaux emplacements à Saint Gilles Croix de Vie et les projets en cours ?

En période de crise économique et financière, pour créer des emplois, n'est-il pas raisonnable de choisir des projets de développement économique coûtant quelques millions d'Euros plutôt que quelques dizaines de millions d'Euros, compte tenu des risques financiers ? Le projet d'extension du port de Saint Gilles Croix de Vie (4,45Millions d'Euros) est en soutien du projet Beneteau qui permettra la création de 450 emplois directs (combien d'indirects?). Le projet de Port Bretignolles (35, 42 ou plus de 60Millions d'Euros selon les estimations) est créateur de 10 emplois directs et de quelques 90 emplois indirects. En termes d'Utilité Publique et d'intérêt général, il n'y a pas photo entre les 2 projets.

En période de prise de conscience environnementale (*Grenelle de l'Environnement et de la Mer*), pour faire de la croissance "verte", n'est-il pas raisonnable de choisir des projets respectant et valorisant l'environnement ?

Commentaires d'aujourd'hui : Le projet Bénéteau étant à l'arrêt, le projet d'extension du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, pour accueillir de grandes unités, est à l'arrêt.

Mais il est démontré que le port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie est extensible pour de grandes unités, il le serait aussi pour de petites unités, c'est une question de volonté politique.

Il est faux de dire qu'il n'y a pas d'alternatives possibles à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.



Avril 2014. Le projet de port à sec des Sables d'Olonne abandonné



Le projet de port à sec des Sables d'Olonne, projet retenu comme projet de port de plaisance exemplaire, était une bonne alternative locale mais il a été abandonné par manque de soutien au niveau département de la Vendée et au niveau des autres collectivités, celle du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie en particulier. Les collectivités défendent avant tout leur territoire sans se préoccuper du territoire d'à-côté, ce qui aboutit parfois à des projets d'aménagement qui ne sont pas d'intérêt général.

12 juin 2016 - Projection des capacités d'extension dans le lit de La Vie.

Capacités d'extension de plus de 1000 places





Saint-Gilles-Croix-de-Vie - La Vie En aval du pont de la Concorde

Capacité d'extension pour plus de 500 bateaux a voile



Saint-Gilles-Croix-de-Vie - La Vie En amont du pont de la Concorde

Capacité d'extension pour plus de 500 bateaux a moteur

Commentaires de l'époque (juin 2016)

Malgré les avis répétés du préfet de Vendée demandant l'étude de toutes les alternatives possibles avant la présentation d'un nouveau projet de port de plaisance sur le littoral, malgré les directives gouvernementales demandant "d'améliorer la capacité des ports et des zones de mouillage" pour créer de nouveaux emplacements, le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie reprend intégralement le projet de Bretignolles-sur-Mer refusé au concours national des ports exemplaires et propose la création d'un nouveau port de plaisance à la Normandelière.

Les alternatives sont pourtant envisageables et doivent être étudiées. Les possibilités d'extension du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie existent (voir photo). Pourquoi la communauté de communes n'a-t-elle pas mené d'études sur ce point avant de proposer la création d'un nouveau port de plaisance destructeur d'environnement et coûteux pour la collectivité ? N'est-ce pas ça l'approche globale d'intérêt communautaire

Valoriser le lit de la Vie en créant de nouveaux emplacements portuaires aurait une autre conséquence importante et positive en période de changement climatique : éliminer les risques d'inondation et de submersion marine du centre de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Les capacités de stockage et de circulation des eaux de mer seraient notablement augmentées en élargissant le lit de la Vie.

Il est vraiment incompréhensible qu'aucune étude sérieuse d'extension du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie n'ait été faite avant de proposer un nouveau projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière. Un nouveau projet de port de plaisance ne peut être mené à l'enquête publique, par la communauté de communes, sans une étude sérieuse des alternatives sur le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie

21 septembre 2016 – Le port de demain, c'est Port La Vie



Ouest-France du 21 septembre 2016. Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Le soleil a dopé la fréquentation à Port-la-Vie.

Le port de plaisance signe une bonne saison nautique. Il songe à se reconfigurer pour s'adapter aux nouveaux navires.

4 octobre 2017 -

Les confidences de Bruno Vincent, directeur de Port La Vie.



Ouest-France du 4 octobre 2017. Port La Vie est confiant pour l'avenir

Aujourd'hui, Port La Vie peut difficilement s'engager sur de gros travaux. Car tout est suspendu au projet du port de Bretignolles-sur-Mer. "Le port de Bretignolles accueillerait plutôt des petits et moyens bateaux. Nous prendrions en charge les plus grands"

Port Bretignolles serait une annexe de Port La Vie, ce serait bien utile pour tous ces bateaux qui ne sortent plus en mer et qui encombrent Port La Vie!

Mais là n'est pas le plus important.

Bruno Vincent, le directeur de <u>Port La Vie</u> avoue : "*il faudra repenser le port qui date de 1976*"

Commentaires de l'époque (octobre 2017)



Bruno Vincent a raison, Port la Vie est mal foutu. C'est un entassement de bateaux de plaisance comme une verrue dans le lit de la rivière.

Mais dans le lit de La Vie, il y a de multiples possibilités pour structurer et organiser le port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Dans le dossier de port de Bretignolles-sur-Mer remis au préfet de Vendée, pourquoi n'y a-t-il pas d'études sérieuses sur les possibilités d'agrandissement de Port La Vie dans le lit de la rivière ?

Techniquement, financièrement et environnementalement, ne serait-ce pas là la voie de la sagesse ?

Comment une communauté de communes, celle du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, pourrait-elle financièrement assurer la nécessaire refonte de Port La Vie (*demandée par Bruno Vincent*) et un nouveau projet de <u>port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer</u> voulu par Christophe Chabot ?

14 mars 2018 – La séquence ERC (Eviter-Réduire-Compenser) interpelle

La séquence ERC: "Eviter - Réduire - Compenser", c'est quoi?

Les impacts d'un projet, plan ou programme sur l'environnement entraînent une dégradation de la qualité environnementale. La meilleure façon de préserver les milieux naturels est de s'attacher, en premier lieu, à éviter ces impacts. Pour cela, les mesures envisagées peuvent concerner des choix fondamentaux liés au projet (évitement géographique ou technique). Dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités à un coût raisonnable, il convient de réduire la dégradation restante par des solutions techniques de minimisation.

En dernier recours, des mesures compensatoires doivent être engagées pour apporter une contrepartie positive si des impacts négatifs persistent, visant à conserver globalement la qualité environnementale des milieux. En effet, ces mesures ont pour objectif l'absence de perte nette, voire un gain écologique (mêmes composantes : espèces, habitats, fonctionnalités...) : l'impact positif sur la biodiversité des mesures doit être au moins équivalent à la perte causée par le projet, plan ou programme. Pour cela, elles doivent être pérennes, faisables (d'un point de vue technique et économique), efficaces et facilement mesurables. Pour que l'équivalence soit stricte, le gain doit être produit à proximité du site impacté. ...

Est-ce que tout a été fait pour **éviter** un projet de port de plaisance sur le site sensible de la Normandelière ?

La réponse est NON, <u>les études d'autres lieux du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie</u> mieux adaptés à la création d'emplacements portuaires n'ont pas été réalisées, les études d'alternatives. C'était pourtant une <u>exigence du préfet de Vendée</u>

Pour la communauté du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, il n'est pas possible d'éviter le site de la Normandelière, il n'y a pas **d'évitement géographique** possible !



Mi mars 2018 - Dossier Port Bretignolles - Pièce H: Demande de dérogation au titre des articles L.411-1 et suivants du code de l'environnement

III.3 L'absence d'alternative

Outre son objet, pour recevoir la qualité d'intérêt public majeur, le solution proposée doit n'avoir aucune

L'absence d'alternative recouvre plusieurs hypothès

- L'impossibilité d'envisager un projet d'une autre nature et produsant les mêmes effets que celui qui est mémeté.
- L'Impossibilité de réaliser un projet de même nature que celui envisagé mais proposant des caractéris tiques différentes

11.3.1 Une impossibilité de recourir à un autre projet qu'un

Les effets attendus du projet de port de plaisance sont nombreux :

- effets attendes ou projet de part de seriament. Sons remaine des .

 Création de 113 emplois.

 Renforcement de l'attendefrét tournodque du trenforire,

 Création de nouvelle activités générant des recettes pour les collectivités territoriales concernées,

 Création d'un rouveau lière de vie, a médion ent la qualité de vie des résidents,

 I e tout financé sons récours à un accroissement de la firealité.

On relèvera d'aille re qu'aur me alternative n'a enverge de la précédente anquête punique, malgré les très nombreures observations qui cet été advanués à la commission d'enquête

III.3.2 Une impossibilité de recourir à un autre type de port que celui proposé

Le projet retenu a été confronté à d'autres scénarii, sans gu'aucun d'eux ne suscite de véritable intérêt :

L'extension du port de plaisance de Saint Gilles Croix n'est pas envisageable

L'extenuen du port de plauvance de baint falles Croix de Yie n'est pas possible : le bassin portuaire existant est l'argement optimisé ; son extension en amont de la liñe est rendue impossible du fait de la présence du pont de la Concorde ; son extension en avail n'est pas emisageable compte tenu des projets de développement ou port de

L'hypethèse d'une extension du port le long des quais Rivière et du Port Fidèle a été envisagée il y a une quinzaine

Dēja, des les premières ébauches du projet, des études ont mis en évidence les risques d'envasement du site à l'embouchure du Jauray et des impacte patembles des différents courants (marés, Vile et Jauray) sur la stabilité

ement, seul le ponton A, aménagé en 2009-2010 à permis d'accientir de grandes initrés de plaisance

Il n'existe pas d'autre site susceptible d'accueillir un neuveau port de plaisance sur le littoral du Pays de Saint Gilles Croix de Vie ;

Sur les 32 km de littural du Pays de Saint-Gilles Croix de Vie, seule la Hormandelière permet la réalisation du

- Le site ne fait l'objet d'aucune mesure de protection environnementale ou urbanistique
 Il est factiement accessible par la merigrâce à la protection naturelle qu'offrent les roch
- Les tre ne fair i soget à aircune mesure de protection ennironnementaie ou un benetique, Il lest faciliement accessible par la men grâce à la protection naturellle qu'offrent les roches ou Repos, Il lest aircliement nature deble la crisi au roctes. Il ne nécestre par de démolitron de bâtiments ou d'ouvrages impertants.

La commune maîtrice la quasi-totalité du foncier nécessaire

Le SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie ne confère à la Normandelière aucun dessement carticulier et il ne s'agit pas d'un espace remarquable au sens de la toi du 3 janvier 1956 dite toi Uttorial

Comme ceta a déjà été signalé, la zone accoeffe une base nautique et un ersemble d'infrastructures touristiques por font de site un secteur très fréquenté.

qui tent de sité un section (seu inspense). Le rivage propose à ce describé au finant une harriése naturelle (lée à la présence de roches offrant une harriése naturelle contre la roule. Depute plus de 80 ans, ce ritre permet la mise à l'eau des embarcadions depute la plage en utilisant une rampe de roire à l'eau respierné. Les engins stillés par les particuliers pour devendre leurs hateaux sont de vieux engins agricoles qui sont parqués sur la plage et qui constituent une source évidente de pollution, à la could et le s'éditaire du port permettre de mother fin.

La plage de la Formandellière est très fréquentée, du fait de la présence d'un poste de secours et de la faible

L'estrem un lieu dècle à la mise à l'eau des hateaux et à la hainnade





Deputs le infliteu des années 1990, une école de votte fonctionne sur place et propose des initiati en man et de la location de matériel. Enfin, le site acqueille de tré nombreuses animations porti

Le projet bonne une zone humide qui est très partiellement impachée par les travaux. Cette postino concerns par les travaux ne présente selon les naturalistes qu'un intérêt Jimité. Des inventaires biologiques concuts o 2006 à 2017 d'innocernation et rone la plus estable se situe au nord quest du title. Celleuri est paé envée et le l'object d'une gestion écologique adaptée.

Les conclusions des responsables du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer, affichées dans le dossier de port transmis au préfet de Vendée le 16 mars 2018, sont affirmatives:

- une impossibilité de recourir à un autre projet qu'un port de plaisance
- 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, 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

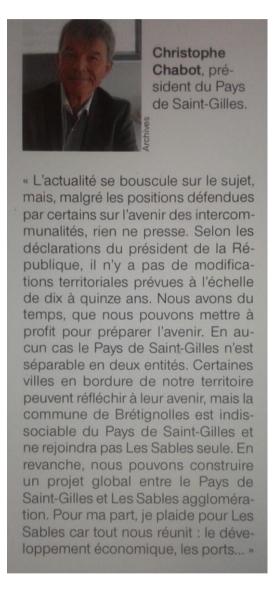
Avril 2018 – Ouest-France. Pays de La Vie : L'intercommunalité en question

L'avis de Christophe Chabot mérite d'être souligné.

Il conclut : nous pouvons construire un projet global entre le Pays de Saint-Gilles et Les Sables agglomération. Pour ma part, je plaide pour Les Sables car tout nous réunit : le développement économique, les ports, ...



Il y aurait donc des synergies possibles avec les ports des Sables d'Olonne. Le projet de port de plaisance sur le site de la Normandeliere est présenté comme un projet de mutualisation des ports du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Il ne prend aucunement en compte les capacités d'avenir des ports des Sables d'Olonne, les alternatives ne sont citées que sur le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Le projet de port est porté par une collectivité qui est appelée à disparaître



Mai 2018 – Projet de refonte du port de plaisance de Pornichet

Site Actu Nautique du 7 mai 2018. <u>Nautisme. Pornichet va se doter du 3e port de</u> plaisance de la façade atlantique.

Comme à Pornichet, il y a, à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, des bateaux échoués et des bateaux arrimés à des pontons mais la comparaison s'arrête là. A Pornichet on ambitionne le projet de port de plaisance du futur



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHF d'observation N° 2

Fiche N°2 - Intérêt Public majeur

Rubriques - Natura 2000 – Intérêt public majeur

ARGUMENTATION: Le résumé

Quand un projet d'aménagement impacte un site Natura 2000, site soumis à une réglementation européenne, avant de l'approuver, le préfet examine **particulièrement** les réponses aux deux questions fondamentales :

- Existe-t-il des alternatives permettant d'éviter le projet ?
- S'il n'en existe pas, le projet est-il d'intérêt public majeur ?

Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer impacte un site Natura 2000 mer (ZPS oiseaux – Secteur de l'Ile d'Yeu), les responsables du projet doivent d'abord



démontrer qu'il n'existe pas d'alternatives à leur projet, ce qui n'a pas été démontré jusqu'à aujourd'hui – voir **fiche alternatives** .

S'ils démontraient qu'il n'y a pas de solutions alternatives, que la création du port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer était la seule solution, il faudrait qu'ils démontrent ensuite que leur projet est d'intérêt public majeur.

Pour justifier l'intérêt public majeur, l'argumentation des promoteurs du projet paraît légère et n'a pas changé depuis 2011, date où le projet avait reçu les avis négatifs de la commission d'enquête

Nous reprenons ci-dessous les arguments des promoteurs du projet et faisons des commentaires associés :

1 – La réalisation du port de plaisance a vocation à créer des emplois pérennes

En synthèse, on peut estimer à travers ces exemples que le nombre d'emplois induits par le port de Bretignolles pourrait avoisiner les 113 ETP dont 15 emplois directs et 98 emplois indirects, compte non tenu des emplois générés en phase travaux

Commentaires:

- Le faible nombre d'emplois créé vaut-il la destruction de l'environnement local ? Le coût environnemental de l'opération n'est-il pas trop élevé par rapport au bénéfice espéré ?
- Le littoral Vendéen n'est pas une zone sinistrée au niveau de l'emploi, c'est le tourisme populaire qui fait aujourd'hui la richesse économique de la commune de Bretignolles-sur-Mer.
- La municipalité de Bretignolles dit que le port de plaisance serait une alternative à l'urbanisation de la commune, que ça se substituerait à la construction de 4000 résidences secondaires, n'y aurait-il pas une perte d'emplois dans le domaine du bâtiment si le port se réalisait ? Dans le cadre d'un changement de modèle économique de la commune de Bretignolles-sur-Mer, ne faudrait-il pas faire une étude plus complète (bénéfice/perte) : création/suppression d'emplois afin d'établir un bilan complet et réaliste ?

2 – La réalisation du port de plaisance répond aux politiques européennes et nationales de « croissance bleue »

Par sa finition, le projet de port Bretignolles-sur-Mer répond donc parfaitement aux caractéristiques d'un projet d'intérêt public majeur puisqu'il a vocation à créer de nombreux emplois (113 environ) et qu'il s'intègre pleinement dans des politiques nationales et européennes

Commentaires:



- Aujourd'hui, les politiques européennes et nationales sont les mêmes qu'en 2011, les perspectives d'emplois du projet de port Bretignolles-sur-Mer sont les mêmes qu'en 2011, pourquoi l'intérêt public majeur a-t-il été un obstacle en 2011 et pourquoi ne le serait-il pas aujourd'hui?
- La politique nationale pour le développement des ports de plaisance, c'est celle retenue au niveau de la stratégie de développement des ports de plaisance exemplaires et le port de Bretignolles n'en fait pas partie puis qu'il en a été exclu début 2016 (voir fiche Exemplarité)
- Si le projet était d'intérêt public majeur, il serait subventionné par l'État. Il n'y a pas eu de participation financière de l'État aux études et aucune subvention étatique n'est prévue dans le montage financier proposé pour la création du port.

3 – L'exploitation d'un port de plaisance est une activité de service public

Commentaire:

Pour justifier l'intérêt public majeur, peut-on comparer l'activité de service public d'un projet d'éolienne en mer, par exemple, à vocation nationale à celle d'un projet de port de plaisance à vocation locale ?

Les importances des projets ne sont pas les mêmes

Les retombées économiques sont très différentes

L'intérêt général n'est pas le même

Conclusion

Si l'on se réfère aux situations explicitées par la commission européenne pour acter l'intérêt public majeur (réf 1), si l'on se réfère aux avis de la commission d'enquête de 2011 (réf 2), aux exigences du préfet de Vendée de fin 2012 (réf 4), si on se réfère aux justifications apportées par les responsables du projet jusqu'à aujourd'hui et dans le dossier transmis à la préfecture le 16 mars 2018, si l'on se réfère aux précisions du Conseil d'État de juin 2018 (réf 6), si l'on se réfère à la jurisprudence de la Cour administrative de Lyon concernant le projet de Center Parc de Roybon (réf 7), on peut affirmer que le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer n'est pas et ne sera jamais d'intérêt public majeur.

C'est l'obstacle infranchissable pour le projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière impactant un site Natura 2000 de réglementation européenne.



Sur le Domaine Public Maritime, la conception du projet de 2018 est identique à celle de 2011 impactant la zone Natura 2000. Le projet de 2011 a buté sur l'intérêt public majeur, ce serait aussi le cas pour le projet 2018

.....

ARGUMENTATION: Le détail

Janvier 2007 – La Commission Européenne précise l'intérêt public majeur pour des projets d'aménagement impactant des zones Natura 2000 (lien internet – Réf 1)

On peut raisonnablement considérer que des « raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale et économique » visent des situations où les plans ou projets envisagés se révèlent indispensables :

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

Au vu de ces situations, un projet d'éoliennes en mer, s'inscrivant sur un site Natura 2000, peut être considéré d'intérêt public majeur comme le projet d'éoliennes au large de l'Île d'Yeu et de Noirmoutier visant à accomplir une obligation de service public : la fourniture d'électricité dans le cadre de la transition énergétique.

Au vu de ces situations, un projet de port de plaisance à Bretignolles-sur-Mer, s'inscrivant sur un site Natura 2000, visant des intérêts économiques locaux, ne peut être considéré comme d'intérêt public majeur

Décembre 2011 – La commission d'enquête publique pointait le problème dans ses conclusions sur la demande d'autorisation d'utilisation du Domaine Public Maritime (**lien internet** – Réf 2)

Page 9: 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.

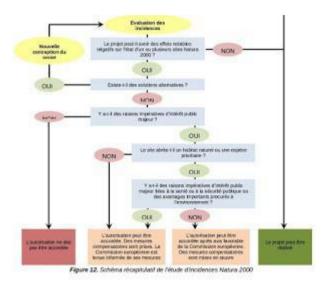




Mars 2012 – Guide méthodologique pour l'évaluation des incidences Natura 2000 (Réf 3)

Il existe un **guide méthodologique d'évaluation des incidences Natura 2000** où tout est expliqué, où l'évaluation des incidences Natura 2000 est schématisée (**lien internet**) Si un projet peut avoir des effets notables négatifs sur l'état d'un site Natura 2000, la première question à se poser : "*Existe-t-il des solutions alternatives*?". Pour le projet de Port Bretignolles, aucune étude n'a été menée sérieusement. A ce stade là, le projet sur le site de la Normandelière devrait déjà être abandonné et on devrait s'orienter vers d'autres solutions plus raisonnables.

Admettons que la procédure continue, que le projet de Port Bretignolles soit la seule solution, l'autre question à se poser est : "*Y a-t-il des raisons impératives d'intérêt public majeur ?*". A ce stade-là, la réponse pour le projet de Port Bretignolles est évidemment NON et la conclusion est sans appel :"*l'autorisation ne doit pas être accordée*" Si l'on se réfère au seul intérêt public majeur, le projet de Port Bretignolles devrait être arrêté par l'État et son représentant, le préfet de Vendée, devrait le signifier au maître d'ouvrage du projet, la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. S'il y avait enquête publique, ce serait un nouvel échec pour les promoteurs du projet. Le préfet de Vendée ne pourrait donner les autorisations administratives pour cause de réglementation européenne sur les incidences Natura 2000.





→ Projet d'Intérêt Public majeur

QUELLES SONT LES RAISONS IMPERATIVES D'INTERET PUBLIC MAJEUR DE MON PROJET ?

Les questions à se poser	Les éléments à apporter
Pourquoi mon projet serait-il d'intérêt public majeur ?	 Identification du public concerné Description des intérêts au niveau national, régional, départemental, local Activités de nature économique ou sociale visant à accomplir des obligations spécifiques de service public
Quelles sont les raisons impératives de la mise en place de mon projet ?	Apporter les preuves aux raisons impératives : - Politiques visant à protéger des valeurs fondamentales pour la population (santé, sécurité, environnement) - Politiques fondamentales pour l'Etat et la Société

8 décembre 2012 – Le préfet de Vendée affichait ses exigences pour la réalisation d'un nouveau port de plaisance (lien internet – Réf 4)

La Normandelière n'est pas forcément l'endroit pour installer un port de plaisance en raison des caractéristiques géologiques des terrains. Pour qu'un tel projet soit réalisable, il faudrait une raison exceptionnelle, un intérêt public majeur. Il existe d'autres sites pour envisager un port de plaisance même si nous ne pouvons remettre en cause l'intérêt économique d'un tel équipement"

L'express de août 2013 : La mise en garde du préfet de Vendée (lien internet)

En termes d'intérêt général, d'autres sites vendéens sont plus appropriés que -Bretignolles, où les enjeux environnementaux sont importants. Aujourd'hui, je suis dans la mise en garde, mais le moment venu, je prendrai mes responsabilités"

Décembre 2013 : Plaquette Bretignolles-sur-Mer : L'avenir exemplaire (lien internet – Réf 5)

Page 48 : C'est ce projet politique fort qui a parallèlement convaincu les élus de la commune de travailler sur le concept de port de plaisance comme une alternative à l'urbanisation* et avec l'objectif de faire de l'équipement portuaire un milieu intégré. *sur la base des recettes fiscales estimées, la réalisation d'un port de plaisance de 1000 anneaux se substitue à la construction de 4000 maisons consommatrices de plus de 400 ha

Les promoteurs du projet de port de plaisance reconnaissent que c'est une alternative à l'urbanisation de la commune, ça devrait donc se traduire par une diminution du nombre de résidences construites sur la commune donc une perte d'emplois dans l'industrie du bâtiment. Cette donnée devrait être confrontée à la création d'emplois générée par un port de plaisance, elle n'est pas prise en compte dans le dossier de port présenté à l'enquête publique



PORT DE BRETIGNOLLES-SUR-MER



Le port de plaisance : un projet politique fort pour Brétignolles-sur-Mer

Depuis le développement des stations patréaires dans les années 60, la commune de Brétignottes-sur-Ver vit essentiettement de l'activité burist que. Ses 14 dans de côtes, sa campagne, ses mara e sur 2 732 hectares, sont autant d'alocus qui ont l'avor sé, ces 50 demières années, l'accoart de monthièreuses familles, rectées incètes papirs à la station foomme résident secondaire ou nouveau retraité). Beat doublé de résidences secondaires ont vuile jour, faisant prospérer l'arrisanat du bâtiment et le commence local. Une aubaine pour la population.

Col modèta d'unantisation la bujaurathui néarmains attain ses I mites. En effet, décut 2003, avec 85 % de résidances secondaires et la construction tous les dix ans de programmes immobiliers. (Martin, Férine) ou George V), Drétignelles-sur-Men possèrait le plus mouvais ration rès dences principales/rès dences secondaires du littural vendèm. Ce qui n'est pas sens tomaèquence exit al venamine économique et d'évolution démographique de la commone. Fort de ce constat la nouvelle écuipe municipale, étue en mars 2001 a pris ses responsabilités en ambres et de déve appement de l'urbanisation et plus particulièrement ce un 1 é aux constructions de nouvelles résidences secondaires et d'habitats dittus, consammateurs d'espace la généraleurs de coûts importants pour la col accivité et pour ses habitants.

Sauza

Des actions pour limiter l'urbanisation

- Ordation de 425 ha de ceinture verse outout des espaces urbanisés de la commune.
- Réalisation de zones constructibles réservées aux jeunes ménages, résidents principaux, aux tarifs des communes rétro-futorales lptus de 130 familles depuis 2001).
- Mise en place de structures d'acque : pour les familles jouverture de é nouvelles classes à técole ou objque, construction d'un foyer des jeunes, d'une cantire, d'un acqueil périsoplaire c une créche, d'espaces se jeux pour enfants et acolescents. Il 5ans cubiler, l'animation sport ve et cu turelle qui fait aujourd'hui de Brétignollessur-Men June des communes les plus dynamiques de Vandée.

C'est ce projet politique fort qui a parallélement convaincu les élus de la commune de travailler sur le concept de port de plaisance comme une alternative à l'urbanisation^a et avec l'objectif de faire de l'équipement portuaire un lieu de vie intégré.

rSur la base du recettes fil tales estimeca, la récliaction d'un pou de 1000 amicoax les abbit de à la construction de 4 000 maitens concernment est de plus 400 ha Parission



5 mars 2018 – Le projet ne peut pas être d'intérêt public majeur

Le projet de port de plaisance de Bretignolles ne répond qu'à un **intérêt public local** défendu par la commune de Bretignolles-sur-Mer (voir site internet de la commune): "ce projet durable est une réponse à la nécessité pour la commune de maîtriser l'urbanisation dans les secteurs sensibles que sont les espaces proches du rivage" **et** par le Conseil Département de Vendée (voir document du 4 mai 2015): "La réalisation de ce projet permettra de répondre de manière significative au besoin d'anneaux exprimé en Vendée ..."

Dans une surprenante déposition à la grande consultation nationale "Quel avenir pour la mer et le littoral ?", la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie reconnaît que son projet de Port Bretignolles répond, avant tout, aux enjeux économiques et touristiques de la filière nautique.

"Le nautisme présente pourtant d'importants enjeux économiques et touristiques. C'est la raison pour laquelle la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie prévoit la réalisation d'un port de plaisance à Bretignolles sur Mer ... " Une déposition en forme d'aveu. Les enjeux économiques et touristiques de la filière nautique sont mis en priorité par rapport aux enjeux environnementaux et sociétaux actuels.

<u>A la date d'aujourd'hui</u>, aucun élément nouveau ne démontre que le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer répond à un intérêt public majeur.

Mi Mars 2018. Dossier de Port - Pièce H : Demande de dérogation



Pages 14 et 15 du dossier : les caractéristiques du projet eu égard aux exigences de l'intérêt public majeur

1 – La réalisation du port de plaisance a vocation à créer des emplois pérennes En synthèse, on peut estimer à travers ces exemples que le nombre d'emplois induits par le port de Bretignolles pourrait avoisiner les 113 ETP dont 15 emplois directs et 98 emplois indirects, compte non tenu des emplois générés en phase travaux

Commentaires:

- Le nombre d'emplois créé vaut-il la destruction de l'environnement local ? Le coût environnemental de l'opération n'est-il pas trop important par rapport au nombre d'emplois créé ?
- Le littoral Vendéen n'est pas une zone sinistrée au niveau de l'emploi, c'est le tourisme populaire qui fait aujourd'hui la richesse économique de la commune de Bretignolles-sur-Mer.
- La municipalité de Bretignolles dit que le port de plaisance serait une alternative à l'urbanisation de la commune, que ça se substituerait à la construction de 4000 résidences secondaires, n'y aurait-il pas une perte d'emplois dans le domaine du bâtiment si le port se réalisait ? Dans le cadre d'un changement de modèle économique de la commune de Bretignolles-sur-Mer, ne faudrait-il pas faire une étude plus complète : création/suppression d'emplois afin d'établir un bilan complet et réaliste ?

2 – La réalisation du port de plaisance répond aux politiques européennes et nationales de « croissance bleue »

Par sa finition, le projet de port Bretignolles-sur-Mer répond donc parfaitement aux caractéristiques d'un projet d'intérêt public majeur puisqu'il a vocation à créer de nombreux emplois (113 environ) et qu'il s'intègre pleinement dans des politiques nationales et européennes

Commentaires:

- Aujourd'hui, les politiques européennes et nationales sont les mêmes qu'en 2011, les perspectives d'emplois du projet de port Bretignolles-sur-Mer sont les mêmes qu'en 2011, pourquoi l'intérêt public majeur a-t-il été un obstacle à l'enquête publique de 2011 ?
- La politique nationale pour le développement des ports de plaisance, c'est celle retenue au niveau de la stratégie de développement des ports de plaisance exemplaires et le port de Bretignolles n'en fait pas partie puisqu'il en a été exclu début 2016 (voir fiche n° 4 - Exemplarité)
- Si le projet était d'intérêt public majeur, il serait subventionné par l'État. Il n'y a pas eu de participation financière de l'État aux études et aucune subvention étatique n'est prévue dans le montage financier proposé pour la création du port.

3 – L'exploitation d'un port de plaisance est une activité de service public

Commentaire:

Pour justifier l'intérêt public majeur, peut-on comparer l'activité de service public d'un projet d'éolienne en mer à vocation nationale à celle d'un projet de port de plaisance à vocation locale ?

Les importances des projets ne sont pas les mêmes



Les retombées économiques sont très différentes L'intérêt général n'est pas le même

11 juin 2018 - Interdiction d'espèces protégée : Le Conseil d'État précise les conditions de dérogation (Réf 6)

L'administration peut autoriser une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée lors que les trois conditions distinctes et cumulatives suivantes sont remplies. Il convient de démontrer :

- l'absence de solution alternative satisfaisante,
- l'absence de nuisance pour le "maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle"
- la justification de la dérogation par l'un des cinq motifs énumérés au nombre desquels figure "c) (...) 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 ".

La dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée nécessite un intérêt public majeur (**Actu-Environnement du 28 mai 2018**)

Juin 2018 - Center Parcs de Roybon. Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées – Fiche de Jurisprudence (Réf 7)

La Cour administrative d'appel a rejeté les requêtes présentées par les associations de protection de l'environnement pour les raisons précisées ci-dessous

Absence de solutions alternatives « satisfaisantes »

En l'espèce, en ce qui concerne ce critère, la Cour administrative d'appel a constaté que le pétitionnaire avait bien « envisagé la localisation de son projet de centre de vacances sur cinq autres sites possibles », mais que ceux-ci ne pouvaient convenir en raison notamment de contraintes réglementaires ou environnementales.

Existence de « raisons impératives d'intérêt public majeur »

En ce qui concerne ce critère tenant au motif justifiant la délivrance d'une dérogation, la Cour administrative d'appel a jugé que « la création de plus de six cents emplois pérennes correspondant à quatre cent soixante-huit emplois équivalents temps plein, dans une zone de l'ouest du département de l'Isère marquée par une activité économique moindre que dans le reste de ce département et dans un contexte socio-économique général, à la date de la décision en litige, de situation dégradée de l'emploi » suffisait à caractériser en l'espèce l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur. Le juge administratif peut en effet prendre en compte le contexte économique et social dans lequel s'insère le projet (v. CJUE, 16 février 2012, C-182/10, point 77).

État de conservation des espèces concernées

La Cour administrative d'appel a ici pris en compte l'état de conservation des espèces concernées, « relativement communes » et qui ne sont « pas menacées d'extinction », et relevé que de nombreuses mesures compensatoires avaient été prévues par le



pétitionnaire : « six mesures d'évitement d'impact pour la faune et la flore, douze mesures de réduction d'impact pour la faune, une mesure de réduction d'impact pour la flore, neuf mesures compensatoires pour la faune et une série de mesures compensatoires pour la flore ».

Commentaire:

Les arguments qui ont permis à la Cour administrative d'appel de Lyon de rejeter les requêtes des associations de protection de l'environnement sont justifiés pour le projet de Center Parc de Roybon, ils ne le sont pas pour le projet de Port Bretignolles pour les raisons suivantes :

Au niveau des solutions alternatives « satisfaisantes », il y a des solutions qui peuvent exister à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, aux Sables d'Olonne, répondant aux contraintes réglementaires ou environnementales (**fiche alternatives N** $^{\circ}$ 1)

Au niveau des « raisons impératives d'intérêt public majeur », le projet de port de Bretignolles n'est pas dans une zone dévastée en terme d'emploi et c'est le tourisme populaire qui fait la richesse économique de la commune de Bretignolles-sur-Mer

REFERENCES

- **Réf 1** La Commission Européenne précise l'intérêt public majeur pour des projets d'aménagement impactant des zones Natura 2000
- **Réf 2 -** La commission d'enquête publique pointait le problème dans ses conclusions sur la demande d'autorisation d'utilisation du Domaine Public Maritime
- **Réf 3** Guide méthodologique pour l'évaluation des incidences Natura 2000
- **Réf 4** Le préfet de Vendée affichait ses exigences pour la réalisation d'un nouveau port de plaisance
- **Réf 5 -** Plaquette Bretignolles-sur-Mer : L'avenir exemplaire
- **Réf 6** Interdiction d'espèces protégée : Le Conseil d'État précise les conditions de dérogation
- **Réf 7 :** Fiche de jurisprudence Center Parc de Roybon



Réf 1 - La Commission Européenne précise l'intérêt public majeur pour des projets d'aménagement impactant des zones Natura 2000 (pages 1 et 2)

<u>Document d'orientation concernant l'article 6,</u> paragraphe 4, de la directive «Habitats»

CLARIFICATION DES CONCEPTS DE: SOLUTIONS ALTERNATIVES, RAISONS IMPERATIVES D'INTERET PUBLIC MAJEUR, MESURES COMPENSATOIRES, COHERENCE GLOBALE, AVIS DE LA COMMISSION

janvier 2007

Le présent document d'orientation doit être lu en liaison avec la brochure intitulée «Gérer les sites Natura 2000», publiée par la Commission européenne en 2000 et avec les dispositions de l'article 6 de la directive «Habitats» (directive 92/43/CEE). Le présent document a pour objet de développer et de remplacer la partie de cette brochure antérieure qui a trait à l'article 6, paragraphe 4. De nature non contraignante, il reflète uniquement le point de vue des services de la Commission.



SOMMAIRE

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'ENOLIÈTE	Page	10





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 m^3 .

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 immanquablement 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. Îl 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.



E11000115/44

Projet de création d'un port de plaisance à BRÉTIGNOLLES SUR MER
UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

9



Réf 3 - Guide méthodologique pour l'évaluation des incidences Natura 2000 (pages 1, 2

1/23





METHODOLOGIQUE

EVALUATION DES INCIDENCES

Natura 2000

Lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénonmée ci-après "Evaluation des incidences Natura 2000 ":

- 1° Les documents de planification qui, sans autoriser par eux-mêmes la réalisation d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, sont applicables à leur réalisation;
- 2° Les programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations :
- 3° Les manifestations et interventions dans le milieu naturel ou le paysage.

Extrait de l'article L 414-4 du code de l'environnement

D.D.T.M. 44 : Guide méthodologique d'évaluation des incidences – Natura 2000

Mars 2012



2/23

SOMMAIRE

- 1- Le réseau Natura 2000
- 2- Le Document d'Objectifs (DOCOB)
- 3- Les effets de la désignation d'un site Natura 2000
- 4- Les objectifs de l'évaluation des incidences
- 5- Le régime d'évaluation d'incidences
- 6- La constitution du dossier d'évaluation des incidences
- 7- L'organisation de l'instruction du dossier

ANNEXES:

- Annexe 1 : Champs d'application du régime d'évaluation des incidences
- Annexe 2 : Listes : nationale, Préfecture Maritime de l'Atlantique et locales
- Annexe 3: Questions à se poser
- Annexe 4: Liste des sites Natura 2000 en Loire-Atlantique
- Annexe 5: Liens internet

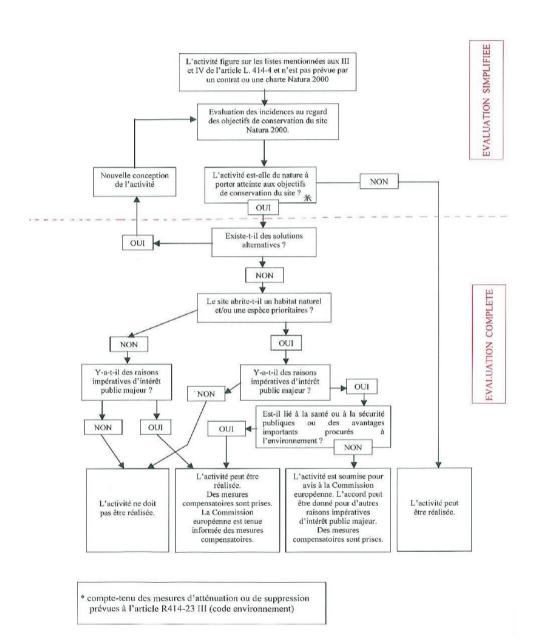
 $D.D.T.M.\ 44: Guide\ m\'ethodologique\ d\'evaluation\ des\ incidences-Natura\ 2000$

Mars 2012



10/23

ANNEXE 1 : Champs d'application du régime d'évaluation des incidences



D.D.T.M. 44 : Guide méthodologique d'évaluation des incidences - Natura 2000

Mars 2012



Réf 4 - Le préfet de Vendée affichait ses exigences pour la réalisation d'un nouveau port de plaisance

Ouest France du 8 décembre 2012

Port-Brétignolles: le préfet veut un autre site

Pour Bemard Schmeltz, la Normandelière n'est pas le bon endroit pour installer un port. Il l'a expliqué au maire de Brétignolles.

Il a bien été question du projet de Port-Brétignolles, vendredi 30 novembre en préfecture, à La Rochesur-Yon. Interrogé par nos soins lors de sa visite sur le canton de Saint-Jean-de-Monts, le préfet Bernard Schmeltz a confirmé avoir recu le maire de Brétignolles-sur-Mer. « Cette réunion faisait suite à une première rencontre avec Christophe Chabot. Je ne peux m'opposer à ce qu'une commune porte un projet de ce type. Mais je suis dans mon rôle d'apporter des conseils aux élus au cours de leur réflexion plutôt que d'aligner le projet quand je devrais trancher. Cette réunion a permis de réunir les services d'État

dont la Dreal (Direction régionale de l'aménagement et du littoral) qui a vocation à travailler sur ce dossier. Mon rôle est d'alerter les élus sur ce projet qui va poser de gros problèmes. »

La Normandelière n'est pas forcément l'endroit pour installer un port de plaisance en raison des caractéristiques géologiques des terrains. Pour qu'un tel projet soit réalisable, il faudrait une raison exceptionnelle, un intérêt public majeur. Il existe d'autres sites pour envisager un port de plaisance, même si nous ne pouvons remettre en cause l'intérêt économique d'un tel équipement. »

Réf 5 - Plaquette Bretignolles-sur-Mer : L'avenir exemplaire (page 48)

PORT DE BRETIGNOLLES-SUR-MER

Situation géographique

en région Pays de la Lore, Brétignettes sur Mer est une sation balhéaire qui s'écend sur une bande cobière de près de 14 kilomètres, entre les vittes des Sables d'Bonne et de Saint Glues Choix de Via. A heure de Nantes et 30 minutes de la Roche-surfon, la commune, qui alti mer et camagge, doit su réputation à ses plages de sable l'hi la Sauzain, la Normandellière, les Dunes ou encirci la Bachère ains qu'à des souts vie sur la ...



Le port de plaisance : un projet politique fort pour Brétignolles-sur-Mer

Depuis le développement des stations balnéaires dans les années 60, la commune de Brétignolles-sur-Mer vit essentiellement de l'activité fourisique. Ses 14 kms de côtes, sa campagne, ses marais sur 2 732 hectares, sont autant d'atouts qui ont favonsé, ces 50 dernières années, faccueit de nombreuses familles, restèes lidèles depuis à la station foomme résident secondaire ou nouveau retraité). Beaucoup de résidences secondaires ont vu le jour, laisant prospérer l'artisanat du bâtiment et le commerce local. Une aubaine pour la population.

Ce modèle d'urbanisation a aujourd'hui néanmains attoint ses l'mites. En effet, début 2000, avec 85 % de résidences secondaires et la construction tous les dix autoint ses l'autoint ses l'autoints et la construction tous les dix autoint de programmes immebiliers (Merilin, Férine) ou George VI, Brêt gnottes-sur-Mer possédeil le plus mauvais ratio résidences principales/fésidences secondaires du titteral vendènc. Ce qui n'est pas sens conséquence sur le dynamisme économique et t'évolution démographique de la commune. Fort de constat, la nouvelle équipe municipale, êtue en mans 2001, a pris ses responsabilités, en proposant un autre projet de vie dont Lobjectif affiché était de mafriser le dévaloppement de l'urbansation, et plus particulièrement celui bé aux constructions de nouvelles résidences secondaires et d'habitats diffus, consammateurs d'espace et générateurs de coûts importants pour la collectivité et pour ses habitants.

Des actions pour limiter l'urbanisation

- Création de 426 ha de ceinture verte autour des espaces urbanisés de la commune.
- Réalisation de zones constructibles réservées aux jeunes ménages, résidents principaux, aux tarifs des communes rétro-l'itorales lptus de 130 familles depuis 2001].
- Mise en place de structures d'accuel pour les familles (ouverture de 6 nouvelles classes à l'école poblique, construction d'un loyer des jeunes, d'une carbine, d'un accuell périscolaire, d'une crèche, d'espaces de jeux pour enfants et adolescents...l. Sans oublier, l'animation sportive et culturelle qu'fait aujourd hui de Brétignollessur-Mer Cune des communes les plus dynamiques de Vendée.

C'est ce projet politique fort qui a parallèlement convaincu les élus de la commune de travailler sur le concept de port de plaisance comme une alternative à l'urbanisation* et awec l'objectif de faire de l'équipement portuaire un lieu de vie intégré.

"Sun to base de necettes fiscales extimées, la réclication d'un perit de 1000 annocox de distance à la construction de 4000 métions consommatique de plus 401 ha



4 215 habitants, [50 000 l'été]
27,32 km² de superficie
14 kilomètres de côtes



Réf 6 - Interdiction d'espèces protégée : Le Conseil d'État précise les conditions de dérogation

18h17 11 juin 2018

Interdiction de destruction d'espèces protégées : le Conseil d'Etat précise les conditions de dérogation

Par décisions <u>n°413267 du 25 mai 2018</u> et <u>n°405785 du 30 mai 2018</u>, le Conseil d'Etat a apporté des précisions intéressantes quant au régime juridique de la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Présentation.

Résumé. Par décisions <u>n°413267 du 25 mai 2018</u> et <u>n°405785 du 30 mai 2018</u>, le Conseil d'Etat a apporté les précisions suivantes :

- Une "raison d'intérêt public majeur" ne peut pas justifier à elle seule la dérogation à l'interdiction de destruction (décision <u>n°413267 du 25 mai 2018</u>);
- Le juge des référés peut tenir compte d'un manquement passé du demandeur de l'autorisation de dérogation (décision <u>n°413267 du 25 mai 2018</u>);
- La délivrance d'une autorisation "loi sur l'eau" ne peut être subordonnée à la délivrance d'une autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée (décision n°405785 du 30 mai 2018).

Le principe de l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Pour mémoire, il convient tout d'abord de rappeler le principe selon lequel est interdite toute destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats. L'article L.411-1 du code de l'environnement précise en effet :

"I. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites

http://www.arnaudgossement.com/archive/2018/06/11/interdiction-de-destruction-d-especes-protegees-le-conseil-d-6058648.html



18/06/2018

Interdiction de destruction d'espèces protégées : le Conseil d'Etat précise les conditions de dé

d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits:

1° La destruction ou l'enlèvement des oeufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat;

2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel ;

3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces ;

4° La destruction, l'altération ou la dégradation des sites d'intérêt géologique, notamment les cavités souterraines naturelles ou artificielles, ainsi que le prélèvement, la destruction ou la dégradation de fossiles, minéraux et concrétions présents sur ces sites:

5° La pose de poteaux téléphoniques et de poteaux de filets paravalanches et antiéboulement creux et non bouchés."

Les dérogations à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. L'article L.411-2 du code de l'environnement précise quelles sont les conditions d'autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

"I. – Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont fixées :

(... 4° La délivrance de 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 sauvages et de la conservation des habitats naturels ;
- b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;
- c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement :
- d) A des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;
- e) Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens."

Aux termes de ces dispositions, l'administration peut autoriser une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée lors que les trois conditions distinctes et cumulatives suivantes sont remplies. Il convient de démontrer :

- l'absence de solution alternative satisfaisante.
- l'absence de nuisance pour le "maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle"
- la justification de la dérogation par l'un des cinq motifs énumérés au nombre desquels figure " c) (...) 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 ".

Une raison d'intérêt public majeur ne peut pas justifier à elle seule la dérogation à l'interdiction de destruction. L'intérêt de la décision n°413267 rendu le 25 mai 2018 par le Conseil d'Etat tient à ce que la Haute juridiction y précise qu'''une raison d'intérêt public majeur" ne peut, seule, justifier une dérogation :

"7. Il résulte de ces dispositions qu'un projet d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond, par sa nature et compte tenu notamment du projet urbain dans lequel is s'inscrit, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et, d'autre part,

http://www.amaudgossement.com/archive/2018/06/11/interdiction-de-destruction-d-especes-protegees-le-conseil-d-6058648.html



Réf 7 : Fiche de jurisprudence - Center Parc de Roybon



Internet DREAL Auvergne-Rhône-Alpes Développement durable et données Veille de jurisprudence NATURE FAUNE FLORE Protection des espèces

NATURE – FAUNE – FLORE Center Parcs de Roybon Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées

À retenir :

La Cour administrative d'appel de Lyon valide la dérogation « espèces protégées » délivrée pour la réalisation du projet de Center Parcs de Roybon, en l'absence d'autres solutions satisfaisantes, en considération de l'intérêt public s'attachant à la création d'emplois dans un contexte économique défavorable, et compte tenu du maintien dans un état de conservation favorable des espèces concernées.

Références jurisprudence

CAA de Lyon, Formation de chambres réunies, 16/12/2016, n°15LY03097

Directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, dite Directive « Habitats » (article 16)

Article L. 411-2 du code de l'environnement

Article R. 411-6 et s. du code de l'environnement

Précisions apportées

Les dispositions de l'<u>article L. 411-1 du code de l'environnement</u> interdisent la destruction ou perturbation intentionnelle d'espèces figurant sur les listes établies par arrêtés ministériels, mais également la destruction de leurs habitats.

Cependant, il peut être dérogé à ces interdictions, dans les cas prévus par l'<u>article L. 411-2 du code de l'environnement</u>, et dans les conditions prévues par les textes réglementaires pris pour son application :

- Il faut d'abord qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante ».
- Il faut ensuite que la dérogation soit justifiée par l'un des motifs que prévoit cet article, et notamment pour des « <u>raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique »</u>, au nombre desquelles la santé et la sécurité publiques.
- Il faut enfin s'assurer que « <u>la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle »</u>. C'est seulement à ce stade que peuvent être prises en compte, le cas échéant, d'éventuelles mesures compensatoires proposées par le pétitionnaire.

Le Conseil d'État a jugé le 9 octobre 2013 (n°366803) « que l'absence de l'une de ces trois conditions, qui sont <u>cumulatives</u>, fait obstacle à ce que la dérogation puisse être légalement accordée ».

Il est apparu, au vu des conclusions de l'étude d'impact, que le projet de Center Parcs dans le

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes Mission Juridique NB: les fiches de jurisprudence ne constituent pas une doctrine administrative. Leur consultation peut constituer une étape utile avant la recherche d'informations juridiques plus précises. Elles n'ont pas vocation à traiter un thème de manière exhaustive, elles se rapportent à des cas d'espèce. La DREAL ne saurait être tenue responsable des utilisations qui pourraient en être faites dans un autre contexte.



massif des Chambaran sur le territoire de la commune de Roybon (Isère) nécessitait une dérogation au vu des impacts du projet sur un grand nombre d'espèces protégées, et notamment sur l'habitat de l'<u>écrevisse à pieds blancs</u>, sur quinze espèces d'amphibiens et de reptiles, sur l'habitat de vingttrois espèces d'oiseaux, sur sept espèces de mammifères, et sur plusieurs stations de <u>petite</u> scutellaire.

Absence de solutions alternatives « satisfaisantes »

En l'espèce, en ce qui concerne ce critère, la Cour administrative d'appel a constaté que le pétitionnaire avait bien « *envisagé la localisation de son projet de centre de vacances sur cinq autres sites possibles* », mais que ceux-ci ne pouvaient convenir en raison notamment de contraintes réglementaires ou environnementales.

Existence de « raisons impératives d'intérêt public majeur »

En ce qui concerne ce critère tenant au motif justifiant la délivrance d'une dérogation, la Cour administrative d'appel a jugé que « la création de plus de six cents emplois pérennes correspondant à quatre cent soixante-huit emplois équivalents temps plein, dans une zone de l'ouest du département de l'Isère marquée par une activité économique moindre que dans le reste de ce département et dans un contexte socio-économique général, à la date de la décision en litige, de situation dégradée de l'emploi » suffisait à caractériser en l'espèce l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur. Le juge administratif peut en effet prendre en compte le contexte économique et social dans lequel s'insère le projet (v. CJUE, 16 février 2012, C-182/10, point 77).

État de conservation des espèces concernées

La Cour administrative d'appel a ici pris en compte l'état de conservation des espèces concernées, « relativement communes » et qui ne sont « pas menacées d'extinction », et relevé que de nombreuses mesures compensatoires avaient été prévues par le pétitionnaire : « six mesures d'évitement d'impact pour la faune et la flore, douze mesures de réduction d'impact pour la faune, une mesure de réduction d'impact pour la flore, neuf mesures compensatoires pour la faune et une série de mesures compensatoires pour la flore ».

La Cour administrative d'appel a donc rejeté les requêtes présentées par les associations de protection de l'environnement.

Référence : 4124-FJ-2017

Mots-clés : Faune et flore – espèces protégées – destruction – dérogation-légalité

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes Mission Juridique

NB: les fiches de jurisprudence ne constituent pas une doctrine administrative. Leur consultation peut constituer une étape utile avant la recherche d'informations juridiques plus précises. Elles n'ont pas vocation à traiter un thème de manière exhaustive, elles se rapportent à des cas d'espèce. La DREAL ne saurait être tenue responsable des utilisations qui pourraient en être faites dans un autre contexte.



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHE d'observation N° 3

Fiche N°3 - Besoin en anneaux

Rubrique - Économie portuaire

ARGUMENTATION: Le résumé

Une des justifications du dossier de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer est le manque de places dans les ports, en particulier en Vendée

Observations sur le projet de port à Bretignolles sur mer dans le cadre de l'enquête publique août/septembre 2018



Beaucoup de divergences sur ce sujet depuis 2010, même le monde de la plaisance reconnaît que certaines données sont fausses.

Mais pour répondre à une demande d'anneaux, l'État a lancé, en 2009, une stratégie nationale pour la réalisation de projets de port de plaisance exemplaires sur le plan environnemental.

Il est à noter que le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer a été présenté à ce concours national en 2015 et n'a pas été retenu laissant un sérieux doute sur ses caractéristiques environnementales.

Il est aussi à noter que le projet de port à sec des Sables d'Olonne, sélectionné, au niveau national, comme projet de port de plaisance exemplaire a été abandonné en avril 2014 par manque de pré-réservations et pour des raisons financières.

La documentation citée ci-dessous laisse un sérieux doute sur le manque de places dans les ports :

Lire en particulier l'avis de la commission d'enquête de 2011

Lire en particulier l'article de Paris Normandie du 16 juillet 2017. Le Havre, la plaisance, une activité en pleine mutation

La campagne de pré-réservation des anneaux lancée pour le projet de port de plaisance de Bretignolles ne paraît pas très sérieuse.

Le modèle de la plaisance est en pleine évolution, le changement de pratique des plaisanciers permet la libération de places dans les ports. Pour répondre aux demandes d'anneaux des plaisanciers, tous les projets en cours sont des projets de refonte de ports de plaisance existants avec un objectif d'intégration urbaine. Pourquoi n'existe-t-il pas un projet de refonte du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ? - voir fiche alternatives

.....

ARGUMENTATION: Le détail

Ouest France du 9 décembre 2010 : Les ports de plaisance changent d'amures (Réf 1)



Au salon nautique de Paris , la Fédération française des ports de plaisance , réputée sérieuse , donne des informations à prendre au sérieux :

"tordre le cou à l'idée qu'il manquerait 54 000 places dans nos ports . Ce chiffre est fantaisiste . L'état des lieux sera connu en janvier . Les premiers dépouillements de ce recensement exhaustif font apparaître un chiffre deux fois inférieur aux estimations"

"la moitié de ces places manquantes pourraient être facilement comblée en valorisant les espaces portuaires délaissés , notamment par la pêche"

"la fédération imagine aussi investir les estuaires et les canaux",



Ouest France du 29 octobre 2011 : Des places se libèrent dans les ports de plaisance.

La tendance dans les petits ports de plaisance de Bretagne s'inverse, seuls les grands ports offrant le maximum de services sont prisés.

Dans l'article de Ouest France , <u>l'association des ports de plaisance de Bretagne</u> fait des constats intéressants. "Les plaisanciers vieillissent , 30% ont plus de 70 ans , ils sont de plus en plus nombreux à renoncer à la plaisance et à vendre leurs bateaux. Les projets de nouveaux ports n'étant plus guère d'actualité , l'heure est à l'extension et l'optimisation de l'existant. La copropriété a le vent en poupe"

Décembre 2011 – <u>Commission Enquête Publique – Demande Utilité Publique du</u> projet : Conclusions

Pages 12-13

La Commission d'enquête, estime qu'avec un port à Bretignolles, un abri côtier supplémentaire trouverait son utilité, comme il est dit dans plusieurs observations. Mais, l'avantage obtenu serait disproportionné par rapport au coût du projet, qui est dénoncé, notamment comme étant pharaonique.

Par ailleurs, les projets en cours ou sur le point d'être finalisés, comme le démontrent les chiffres ci-dessus, solderaient pratiquement les listes d'attente.



Enfin, selon la revue « CESAAR » de la Fédération Nationale des Industries Nautiques, de mars 2011 un facteur important favoriserait la création de places dans les ports de plaisance par :

« La disponibilité dans un futur proche de près de 28 000 places de port actuellement occupées par des plaisanciers de plus de 70 ans ». Projet de création d'un port de plaisance à BRÉTIGNOLLES SUR MER Enquête préalable à la D.U.P. 13 El 1000115/44

La France comptant 166 000 anneaux, l'équation serait donc la suivante pour les ports Vendéens : 28 000 anneaux libérés divisés par 166 000 anneaux en France, multipliés par 5 500 anneaux vendéens = 928 anneaux, qui se libéreraient ainsi dans un avenir proche.

Les 1 100 places du projet de port de Bretignolles, compte tenu de ces deux facteurs, (projets en cours et disponibilités prochaines) ne trouveraient donc plus aucune justification, quant à leur utilité (l'une des motivations principale du projet) pour palier au manque de places.

Ouest-France du 14 décembre 2012 – Comment gérer le manque de place dans les ports (Réf 2)

Port Olona : « on a épuré en faisant payer l'inscription »

A Saint-Gilles : « l'achat d'une embarcation fabriquée localement permet de raccourcir l'attente » précise la Répression des Fraudes »





Ouest-France du 14 décembre 2012 - Le dragage, casse-tête des ports de plaisance (Réf 3)

Dans cet article, Serge Pallarès, président de la <u>FFPP</u>, reconnaît, <u>une nouvelle fois</u>, le "*flou artistique*" concernant les 50 000 demandes sur les listes d'attente en France et dit :

"En réalité c'est moins. Un bateau peut être inscrit en plusieurs endroits. Pour y voir clair, il faudrait réussir à croiser les fichiers".



Journal Le Marin de mars 2013 - Spécial ports de plaisance

Développement : La France doit s'adapter à l'évolution des besoins (article de Jean-Yves Poirier). Pour ne pas diminuer leur attractivité, les ports français doivent trouver des solutions en matière de capacité d'accueil, mais aussi faire évoluer leurs offres pour coller aux nouvelles pratiques.



Le résumé de l'article :

"De nombreuses marinas se sont doublées de lourdes opérations immobilières, discutables et discutées. La loi littoral du 3 janvier 1986 a mis fin à certaines dérives...

Aucune marina d'importance n'a été créée depuis 2004 et il est peu probable que de nouveaux projets voient le jour avant longtemps...

La taille moyenne des bateaux produits n'a cessé d'augmenter en trois décennies. Une unité d'une dizaine ou douzaine de mètres est dévoreuse d'espaces, à flot comme à terre. C'est en partie pour ça que des places de port finissent par manquer

Depuis 2003, la fédération des industries nautiques a tiré le signal d'alarme et créé un comité, le Codcap, spécifiquement dédié à la recherche de solutions innovantes en matière de capacité d'accueil. Inscrits dans le long terme, ses projets se développent principalement sur trois axes :

¤ la revalorisation des cales (le potentiel est considérable)

¤ la création de ports à sec et de parcs à bateaux (des solutions qui peuvent être couplées avec des ports à flot)

¤ la réhabilitation-reconversion de bassins industriels (la Mission de la navigation de plaisance a été chargée d'un inventaire des sites potentiels)

.....



La crise de 2008 a contribué à remettre en cause le modèle systématique du toujours plus confortable et toujours plus grand. Structurellement lié aux marinas, il ne s'adresse plus qu'à la frange la plus âgée et la plus solvable de la population et, pour cette seule raison, ses jours sont certainement comptés. Les prochaines générations n'auront ni le pouvoir d'achat, ni les pratiques de loisirs exclusives de leurs aînés"

Voiles et Voiliers de mars 2013 - Ports de Plaisance : Nous avons trouvé des places. (Réf 4)

"Marché saturé, ports archi-complets, il est aujourd'hui absolument impossible de trouver une place pour un voilier. Voilà pour les «on-dit». Sauf qu'une fois tous les ports de plaisance de France contactés, le constat, sans être idyllique, est bien différent : oui, il reste des places pour accueillir nos voiliers !"



Question N°4 posée dans le journal : *Est-il envisageable de créer de nouveaux ports ?*

"Non, du moins pas à grande échelle. C'est en pratique extrêmement compliqué, et de toute façon pas dans l'air du temps: au-delà de la complexité des procédures à suivre pour entreprendre de tels travaux, l'heure en ce début de XXIième siècle est à la protection de l'environnement. En d'autres termes on bétonne moins dans le domaine public maritime. C'est d'ailleurs ce que souhaitent les plaisanciers qui, bien que les premières victimes de la pénurie, ont avant tout à cœur la préservation de ce milieu"

De nombreuses questions/ réponses sur le thème : voir Réf 4

<u>Ouest-France du 17 avril 2014.</u> le projet de port à sec des Sables d'Olonne abandonné Faute de pré-réservations en nombre suffisant, <u>le projet</u> "tombe de lui-même", assure le maire, Didier Gallot.

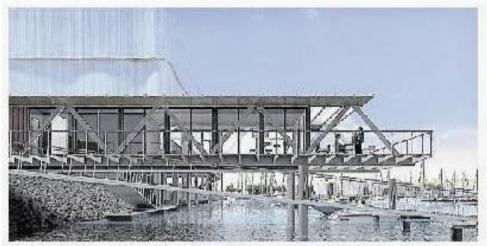
La garantie de la ville était assortie de la pré-commercialisation, dans les six mois de 146 places. Or il n'y a eu qu'une trentaine de pré-inscriptions. Le contrat est donc caduc. Et la ville est peu disposée à réétudier la question. "Elle n'a pas vocation à s'engager dans des travaux comme ceux-là", relève le maire.



Ouest France du 17 avril 2014

Le projet de port à sec abandonné

Faute de pré-réservations en nombre suffisant, le projet « tombe de lui-même », assure le maire, Didier Gallot.



Le parc à bateaux automatique de 625 places restera à l'état d'esquisse.

Il n'aura échappé à personne que la municipalité a changé le 30 mars au soir. Certains dossiers, vivement discutés lors du précédent mandat, risquent de faire l'objet de nouveaux développements. L'un des plus em blématiques était le port à sec, projet porté par Yves Roucher. L'opposition d'alors s'était élevée contre le risque financier qu'allaient devoir supporter les Sablais, la Ville se portant garante de la moitié d'un prét contracté par le concessionnaire, soit la somme de 2,95 millions. C'était en juillet 2013.

Le concessionnaire vient d'être in formé que le contrat était résilié. Une décision qui découle simplement de l'application d'une clause, soutient Didier Gallot : « Le projet tombe de lui-même. La garantie de la Ville était assortie de la pré-commer-

cialisation, dans les six mois, de 146 places. Or, il n'y a eu qu'une trentaine de pré-inscriptions. « Le contrat est donc caduc. Et la Ville peu disposée à réétudier la ques tion : « Elle n'a pas vocation à s'engager dans des travaux comme ceux-là », relève le maire.

Même si le concessionnaire re connaît que « la Ville est dans son droit, il y avait une clause de résiliation possible », il n'a pas appré cié la méthode : « On avait demandé à être reçu. À la place, on nous congédie en quelques lignes. On est viré comme des malpropres », constate Emmanuel Rabis, directeur de Docks services. L'argument financier lui paraît un peu juste : « La mairie ne dépense pas un euro. C'est nous qui investissons. »

<u>La Gazette des communes du 27 juillet 2015</u>. Pratiques locales – ports de plaisance ; La lente transition vers le marketing territorial (Réf 5)

Les vents ont tourné. Terminée, la saturation généralisée des ports de plaisance français. "A l'exception du littoral méditerranéen et de rares zones sur l'Atlantique, les listes d'attente ont fondu comme neige au soleil", constate <u>Serge Pallarès</u>, président de la Fédération française des ports de plaisance (<u>FFPP</u>). Et les 15000 places gagnées ces dix dernières années sur le littoral du pays n'expliquent pas, à elles seules, ce retournement



de situation.

Trois raisons principales sont avancées: la baisse des ventes de bateaux ces dernières années, le vieillissement de la population des plaisanciers - âgés en moyenne de 54 ans, avec 29% qui ont plus de 70 ans - et l'émergence de nouvelles habitudes de navigation ...

Le Marin du 13 novembre 2015 : La fin du grand embouteillage ? (Réf 6)

Après des années de saturation, les gestionnaires cherchent à capter une nouvelle clientèle. Ils ont conscience qu'une vraie lassitude a détourné certains de la plaisance. L'essor des nouvelles technologies les contraint aussi à évoluer.



18 janvier 2017 – Une campagne de pré-réservation d'anneaux qui sème le trouble

"Les élus annoncent une demande qui atteint les 1400" dit Christophe Chabot dans <u>le Journal des Sables du 12 janvier 2017</u>! Pourquoi relancer une campagne de préréservation pour un projet port qui n'aurait que 915 places?

Y aurait-il de gros mensonges sur les pré-réservations à la date d'aujourd'hui?

Y aurait-il des difficultés à justifier un nouveau port de plaisance par le besoin en anneaux?

S'il y a un besoin d'anneaux portuaires au Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, la logique voudrait qu'on regarde dans le lit de La Vie avant de regarder à Bretignolles-sur-Mer, n'est-ce pas ce que demande le préfet de Vendée ?



Paris Normandie du 16 juillet 2017. Le Havre, la plaisance, une activité en pleine mutation (Réf 7)

Maître de port au Havre depuis 2011, Julien Lebas est sans aucun doute le mieux placé pour mesurer l'évolution de la plaisance. Entre crise économique et passion qui s'érode, le panorama des ports s'est profondément transformé. Les listes d'attente pour obtenir une place (un frein à l'achat d'un bateau) ont pratiquement disparu, sauf pour quelques catégories.

Le Télégramme du 12 août 2017. Les ports changent de cap

Le modèle économique a considérablement changé Certes, nous avons souffert de la crise conjoncturelle de 2008. Mais nous devons aussi nous adapter à une crise structurelle. Notre clientèle est vieillissante. Dans certains ports, le temps d'attente pour avoir une place au ponton a été divisé par deux.

Pour l'APPB, l'enjeu est de taille. Car il s'agit d'éviter que les bassins ne se vident dans les dix ans à venir. Nous devons aussi faire face à des offres de loisirs qui se sont largement diversifiées, ces dernières années, et qui deviennent concurrentes de nos activités, poursuit Brieuc Morin. Avant, quand on était plaisancier, c'était pour la vie. On commençait avec un petit bateau pour, à la cinquantaine, finir avec une belle unité. Cette notion du port-parking est dépassée

Il faut impérativement faciliter l'accès de la plaisance à une clientèle, autre que les propriétaires, qu'il faut impérativement fidéliser. Cela passe par la prise en compte de la location de bateaux entre particuliers ou de la navigation partagée

Ouest-France du 2 décembre 2017. Et si le marin de demain était locataire ?

Etre propriétaire d'un bateau, concept de plus en plus "has been"

Ouest-France du 2 décembre 2017 Et si le marin de demain était locataire ?

Étre propriétaire d'un bateau ? Concept de plus en plus « has been » selon Bruno Voisard, PDG de la toute jeune société Boat club de France, née à Nantes.

Proprétaire de bateau : espèce en voie de dispartion 7 - En tout cas, les listes d'attente pour des places au port diminuent d'année en an-née », affirme Unino Voisand. Cet entrepreneur nortale de 57 are en est persuadé : le marin de domain sero locataire. Et ses arguments ont de quoi convaincre : le nautisme coûte très cher, pour una utilisation encore femilies. Uner fois le bateau achefié jentre 45 000 6 el 90 000 6 pour un poteau à moteur, selon les modéles), That debourser oneron 3 500 ft par an pour la place au port, Tentretion, les accurances, etc. - Tout ça pour, an moyenne, dissept sorties en mer par en «, asseno t-8.

Sons comptor ion - nouce - quer pervent uvor les propriétaires de bateau et leurs territies. - J'ai des ferrmes qui me disent qu'elles n'en pervent plus d'alter tous les di-manches à l'île Dumet, dit il sérieu : la voyage coîtera plus ou moins de sement. Et c'est vrai. Mon bateau : points su membre. est à Bénodet, par exemple. Et bien les îles Glénan, c'ost magnifique, mais au bout d'un moment on a en-vie d'eller voir alteurs (»

We d'alter voir alleurs 1.Ethino Vollsord à donc créé, en mars, le Boot club de France, à Nantas, Le principe ? Un membre poie critre 3 450 € et 8 080 € par an, selon les formules. Cette baggérèle.



pour le modernt : Pourec, Pirac et La viennest d'avoir leur permis. - La Boute. - D'ici au printemps, nous altons ouvrir des bases à La Tri-nté-au-Mer, Benodet, La Rochella. 16 COC membres. Bruno Volaint Saint-Tropez ou ericore Winise -, positiuit le patron Seltente sason, la de succès en France - Il nous fau-

Simple clic pour réserver

En quoi est-ce meux qu'une simple tocation de boteau ? « Ill y a la notion de club qui est très importants. repond Brune Volcard, La. Il n'y a pas d'état des lleux. Le membre réserve sur un simple elle sur son smartphone. On lui emicie un code

drait 150 membres d'ici à la fin de l'année 2018. Aujourd'hui, on en compte une trentaine, dont pas mai de jeunes cadres qui n'ouraient la

mais acheté de bateau «, dt-li. L'entreprise, qui est présente su Nautic (live également page 2), mise aur le développement de ses stee pour augmenter le nombre de membres. - Je vous le dis, courit Bruno Voltard. On n'est pas à l'abri d'un succès I «



Mars 2018 – Dossier de port – Pièce A : Éléments constitutifs du dossier DUP et AE et de la demande de création d'un port (Réf 8)

Page 65 : Une pénurie d'anneaux bien réelle en Vendée et sur la façade atlantique

Nous pouvons contester les données communiquées par les promoteurs du projet, elles sont démenties par tous les articles de presse cités, par les responsables de la plaisance et la commission d'enquête de 2011 avait pointé les erreurs d'analyse.

Le modèle de la plaisance est en pleine évolution, le changement de pratique des plaisanciers permet la libération de places dans les ports.

IV.4.1.2 Une pénurie d'anneaux bien réelle en Vendée et sur la façade atlantique :

IV.4.1.2.1 Situation en Vendée

En 2015, une analyse des listes d'attente a mis en évidence une carence de 1616 places d'amarrage dans les ports vendéens et ce sans tenir compte des besoins spécifiques exprimés à Brétignolles sur Mer (cf tableau ci-dessous) :

Ports de plaisance	Capacité (ab de places non visiteurs)	Liste d'attente (mars 15)
Port du Pont Neuf	100	57
Port des Champs	64	22
Les Brochets CCI	35	16
Noirmoutier - commune	158	9
L'Herbaudière SA Plaisance	590	99
He-d'Yeu – Port-Joinville Port La Meule	465	393
Saint-Gilles-Croix-de-Vie plaisance : SEMVIE	1 100	271
Saint-Gilles-Croix-de-Vie : CCI	75	57
Les Sables-d'Olonne - Port Olona	1.500	214
Les Sables-d'Olonne - quai Garnier-CCI	1.03	123
La Faute-sur-Mer	244	52
L'Aiguillon-sur-Mer	45	31
Sous Total ports départementaux	4 479	1 344
Port Bourgenay	610	147
Jard-sur-Mer	627	125
Port du Morin	840	0
Sous Total ports communaux	2 077	272
Total plaisance Vendée	6 556	1 616

Bien évidemment, ce chiffre doit tenir compte des doubles inscriptions, certains demandeurs préférant s'inscrire dans plusieurs ports dans l'espoir de trouver plus vite un anneau. Cependant, cette nuance est très largement compensée par l'effet d'aubaine que constitue la création d'un nouveau port.

Plus précisément, de nombreuses personnes, dissuadées par la longueur des listes d'attentes, ne prennent pas l'initiative de solliciter la réservation d'un anneau car elles estiment que cette démarche restera vaine. Toutefois, ces personnes peuvent se manifester lors de l'annonce de la création d'une nouvelle infrastructure, comme c'est le cas à Brétignolles-sur-Mer.

A titre d'illustration, la création de Port Médoc à la Pointe du Verdon a eu très peu d'impact sur la liste d'attente des ports voisins.



Page 66 – La liste d'attente pour le projet de port de plaisance de Bretignolles serait de 1573 anneaux pour 1439 demandeurs au 15 mars 2017

Les conclusions:

- 57% des demandeurs (827) possèdent déjà un bateau (bateau sur remorque, sur un mouillage ou dans un autre port)
- Conformément à leur part dans les immatriculations, 88% des demandes renseignées concernent des bateaux à moteur.
- 75% des demandeurs ont un lien local, avec une résidence principale ou secondaire à Brétignolles-sur-Mer ou Brem
- → 92% ont une résidence en Vendée

Le port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer répondrait donc à une demande de bateaux de moins de 8 mètres

<u>France Bleu du 12 avril 2018</u> – Gironde. Le port d'Arcachon veut faire la chasse aux « bateaux ventouses »

Comme le dit le dicton, "un port de plaisance est un lieu où les navigateurs qui ne prennent pas la mer rencontrent des vacanciers qui n'ont pas de bateau". Plus un bateau sort, moins la place serait chère et inversement "Un bateau qui ne sort qu'une fois dans l'année, ce n'est pas un bateau qui fait vivre le commerce local", regrette Alain Vivien. Le nouveau directeur général du port d'Arcachon souhaite "avoir une gestion de stock pour ces bateaux qui ne tournent pas". "Ça veut dire, re-réfléchir les règlements intérieurs et que celui qui sort beaucoup son bateau, il doit payer un peu moins et celui qui sort moins, il doit payer un peu plus". Pour palier le manque de places, le port d'Arcachon propose un port à sec, avec des bateaux stockés sur des racks

16 avril 2018. Ports de plaisance : la réponse de Serge Pallarès à la demande d'anneaux

Ce qui est vrai pour le littoral catalan est vrai pour notre littoral, il est donc intéressant de décortiquer les propos de Serge Pallarès

Comment pousser les ports à s'agrandir?

"On atteint petit à petit le haut niveau d'équipement, on ne pourra pas créer 7000 places dans les Pyrénées Orientales mais il faut restructurer l'offre. Aujourd'hui on a une population de plaisanciers qui vieillit, la majorité d'âge est de 65 ans, il faut donc attirer de nouveaux pratiquants. Et parallèlement, la taille des bateaux augmente, les moins de 8 mètres sont voués à disparaître des ports. Ils pourraient être parqués sur des ports secs afin de libérer des places à quai pour les bateaux plus longs. On s'adaptera ainsi à la demande actuelle qui est celle de bateaux de plus de 12 mètres, parfois en multipropriété ou loués." ...



"Saint-Cyprien va réaliser une réhabilitation complète de son port, un projet urbain"

Serge Pallarès, président de la Fédération Française des Port de Plaisance met à mal le modèle du projet de port de plaisance de Bretignolles orienté vers les petites unités, un modèle, aujourd'hui, dépassé.

Pour répondre au déficit d'anneaux au pays Catalan, tous les projets proposés sont des projets de refonte de ports de plaisance existants avec un objectif d'intégration en milieu urbain.

Pourquoi n'y a-t-il pas de projet de refonte du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie avec une meilleure intégration urbaine pour répondre aux besoins d'anneaux des plaisanciers locaux ? Si ce projet était lancé, le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer ne serait plus justifié;



Le Catalan préside la Fédération française des ports de plaisance, et les Villes portuaires d'Occitanie. Les neuf ports des P.-O. proposent-ils une offre d'anneaux suffisante? Non, il manque 7 000 anneaux. Beaucoup ce plaisanciers aiment naviouer le long de la côte espagnole et aimeraient avoir un anneau dans le département. Comment pousser les ports à s'agrandir? On atteint petit à petit le haut niveau d'équipement, on ne pourra pas créer 7 000 places dans les P.-O., mais il faut restructurer l'offre. Aujourd'hui, on a une population de plaisanciers qui visillit, la moyenne d'âge est de 65 ans, il faut donc attirer de nouveaux praticuants. Et parallèlement la tail e des cateaux augmente. les moins de 8 mètres sont voués à disparaître des ports. Ils pourraient être parqués sur des ports secs afin de libérer des places à quai pour les bateaux plus longs. On s'adaptera ainsi à la demande actuelle qui est celle de bateaux de plus de 12 mètres, parfois en multipropriété ou loués.

Les trois projets locaux semblent en avoir pris conscience. Oui, complètement. Les trois projets proposent de développer une offre portuaire innovante avec un lien terre-mer et en incluant le territoire du port et pas le port seul. Ces projets sont onéreux, 35 millions à Sainte-Marie, le triple au Barcarès comment la fédération peut aider? Tant que le serai président de la fédération, je soutiendrai les projets qui s'intègrent dans les territoires. On assiste ainsi les trois projets locaux. Mais si c'est seulement pour augmenter le nombre d'anneaux, ils n'ont pas besoin de moi. D'autres projets vont-ils poindre dans les P.-O.? Saint-Cyprien va réaliser une réhabilitation complète autour de son port, un projet urbain. Argelès travaille à un port à sec et Canet-en-Roussillon revoit sa zone technique. Quant à Port-Vendras, c'est un joyau qui peut apporter une dynamique économique importante. Il est le seul port à pouvoir accueillir de très grandes unités, il accueille d'ailleurs L'Hermione le week-end prochain.



REFERENCES

Réf 1 – les ports de plaisance changent d'amures

Réf 2 – Comment gérer le manque de places dans les ports

Réf 3 - Le dragage, casse-tête des ports de plaisance

Réf 4 – Voiles et Voiliers de mars 2013

Réf 5 - Pratiques locales – ports de plaisance ; La lente transition vers le marketing territorial

Réf 6 – La fin du grand embouteillage

Réf 7 - Le Havre, la plaisance, une activité en pleine mutation

Réf 8 – Dossier de port – Pièce A : Le port de Bretignolles répond à la pénurie d'anneaux de plaisance.

Réf 1 – les ports de plaisance changent d'amures

Les ports de plaisance changent d'amures

La Fédération française des ports de plaisance veut devenir acteur de l'aménagement du territoire. Elle souhaite aussi se saisir du problème des boues de dragage.

Créée en 1979, la FFPP compte aujourd'hui 326 adhérents qui ne veulent plus apparaître comme de simples parkings à bateaux. « Nous souhaitions nous positionner comme force de proposition et devenir de véritables acteurs économiques », explique le Catalan Serge Pallares. Le président de la fédération a réclamé aux ministères concernés « que des états généraux des ports soient organisés dès le début 2011. Il faut faire avancer le principe que les ports de plaisance sont une porte d'entrée pour les zones côtières et que nous sommes des outils d'aménagement du territoire, »

L'équipe de la FFPP entend aussi tordre le cou « à l'idée qu'il manquerait 54 000 places dans nos ports. Ce chiffre est fantaisiste. » L'état des lieux exact sera connu en janvier. « Les premiers dépouillements de ce recensement exhaustif, font apparaître un chiffre deux fois inférieur aux estimations », indique



À droite, Serge Pallares, président de la FFPP et le Brestois, Gilbert Le Corre,

Serge Pallares, « La moitié de ces places manquantes pourraient être facilement comblée en valorisant les espaces portuaires délaissés, notamment par la pêche. » La fédération imagine aussi « investir les estuaires et les canaux, con su le faire les Anglals ».

Des propositions qui se à un problème majeur, celui gage. Associations de prote l'environnement et pêcheurs sionnels dénoncent les me ces rejets en mer. « Sur ce faut arrêter le double langa le nautisme », dénonce Se lares. « On ne peut pas, d' promouvoir des bateaux de plus écolos et de l'autre, se resser des sédiments pollu discours percutant, « mais saire. Nous devons tous nu biliser sur ce dossier. »

Le président de la FFPP associer les collectivités et ir qui rejettent leurs effluents et « Pourquoi ne pas leur dema participer aux frais de traite

Jean-Pierre BUII et Marc LAMBRE



Réf 2 – Comment gérer le manque de places dans les ports

Quest-France Vendredi 14 décembre 2012 Vendée

Comment gérer le manque de places dans les ports

NauticLes plaisanciers doivent patienter longtemps avant de disposer d'un anneau. Une situation « tendue » qui a amené la Répression des fraudes à se pencher sur la question.

Pourquoi ? Comment ?

Peut-on encore amarrer de nouveaux bateaux en Vendée ?

Une question centrale au salon nau-tique de Paris. Naviguer, c'est bien. Mais il faut - garer - son embarcation. Cette préoccupation des clients est donc aussi celle des vendeurs ou ac-teurs du tourisme. Deux niveaux de teus du fourisme. Ceut inveatir de réponses possibles. Un, augmenter le nombre de places. C'est le débat autour du projet de Brétignolles-sur-Mer, par exemple. Deux, gérer au mieux la pénurie. Car il faut parfois attendre très longtemps.

Un exemple. Comment

ca se passe a ux Sables?
Environ 1 400 places à Port-Olona.
Dont plus de 200 temporaires, selon
saison et événements, 450 appartiennent à des privés. À vendre au petit bonheur la chance. Les autres

sont à louer.

Temps d'attente ? « Cinq à dix ans répond Mathieu Thébaud, directeur. Quand une place se libère, on la propose au suivant sur la liste. Par ordre d'inscription. « Actuellement, 350 personnes patientent. « On a épuré en faisant payer l'inscrip-tion. « La ville mise, surtout, sur un port à sec de 450 places, prévu d'ici

Y a-t-il des risques de « passe-droit » ?

C'est la question que s'est posée la Répression des fraudes. « Partout en France, la situation est tendue, rappelle Bernard Blot, le directeur adjoint de la direction dénartementale de protection des nopulations. L'émergence de cette Les ports de plaisance du littoral vendéen Les Sabies-d'Oionne 10 km Ports à flots Ports d'échouage L'Arguillan-sur

problématique nous a amenés à nous y intéresser. « Un enquêteur a travaillé toute l'année 2012. Il a au-ditionné cinq ports : Noirmoutier, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Les Sables, Jard-sur-Mer et Port-Bourge-nay. Entretiens, archives et dossiers... On s'est demandé de qu'on avait fait de mal », lâche même l'un des acteurs concernés. Juste une « enquête d'observation », rassure Ber-

nard Blot.
Pour 6 500 places disponibles en Vendée, il y aurait environ 1 300 de-mandes sur listes d'attente. En l'absence de réglementation précise, la gestion est laissée à la discrétion des dirigeants. « Les situations sont

différentes, constate Bernard Blot. Notamment concernant la réparti tion entre professionnels et plaisan-

Que comptent faire les responsables ? Le rapport a été transmis aux autori-Le tapport a de transmis aux autori-tés. Préconsiations ? Une harmonisa-tion des pratiques et plus de « trans-parence », « Nous proposons de mettre en place le règlement de la Fédération française des ports de plaisance », indique Bemard Blot.

Le Dénartement concessionnaire confie à des collectivités, société d'économies mixte ou opérateurs privés. « À eux de décider, pense Bru-no Retailleau, président du conseil général. À notre connaissance, pas de soucis particuliers. » La Répression des fraudes n'en fait pas un cas. Mais compte suivre le dossier. « Pour éviter d'en arriver à des entorses. »

Des places dans les petits ports ? Personne pour une réponse cen-trale vendéenne. Au Nautic, ça inté-resse pourtant les plaisanciers. « À Noirmoutier, comme partout, c'est plus compliqué pour les grandes tailles », indique Pascal May, responsable du nautisme. À Saint-Gilles « l'achat d'une embarcation fabri-quée localement permet de rac courcir l'attente », précise la Répres-sion des fraudes. L'Aiguillon a rénové 40 anneaux.

«Encore quelques possibilités pour des bateaux de moins de 2,5 mètres de largeur, constate Fabien Marionneau, chef de port. Après, c'est trois à six mois d'attente. »

Matthieu MARIN.

Réf 3 - Le dragage, casse-tête des ports de plaisance

Ouest France du 14 décembre 2012 Le dragage, casse-tête des ports de plaisance

Réélu dimanche dernier au conseil d'administration de la Fédération française de voile, Serge Pallarès, de Saint-Cyprien dans les Pyrénées-Orientales, a été réélu à la tête de la FFPP (Fédération française des ports de plaisance). Une élection dans un fauteuil et « à l'unanimité » souligne René Gaudino son vice-président,

patron du port de Martigues dans les Bouches-du-Rhône. Au menu de la réunion annuelle,

souhaitent s'équiper. »

des sujets récurrents comme la tarifi-cation selon la longueur. « Il faut que tous les ports adoptent les mêmes critères de calcul pour que les pro-priétaires paient le même tarif par-tout », indique le Martégal. On a aussi évoqué les listes d'attente. 50 000 de mandes seraient en souffrance. « En réalité, c'est moins. Un bateau peutêtre inscrit à plusieurs endroits. Pour y voir clair, il faudrait réussir à croiser nos fichiers », suggère le Méditerranéen. Autre piste. « Favoriser le développement des cales de mise à l'eau ». En région Paga, « la collectivité territoriale a choisi d'épauler financièrement les communes qui



Serge Pallarès a été réélu à l'unanimité à la tête de la FFPP.

Le sujet qui inquiète le plus les gestionnaires de ports, « c'est celui du dragage. Les contraintes administratives sont de plus en plus lourdes et les tarifs grimpent », constate René Gaudino. « Pourtant, si rien n'est fait dans les deux ans, certains ports ne pourront plus offrir les mêmes conditions d'accueil. » Une sonnette d'alarme que la FFPP tire depuis plusieurs années

Jean-Pierre BUISSON.



Réf 4 - Voiles et Voiliers de mars 2013

Voiles et Voiliers Mars 2013





pendant les deux mois d'été. Ça se complique franchement en Méditerranée, bassin qui regroupe à lui seul 120 des 247 ports susceptibles d'accueillir notre 10 mètres: un seul contrat an-

bles d'accueillir notre 10 mètres; un sent contrat annuel (mais réserve aux résidents) et une dizaine de places en visiteur à l'aunée...
Moralité, difficile de caseson bateau dans le Sud-Est.
Mais pas impossible, surtout si l'on est pret à bouger; 70 ports méditerranéens nous ont offert une place en visiteur pour quelques mois, dont certains pour juillet/
août, la spériode noires. Malbeureusement, avec le surcoût important que cela implique; les postes visiteurs sont en moyenne 50 % plus
chers que ceux en location
annuelle, voire 100 % en
Méditerranée...

CONCLUSION: si on peut difficilement uier que les ports sont globalement satures, il reste tout de méne des places, disponibles immédiatement et punt toute l'année. Et même si le port de vos rèves est archiplein et ne peut pas vous accueillir, il faut savoir que la location annuelle à flot ne sera plus, dans le futur, le motébe absolu. De nombreuses alternatives existent et se dève loppent d'année en année, le secteur se déplaçant l'entement d'une logique d'aun bateau-une places vers une autre de agarantie de ser vices. Ce concept, cher aux gérants de ports mais qui n'en est cu'à ses halbutte ments, vise à permettre à chaum de naviguer quand il le souhaite, sans disposer d'une place à flot 365 jours par an mais en combinant les solutions alternatives (puir equestions/pépanses) à la fin de ce dossier pour plus de détails).

Moratifé : si iont n'est pas rose, loin de là, en étant flexible et en s'adaptant, il est tout à fait possible de naviguer en tout point du littoral et à toutes les périodes de l'année. Car après tout, on n'achète pas un bateau pour le laisser au port!

LES PORTS DE PLAISANCE SONT-ILS VRAIMENT SATURÉS ?

Assurément, oui. Sur ce point, et c'est bien l'un des seuls, tous les acteurs de la filière nautique s'accordent à l'unisson : il manque aujourd'hui des places pour satisfaire à toutes les demandes. C'est que la plaisance est en France un vrai sport national! Les tarifs de port y sont en moyenne 50 % moins élevés qu'ailleurs, sauf pour une large partie de la Méditerranée où ils ont une fâcheuse tendance à se rapprocher de plus en plus des standards internationaux... Ajoutez à cela une culture de la voile bien ancrée dans les pratiques et un littoral riche d'une diversité exceptionnelle, et vous comprendrez mieux pourquoi il y a chez nous tant de plaisanciers. Mais beaucoup d'adeptes veut dire beaucoup de bateaux, et les ports ont du mal à suivre. Oui, il reste quelques places (woir nos tableaux pour le détail), mais globalement tous les acteurs du secteur l'affirment: même s'il existe de grandes disparités selon les régions, les ports sont clairement saurés.

«METTRE DES PONTONS DE 200, 300 MÈTRES, ON PEUT LE FAIRE, MAIS CE N'EST PAS CE QUE VEULENT IFS USAGERS.»

2 COMBIEN MANQUE-T-IL DE PLACES DE PORT ?

C'est LA question qui fâche. Et la bataille des chiffres fait rage. Si l'on fait l'addition de l'ensemble ron ratt i addition de l'ensemble des listes d'attente des ports du littoral, on arrive au chiffre hallucinant de... 120 000 demandes! Gloups... Y aurait-il donc 120 000 bateaux SDF en attente d'une place? Non! Loin de là. Rien un'en prijeurgit les daublors (prequ'en enlevant les doublons (personnes inscrites sur plus d'une liste) et les demandes jamais renouvelées, on passe à environ 50 000 inscrits. C'est déjà mieux ! Mais ce chiffre est encore large-ment surestimé. Il ne tient compte ni des personnes inscrites ayant déjà une place ailleurs (qui la libé-reront une fois leur nouvelle place obtenue), ni des inscrits n'ayant pas encore de bateau. En incluant ces paramètres et pour faire une moyenne des différents avis sur la question, les estimations oscillent entre 20 et 25 000 demandes réel-les. Difficile d'être plus précis : comme le soulignent certains responsables de ports, de Pédération française des Ports de plaisance FFPP ne s'implique pas assez sur cette question, elle seule pourrait assurer la coordination pour mieux évaluer la demande et centraliser les données, mais elle ne le fait pas...» Dommage, en effet.



Roscoff. Ouvert en 2012, il dispose encore de 200 places, sur les 625 crêées. Il reste aussi de la place à Perros-Guirec, pour les petites unités.

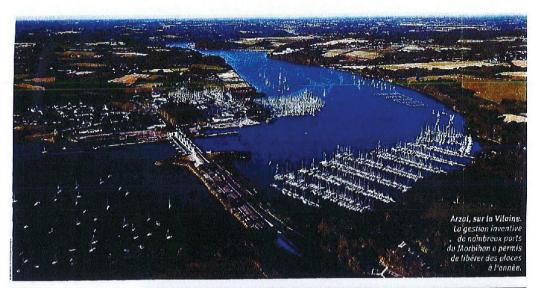
COMBIEN Y A-T-IL DE PLACES EN PROJET ACTUELLEMENT?

Les projets confirmés et/ou déjà engagés représentent environ 4 000 places sur l'ensemble du littoral, ports à sec compris. Le
plus ambitieux étant celui du
port des Minimes à La Rochelle,
projet pharaonique qui va permettre d'offrir 1 200 nouveaux
postes. En rajoutant les projets à
l'étude, on atteint un total de
16 000 places potentielles. Mêne
si, crise oblige, un grand nombre
d'entre elles ne verra jamais le
jour. Au final, on peut quand même tabler sur 6 à 8 000 places
nouvelles d'ici 2020.

4 EST-IL ENVISAGEABLE DE CRÉER DE NOUVEAUX PORTS ?

Non, du moins pas à grande échelle. C'est en pratique extrêmement compliqué, et de toute façon pas dans l'air du temps : audelà de la complexité des procédures à suivre pour entreprendre de tels travaux, l'heure en cébut de XXI s'siècle est à la protection de l'environnement. En d'autres termes, on bétonne moins le domaine public maritime. C'est d'ailleurs ce que souhaitent les plaisanciers qui, bien que premières victimes de la pénurie, ont avant tout à cœur la préservation de ce milieu.





EST-IL POSSIBLE D'AGRANDIR LES PORTS EXISTANTS ?

C'est en effet une solution. Et de nombreux projets existent. L'agrandissement des structures existantes apparaît comme le com-promis idéal entre respect de l'en-vironnement et nécessaire adaptation à la demande. Mais cette solution a aussi ses limites : d'une part, elle est trop coûteuse pour part, ette est trop couteuse pour étre mise en œuvre par les petites structures comme les ports muni-cipaux (48 % des ports français); d'autre part, les plaisanciers com-me les gérants de port sont atta-chés au maintien d'une plaisance «à taille humaine». Comme le sou-ligne Pierre Weïss, en charge du développement et de l'entretien technique au Cap-d'Agde, «mettre des pontons de 200, 300 mètres, on peut le faire, mais ce n'est pas ce que veulent les usagers». Dans de telles conditions, «le service ne suit pas». Bref, on ne veut pas d'une plai-sance industrielle. De plus, les ports sont tout simplement souports sont tout striptenent sou-mis aux limites physiques de leur environnement : on peut étendre dans une certaine mesure, mais difficile d'élargir une bale! Une fois tout l'espace disponible utilisé, impossible d'agrandir davan-tage. A moins de gagner les instal-lations sur la mer, mais on en revient alors aux mêmes problèmes : les coûts s'envolent, et le littoral n'en sort pas embelli...



Port Tudy, île de Groix. Même dans les zones à forte pression, on peut trouver des places, mais au prix fort.

MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

Notre enquête a été réalisée par téléphone entre le 9 janvier et le 24 février 2012 puis entièrement réactualisée en janvier 2013.
Nous nous sommes présentés comme un plaisancier ayant aquis récemment un Dufour 335 Crand Large, 9,98 mètres de large, 1,90 mètre de tirant d'eau, soit un modèle correspondant à la catégorie de place la plus demandée dans les ports de plaisance. Nous venions de déménager dans la distant de la Catégorie de place la plus demandée dans les ports de plaisance. Nous venions de déménager dans la distant de la Catégorie de la la Catégorie de place la plus demandée dans les ports de plaisance. Nous venions de déménager dans la catégorie de place la plus demandée dans les ports de plaisance. région du port concerné et lui cherchions une place définitive. - Cette enquête livre les résultats pour 247 ports de plaisance du

littoral français, qui compte un total d'un peu moins de 320

ports. Les ports ne figurant pas dans nos tableaux ne correspon-daient pas aux caractéristiques techniques du bateau (le plus

uarem, pas aux caracteristiques economies ou dateau (le plus souvent, tirant d'eau trop élevé). Nous avions convenu d'appeler chaque port au maximum à trois reprises, en respectant un intervalle d'une semaine entre chaque appel et, le cas échéant, en respectant les horaires d'ouverture indiqués par la messagerie vocale du port. - Un mea culpa pour finir : à force de composer des numéros, on

commet quelques erreurs ! Nous avons donc bien involontairement dérangé quelques inconnus... Toutes nos excuses aux intéressés !



> Trèbeurden. Il reste dans ce port quelques places pour tout (vpe de bateau.

QUELLES AUTRES SOLUTIONS PEUVENT PERMETTRE D'AUGMENTER LES CAPACITÉS D'ACCUEIL ?

Optimisation du plan d'eau. Tel est le leitmotiv des ports depuis quelques années. Ou comment augmenter le nombre de places sans agrandir le port. L'idée est simple : repenser l'organisation et installer des équipements novateurs pour gagner des postes d'amarrage. Pontons mobiles, pontons flottants, pontons mois larges, bras d'amarrage pour les grandes catégories, mouillages en croix, ces procédés, sans régler le problème de la pénurie, permettent d'optimiser l'espace et donc de gagner des places. Ajoutons à cela la multiplication des ports à sec, technique aujourd'hui fiable qui permet de stocker beaucoup de bateaux dans un espace très réduit et sans toucher au littoral. Pour des prix inférieurs ou égaux à ceux d'une place à flot, avec en plus des économies d'entretien substantielles pour le plaisancier. It il y a de la place !





La Grande-Matte. Cantrairement à la Bretagne Nord, quasiment tous les ports de Méditerranée sant complets.

LA MOYENNE D'ÂGE DES PLAISANCIERS EST ÉLEVÉE : À LA ROCHELLE,

50 % DES USAGERS DU PORT ONT PLUS DE 60 ANS, 33 % PLUS DE 70 ANS.

7 N'Y A-T-IL PAS TOUT SIMPLEMENT DES ALTERNATIVES À LA PLACE À L'ANNÉE ?

Si, et c'est même la solution d'avenir. A bien y penser, qui a vraiment besoin d'un poste à ponton 365 jours par an ? Comme il est difficile d'augmenter massivement le nombre de places, les solutions sont ailleurs. It elles existent. La gestion «intelligente» pour commencer, dont la SAGEMOR est le grand pionnier depuis plus de dix ans avec son Passeport Morbihan: il permet de maximiser l'usage de chaque place dans tout un réseau de ports, en incitant les plaisanciers à prévenir de leur départ pour pouvoir utiliser leur place durant leur absence, en échange de nuitées gratuites dans les autres ports du réseau. Un système plébiscité, et qui permet au passage de centraliser les listes d'attente pour les rendre plus pertinentes. En allant plus loin, les gérants de ports insistent sur la nécessité de développer une logique «de service» qui se substituerait à celle du «un bateau-une place» aujourd'hui en vigueur; sans avoir une place fixe au ponton, le port vous garantirait une place toute l'année, à sec, au ponton ou à mouillage, selon les périodes et en fonction des besoins de chacun. Ce qui permettrait d'utiliser bien plus efficacement les postes, et donc de contribuer à résorber la pénurie sans bétonner les côtes. Le potentiel est récl, aux ports maintenant de convaincre les plaisanciers en développant des services fiables à des prix abordables.

8 QUID DES EFFETS DE LA CRISE ?

Les avis sont partagés. Certains professionnels prédisent une baisse abyssale des immatriculations dans les années à venir, d'autres estiment que baisse il y aura, mais dans des proportions somme toute assez limitées. Ce qui est sûr, c'est que la crise change la donne : en période de vaches maigres, les loisirs sautem avant le reste, et de plus en plus de plaisanciers n'ont malheureusement tout simplement plus les moyens de naviguer. Mais si le marché médian est en baisse, à regarder les statistiques on constate que les unités grand luxe se vendent toujours aussibien! Ce n'est pas la crise pour tout le monde... Elle a surtout pour effet de réorienter les achais vers des unités plus petites, même si le marché très minoritaire des grands croiseurs se maintient.



LA FORTE PRESSION SUR L'OFFRE DE PLACES VA-T-ELLE SE MAINTENIR ?

En plus de la crise, d'autres facteurs laissent à penser que la demande en places va de toute façon s'atténuer. La moyenne d'âge des plaisanciers est élevée: pour prendre l'exemple de La Rochelle, 50 % des usagers du port ont plus de 60 ans, 33 % plus de 70 ans. Des clients qui, à moyen terme, vont cesser de naviguer. Or la nouvelle génération a des attentes différentes : la voile recule au profit du moteur, et la taille moyenne des unités baisse (alors qu'elle augmentait constamment depuis les années 80). Sur les 31 000 immatriculations enregistrées en 2011, 11 000 concernent des jet-skis, 3 000 des voiliers... Des unités plus petites donc, qui prennent moins de place dans les ports.

10 LE SYSTÈME DES LISTES D'ATTENTE EST-IL EN PÉRIL ?

Non. Le système n'est pas parfait, loin de là : doublons, postulants ayant déjà une place ailleurs ou n'ayant pas encore de bateau, demandes qui relèvent plus du rève lointain que du véritable projet, tout cela rend très difficile de se faire une idée de la demande réelle. Mais la liste d'attente reste à ce jour le moyen le plus simple et le plus efficace pour attribuer les pos-tes : un système qui céderait les places disponibles au plus offrant n'aurait plus rien de démocratique! Et provoquerait une envolée incontrôlable des tarifs. Pas d'inquiétude donc si vous êtes inscrit depuis dix ans et attendez fébrilement l'ob-tention du précieux sésame : les listes ne vont pas disparaitre du jour au lendemain ! En revanche, il est évident que le systeme dolt être optimisé, justement pour réduire ses carences et permettre une meilleure connaissance de la demande. Dans l'intérêt de tous.

11 LES LISTES D'ATTENTE SONT-ELLES PAYANTES ?

Ça dépend. C'est de plus en plus souvent le cas, mais la pratique n'est pas généralisée. D'ailleurs, rassurez-vous, rien d'exorbitant : il vous en coûtera entre 10 et 20 euros par an pour rester sur la liste, avec parfois des frais d'inscription la première année qui ne dépassent jamais 30 euros. Le but recherché est en fait de conserver sur la liste uniquement les personnes vraiment intéressées : pour rester sur la liste, il faut se manifester tous les ans, les «fausses» demandes sont donc vite écartées. Grâce à cette mesure simple, certains ports ont vu leur liste d'at-tente diminuer de plus de moitié...

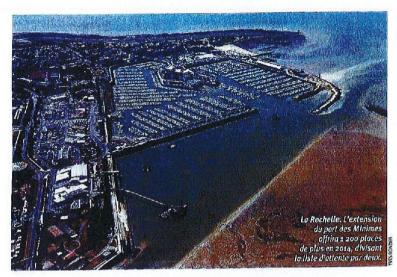
«IL Y A HUIT ANS, DÉJÀ...»

Nots avions réalisé une enquéte similaire en 2004. Et force est de constater que, sans surprise, la pénurie de places s'est aggravée. Si la situation est restée relativement stable dans le Manche (17 contrats annuels et 11 places en visiteur à l'année proposés en 2004, contre 12 et 17 aujourd'hui), elle s'est en revanche beaucoup détériorée sur les bassins Atlantique et Méditerranée (en Atlantique, 10 contrats annuels et 23 places visiteurs à l'année en 2004, 1 et 13 aujourd'hui); en Méditerranée, 3 contrats annuels et 6 places visiteurs à l'année en 2004, 0 et 6 aujourd'hui). Anis on est quand même loin du blocage généralisé promis par les industriels en 2004 (qui parlaient, déjà, de 54 000 places manquantes, soit le même chiftre qu'aujourd'hui). A noter sur ce point, et c'est regrettable, que la Fédération des industries nautiques (FIN), contactée au Nautic qui s'est déroulé porte de Versailles du 2 au 11 décembre 2011, n'a pas souhaité communiquer sur le sujet, «trop politique». Pomprane

Reste à espérer que les huit prochaines années verront la tendance s'inverser!







12 ÊTRE INSCRIT SUR LISTE D'ATTENTE CRÉE-T-IL DES OBLIGATIONS ?

Non. Certains ports posent des conditions à l'inscription, comme par exemple de fournir le certificat d'immatriculation du bateau (ce qui élimine de facto les personnes n'ayant pas encore acquis le navire de leurs rèves). Mais une fois inscrit, à part payer la cotisation annuelle dans les ports ayant instauré un système payant (voir question précédente), vous n'avez plus qu'à attendre. Quand votre tour viendra, libre à vous d'accepter ou pas la place proposée, mais sachez qu'en cas de refus, certains ports vous renverront illico tout en bas de la liste. D'autres vous laisseront une chance, mais feront de même au deuxième ou troisième refus. La plupart vous laisseront conserver votre précieux statut de tête de liste. Chaque port a sa recette, à chacun de bien se renseigner.

POUR GAGNER DU TEMPS, PUIS-JE ACHETER D'OCCASION UN BATEAU OCCUPANT DÉJÀ UNE PLACE ET RÉCUPÉRER CELLE-CI ?

En théorie, non. En pratique, ça se fait. Lors de notre enquête, de nombreux ports méditerranéens nous ont même présenté cette technique comme le seul moyen d'obtenir une place. Certains ports offrent donun peu de souplesse, mais cela reste l'exception. A la queue, comme tout le monde!

14 J'AI DÉJÀ UNE PLACE EN CONTRAT ANNUEL. PUIS-JE LA PERDRE ?

En théorie oui, car vous jouissez en fait d'un simple droit d'usage valable un an renouvelable. Vous variation de la reconstruction de la reconstruction de votre place, raison pour laquelle vous n'avez le droit ni de la sous-louer ni de la céder au plus offrant. Dans la pratique néanmoins, pas de souci à vous faire : il n'y a à notre connaissance pas d'antécédent d'usagers expulsés manu militari au moment du renouvellement de leur contrat annuel. Les maîtres de ports ont en revanche lancé l'offensive contre les «bateaux-ventouses». De tels clients ne sont plus les bienvenus, et les capitaineries le font sa-voir ! Exemple au Cap-d'Agde, où le pon propose à ceux qui le souhaitent la prise en charge de la décons-truction de leur bateau pour 120 % du prix du contrat annuel. Soit pour bien moins cher que dans le privé. A Port-Camargue, on propose dans un premier temps au plaisancier «fantome» de s'occuper gracieusement de la déconstruction. Si celui-ci ne se manifeste pas, le port peut unilatéralement mettre fin au contrat, ap-pliquer au plaisancier indésirable le triple du tarif journalier haute saison et l'attaquer en justice pour occupa-tion abusive du domaine public. Radical! Résultat: rien qu'en 2011, Port-Camargue a pu ainsi évacuer dix bateaux. Autant de places en plus pour ceux qui naviguent.



Réf 5 - Pratiques locales – ports de plaisance ; La lente transition vers le marketing territorial

PRATIQUES LOCALES

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Ports de plaisance La lente transition vers le marketing territorial

POURQUOI?

Sous l'impulsion d'élus et de gestionnaires de ports, des stratégies se mettent en place pour faire du port de plaisance un outil d'attractivité et de développement économique du territoire.

POUR QUI?

Les ports de plaisance ont longtemps été considérés comme de simples parkings à bateaux. Mais la population des plaisanciers évolue, ainsi que leurs attentes, vers davantage de services.

COMMENT?

Opérations de rénovation, propositions de nouveaux services destinés aux plaisanciers, etc., l'enjeu est souvent de transformer le port en un véritable lieu de vie. Une mutation parfois complexe.

es vents ont tourné. Terminée, la saturation généralisée des ports de plaisance français. « A l'exception du littoal méditerranéen et de rares zones ur l'Atlantique, les listes d'attente ont ondu comme neige au soleil», constate lerge Pallarès, président de la Fédéraion française des ports de plaisance FFPP). Et les 15000 places gagnées es dix dernières années sur le littoal du pays n'expliquent pas, à elles eules, ce retournement de situation.

tudes en cours

rois raisons principales sont avanées: la baisse des ventes de bateaux, es dernières années, le vieillissement e la population des plaisanciers - âgés a moyenne de 54 ans, avec 29% qui nt plus de 70 ans -, et l'émergence e nouvelles habitudes de navigation. e plaisancier de demain voudra, en ifet, plus qu'un anneau - nom donné une place dans un port - dans un arking à bateaux... «Il sera davange client d'un plaisir à prendre sur, en dehors de l'eau mais aussi désiaux de changer plus souvent de lieu. e tout sans être forcément propriéire de son embarcation», analyse

ATOUTS

- Une grande capacité d'accueil:
 470 ports de plaisance en mer,
 50 ports et haltes fluviales recensés en France. Soit environ 165 000 places.
- Un secteur porteur avec environ 4 millions de plaisanciers dans le pays.

LIMITE

- Des ports restés longtemps dans une approche technique de gestion de places.
- Une multitude d'acteurs et d'institutions autour des ports, ce qui tend à compliquer les initiatives locales.

Emmanuel Jahan, directeur des ports et du développement de l'économie littorale à la chambre de commerce et d'industrie (CCI) Nantes-Saint-Nazaire (Loire-Atlantique).

Ici ou là, des gestionnaires de ports dont font partie les communes et intercommunalités, s'organisent afin de «générer de l'attractivité grâce à leur port, pour en faire un outil économique fort du territoire », poursuit Serge Pallarès. Et c'est une véritable révolution dans un lieu traditionnellement technique où le champ lexical du marketing était tabou. Sans compter que, selon Christophe Chabot, maire de Brétignolles-sur-Mer (lire p. 24), «la longueur des listes d'attente n'a pas facilité les remises en question».

A la CCI Nantes-Saint-Nazaire qui gère 4 ports de plaisance (Piriac-sur-Mer, La Baule-Le Pouliguen, Pornichet et Pornic), une grande enquête va être lancée «pour mieux cerner les besoins et les attentes des clients», enchaîne Emmanuel Jahan. «Nous n'y voyons pas très clair pour l'instant mais l'idée serait de faire en sorte que les ports deviennent de vrais lieux de vie.» A l'image de ce que projette également la ville de Cannes, lancée

dans des travaux d'aménagement du port Canto. Outre l'aménagement des espaces portuaires pour favoriser les déambulations et les connexions avec la ville, de nombreux locaux commerciaux vont voir le jour d'ici à 2018. «Le port est la figure de proue d'une ville ». poursuit Jean-Yves de Chaisemartin, maire de Paimpol (7300 hab., Côtesd'Armor). Ces 5 dernières années, cette ville a investi 2 millions d'euros pour la rénovation de son port. «Il est ainsi devenu un lieu de rencontres d'autant plus important qu'il est situé en cœur de cité avec de nombreux services à proximité.»

Une porte d'entrée, pas une fenêtre...

Serge Pallarès, à la FFPP, résume l'idée. «Les ports de plaisance ne doivent plus seulement être des fenêtres sur l'océan. Ils sont appelés à devenir des portes d'entrée sur le territoire. » Le modèle à suivre s'appelle Gruissan (4600 hab., Aude). Son port de 1650 places est géré par l'office du tourisme, piloté par Jean-Claude Méric. «La course aux anneaux, je n'en veux plus, explique-t-il. Une extension est lourde. Pour ajouter 450 places, il me

2 · LA GAZETTE • 27 JUILLET 2015





OU TOURISME GRUTSSAN



L'EXPERT

PHILIPPE MAUD'HUI, directeur de l'ingénierie et du développement d'Atout France

«Changer les mentalités prend du temps»

De la même manière que tous as territoires ne sont pas tourisiques, les ports de plaisance ne ont pas tous des équipements vocation touristique. Certains orts, de petite ou de moyenne aille, remplissent avant tout in rôle social sur le territoire vant d'avoir un rôle économique. l'autres, en revanche, ont claiement un rôle économique et ouristique, de par la station où ls sont implantés, leur capacité l'accueil et le profil des plaisaniers accueillis. On observe une réritable évolution avec des ports jui ont aujourd'hui une approche plaisancier-client" et non plus plaisancier-usager". Les gestionnaires voient évoluer leur rôle de capitaine de port qui délivre des autorisations d'occupation, à patron d'une entreprise de services. Cela implique un changement des mentalités qui prend du temps. La constitution d'un référentiel de labellisation des ports de plaisance en matière d'offre et de services aux plaisanciers est aussi en cours. L'objectif étant d'être reconnu "Qualité tourisme". Le secteur connaît donc une mutation importante, avec l'enjeu de faire des ports non plus un outil saisonnier mais une structure qui fonctionne toute l'année avec une capacité de développer des retombées économiques à 360°.»

Les structures exemplaires labellisées

Après une première phase en 2010-2011, le concours national pour des ports de plaisance exemplaires revient en 2015. Créé sous l'égide du ministère du Développement durable, il vise à labelliser des structures centrées sur l'amélioration de leurs capacités d'accueil et celle des services proposés aux plaisanciers.

Tout savoir sur http://bit.lv/lInDsk3 fallait 8 millions d'euros à rentabiliser sur quinze ans. Je préfère me diversifier et apporter des services nouveaux en valorisant la destination», explique-t-il.

Depuis 2008, il s'efforce donc de créer des passerelles entre le port et l'arrière-pays. Sa stratégie se déploie lorsque le plaisancier est encore au large. «Nous avons noué un partenariat avec les concepteurs d'un logiciel de navigation. En sélectionnant un port, il a aussitôt toutes les informations touristiques sur le site. » A terre, des totems d'information ont été érigés sur les pontons et la capitainerie, transformée en point d'accueil touristique. «Ensuite, c'est tout bête, mais le plaisancier est à pied. Pour favoriser son itinérance, nous avons créé, en 2014, une écogare », reprend-il.

Au total, 10 vélos à assistance électrique (VAE) sont à disposition pour naviguer en intra-muros. De petites remorques spécifiques ont même été conçues afin de permettre au plaisancier de ramener ses courses du supermarché local. Et s'il veut gagner l'arrière-pays, il grimpe sur l'une des 4 voitures électriques, disponibles en location «à tarif préférentiel», (***)

LA GAZETTE · 27 JUILLET 2015 · 23





Brétignolles-sur-Mer (Vendée) • 4300 hab.

Le long chenal vers le nouveau port

Le maire, Christophe Chabot, porte le projet du nouveau port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer depuis 2001. «Je suis un peu usé». avoue-t-il. En colère aussi contre les associations environnementales et les partis écologistes qui multiplient les recours. «En matière d'environnement, nous respectons toutes les chartes imaginables. Si nous avions choisi d'installer un programme immobilier de 1000 maisons, qui aurait été bien plus polluant, on nous aurait laissés tranquille.» Situé sur le site de la Normandelière, ce port devrait comporter 1000 anneaux. Les élus l'imaginent comme un « lieu de vie», avec des commerces et une base de loisirs. «Nous souhaitons que les plaisanciers deviennent des consommateurs touristiques du ter-

ritoire », poursuit le maire. « Notre raisonnement n'est pas de faire un port pour ceux qui ont des bateaux. Ces derniers, ne sont qu'un moyen de financer le projet, par la location d'anneaux. » Le maire table sur un budget de 40 à 45 millions d'euros. Le recul de la moyenne d'âge des plaisanciers ne l'effraic pas. « Nous devons être imaginatifs en proposant d'autres concepts comme le bateau-habitat qui deviendrait un lieu de vacances. » Une nouvelle enquête publique devrait être ouverte fin 2015 ou début 2016.

CONTACT

Mairie, tél.: 02.51.22.46.00.

LEBILAN

La contrainte environnementale est au cœur d'un projet qui prévoit de nouveaux aménagements.

(***) glisse Jean-Claude Méric. «Elles sont toutes équipées d'un GPS qui distille au fil de l'eau, des informations sur l'histoire du pays, les sites à observer, les caves ou châteaux cathares à visiter, etc. » Des escales «bien-être» dans le centre de balnéothérapie du coin sont aussi proposées. «L'enjeu maintenant est de développer ce concept dans d'autres ports. Nous y travaillons avec la FFPP.»

Ça bouge aussi du côté les DSP

En Bretagne aussi, le marin façon (vieux loup de mer» est en train de levenir un client. Il accède désornais à de nombreux services qu'il ugeait autrefois bien futiles: restauation, laverie et même sauna comme 'est le cas à la capitainerie de Lorient Morbihan), «Certaines collectivités erritoriales commencent également introduire des volets "promotion et éveloppement touristique" dans les ppels de délégation de service public DSP]», constate Brieuc Morin, secréaire général de l'Association des ports e plaisance de Bretagne. «Auparaant, seule la conception technique tait envisagée. » C'est ainsi que le ges2500 emplois directs

et 162 MC de chiffre d'affaires sont générés par les ports de plaisance. Les spécialistes estiment que la création de 100 anneaux dans un port maritime entraîne la création de 2 emplois directs et 8 indirects.

Source: «Les ports de plaisance en Europe». Euromarina/FFPP.

33 %
des hateaux
dans les ports de
plaisance français

sortent plus de

30 jours par an. Source: «Le marché de la plaisance en France» ODIT France/Atout France, 2008. tionnaire de port se mue aussi parfois en organisateur d'événements: salon nautique, régate, course à la voile et même festival de musique!

Une filière à développer

Malgré ces bouleversements, la construction de nouveaux ports n'est pas d'actualité en France. Pour des raisons principalement environnementales, la mission «mer et littoral» de l'Assemblée des départements de France l'a d'ailleurs vivement déconseillé dans un rapport de juin 2014 (*). A l'exception de Brétignolles-sur-Mer (lire cidessus), il n'existe pas de projets avancée en façade maritime.

Dans les terres, en revanche, des initiatives naissent comme à Frossay (3000 hab., Loire-Atlantique) qui mise sur un port à sec pour booster son économie locale. Il a été installé en mai 2013, sous l'impulsion de la communauté de communes du Sud Estuaire, à 7 milles nautiques (13 km) de l'estuaire de la Loire. L'objectif était d'attirer des plaisanciers en mal de places sur la côte. Mais aussi de développer toute une filière nautique (fabrication de ponts, sellerie, motorisation, réparation...) sur la zone d'ac-

tivité voisine. Et pourquoi pas, à l'avenir, des activités complémentaires, par exemple la restauration ou l'hôtellerie, comme l'espèrent les élus?

La «croissance bleue» ne concerne pas que les ports avec vue sur mer. Sous l'impulsion également de programmes de promotion comme «Ports exemplaires» ou de labels («Odyssea», «Port d'intérêt patrimonial», par exemple), les ports sont invités à s'ouvrir sur leur territoire. Pour y parvenir, Jean-Yves de Chaisemartin, à Paimpol, appelle aussi à un choc de simplification. «Aujourd'hui, le port est un espace de l'Etat, décentralisé au département, concédé à la chambre de commerce et d'industrie pour sa partie commerciale et à la commune pour la plaisance. Nous avons une multiplicité d'acteurs qui ne s'entendent pas forcément, ce qui rend complexe la moindre initiative. L'enjeu serait donc de réorganiser les cités portuaires autour de la communauté de communes. Laquelle constitue une vraie perspective de développement.» Et une opportunité de retrouver des vents porteurs.

David Picot

(*) «Les départements face au défi littoral», rapport final de la mission «mer et littoral».

4 · LA GAZETTE • 27 JUILLET 2015



Réf 6 – La fin du grand embouteillage

38

Vendredi 13 novembre 2015

HORS-SÉRIE le marin

PORTS DE PLAISANCE

La fin du grand embouteillage?

Après des années de saturation, les gestionnaires cherchent à capter une nouvelle clientèle. Ils ont conscience qu'une vraie Après des années de saturation, les gestionnaires cherchent à capter une nouvelle de contraint aussi à évoluer. Lassitude a détourné certains de la plaisance. L'essor des nouvelles technologies les contraint aussi à évoluer.



Un plaisancier à Port-la-Forêt. Après des années de saturation, la circulation dans les ports devient plus fluide

Deux tendances fortes inquiètent aujourd'hui les gestionnaires des ports de plaisance. D'un côté, la proportion des propriétaires de bateaux ayant passé l'âge de 60 ans a franchi en 2014 le cap des 50 %, alors qu'elle était encore à 37 % en 2007. Celle des plus de 70 ans atteint les 23 %, contre 16 % en 2007. D'autre part, le marché de la plaisance bascule toujours plus vers l'occasion: alors que les ventes chateaux neuts pessaient 25 % du btal des ventes en 2008, ce ratio est tombé à 12 % en 2014. De fait, sur une flotte globale stabilisée à environ 1 million d'unités, le nombre de bateaux de plus de 40 ans devrait passer d'envi-on 110 000 en 2010 à plus de 370 000 en 2020. 370 000 en 2020.

Ce mouvement de fond fait craindre à terme la désaffection d'infrastructures portuaires, dont beaucoup de gestionnaires commencent déjà à sentir le vent tourner. Si le nombre de plaisantourner. Si le nombre de plaisan-ciers en France est estimé à environ 4 millions, les pratiques évoluent notablement sur la plu-part des bassins de navigation alin de contourner l'encombre-ment des aires d'accueil. Alors que la capacité est estimée à environ 250 000 places le long du littoral français, on recensait encore en 2012 plus de 40 000 demandes individuelles de places supplémentaires avec un délai d'attente allant de 4 à 6 ans. Sur un port aussi prisé que Kernèvel, dans l'agglomération de Lorient, le temps néces-

tion de Lorient, le temps néces-saire pour obtenir un anneau a été depuis lors divisé par deux. Fortement attendu par les usa-gers des ports de plaisance, ce renversement de tendance cor-respond à l'émergence de nou-veilles pratiques, mais aussi à l'amélioration graduelle des veires praiques, mais aussi a l'amélioration graduelle des méthodes et offres de service au cœur des structures gestionnaires. Et si la saturation des pontons et des mouillages est décriée depuis longtemps, il existe une activité ou le cuit. il existe une activité qui a su ir existe une activite qui a su tirer son épingle du jeu : misant davantage sur la navigation et la destination plutôt que sur l'em-barcation, la location de bateaux est un segment qui a relativement peu souffert de la crise.

Au contraire, certaines socié-tés comme Dream Yacht Charter ont su prendre une belle enver-gure en l'espace d'une dizaine d'années seulement. Aux côtés des acteurs historiques cores des acteurs historiques sont apparus des sites inter-nets, comme Click'n'boat ou la Bourse aux équipiers, qui faci-litent l'embarquement d'équi-piers et les nouvelles pratiques de co-navigation.

MONTÉE EN GAMME **DES SERVICES**

phénomène Le phénomene prenu aujourd'hui une nouvelle ampleur à travers les plates-formes de partage en ligne sur le modèle florissant d'Uber ou AirBnB. Officiellement lancé

en août demier à Marseille, le concept Saileazy propose ainsi la location de voiliers en libre-service via une applica-tion mobile. « L'innovation de cette offre réside dans la poscette offer reside dans la pos-sibilité de naviguer sur des sor-ties courtes, toute l'année, avec un accès immédiat et sans état des lieux d'entrée ni de départ. On peut réserver ainsi son voi-lier à la demière minute, incique Grégoire Guignon, son créateur.
L'achat d'un bateau et son entretien coûtent très cher. La propriété a donc moins la cote, d'autant que les gens aiment bien passer d'un loisir à un autre sans trop s'engager. »

autre sans trop s'engager. »
Seules obligations pour le
Celient de Saileasy: démontrer ses
aptitudes à naviguer, signer un
bail de 9 mois au minimum à raisson de 55 euros mensuels (entre
septembre et juin) et s'acquitter
d'une somme fisée à 60 euros
par heure passée en mer, à raison de six heures payantes par
tranche de 24 heures. Le plaisancier, pratiquant assidu et
passionné, capable de patienter pour obtenir sa place sur passionne, capacie de paien-ter pour obtenir sa place sur un ponton, semble désormais faire place au consommateur du «prêt-à-naviguer», plus exigeant et volatil. Autour de lui, se multi-plient en tout cas offres commerciales et prestations nouvelles pour l'attirer et le fidéliser.

Assurant la gestion de 12 ports et environ 10 000 places et avec une activité mobilisant plus de 200 emplois – dont une moitié de saisonniers – pour un chiffre

d'affaires d'environ 20 millions d'euros, la Compagnie des ports du Morbihan (ex-Sagemor) fait figure de pionnière dans cette approche. Cette société publique approche. Cette societé publique locale a célébré l'an dernier les 30 ans du « Passeport escales » qui incite les plaisanciers à naviguer davantage afin de bénéficier de nuitées gratuites. Initiée avec 7 ports adhérents, cette formule a connu un succès fulgurant ces dernières années, tis-sant un réseau d'une centaine de ports allant de l'Espagne à la Grande-Bretagne, dont peuvent profiter environ 16 000 plaisan-

UNE APPLICATION POUR LES MOUILLAGES

La circulation dans les ports La circulation dans les porte devient ainsi beaucoup plus fluide, libérant du même coup un grand nombre de places. CEuvrant dans cette même logique, la modernisation des grandes infrastructures fait entrevoir une réelle montée en cereme desse les crestetiques pas entrevoir une reelle montee en gamme dans les prestations pro-posées aux plaisanciers. Créé en août 2013 par la jeune entre-prise havraise S2F Network, le dispositif R-marina s'appuie sur un réseau sans fil qui per-met à l'exploitant d'un port de plaisance de contrôler à dis-tance l'ensemble de ses équipe-ments d'exploitation : solution de vidéo protection, contrôle d'ac-che auxe hardes sans content. cès avec badges sans contact, interphonie et visiophonie, affichage dynamique, mais aussi distribution de l'ensemble des fluides (eau, électricité, carburant) et même automatisation

des écluses.
L'objectif est de réduire les tâches à faible valeur ajoutée ainsi que le temps d'intervention, grâce à une communication en temps réel : ouverture à distance d'une barrière de partier de la communication en temps réel : ouverture à distance d'une barrière de partier de la communication de la tion en temps reel: ouverture à distance d'une barrière de parking, ouverture-fermeture à distance d'une vanne d'eau, suivi
en temps réel de la consommation des plaisanclers, diffusion d'un message sur les écrans
d'affichage dynamique... Une
première expérimentation a
démarré l'été demier au port du
Crouesty. In fine, l'ensemble des
ports gérés par la Compagnie
des ports du Morbihan sera
équipé pour le contrôle à distance des équipements d'exploitation et la couverture will pour
tous les plaisanciers, quel que
soit leur emplacement dans le
port, qu'il soit à filot ou à terre.
Dans la course effrénée visant

Dans la course effrénée visant Dans la course effrenée visant à choyer le client, malheur à ceux qui ne font pas évoluer les structures et prestations d'accueil. Des applications mobiles comme Navily permettent depuis l'an demier aux plaisanciers de noter et comme mouillages en fonction des cri-tères de sécurité ou d'agrément. De quoi les éloigner des ports au fil de leurs pérégrinations et exacerber à l'avenir d'éventuelles dif-ficultés de remplissage.

Bertrand TARDIVEAU



Réf 7 - Le Havre, la plaisance, une activité en pleine mutation

Ports de Plaisance



Le Havre : la plaisance, une activité en pleine mutation

16/07/2017

Nautisme. Entre crise économique et passion qui faiblit, la sociologie du plaisancier a évolué ces dernières années. Avec 1 290 places, le port du Havre n'échappe pas à la tendance, mais ses équipements font la différence.

Maître de port au Havre depuis 2011, Julien Lebas est sans aucun doute le mieux placé pour mesurer l'évolution du monde de la plaisance. Entre crise économique et passion qui s'érode, le panorama des ports s'est profondément transformé. Les listes d'attente pour obtenir une place (un frein à l'achat d'un bateau) ont pratiquement disparu, sauf pour quelques catégories.

La plaisance est un monde en pleine évolution

« Nous comptons 1100 places dans les deux anses du port principal et 190 dans Port Vauban. Ce dernier bassin est occupé à 75%. Malgré une redevance réduite de 40%, le bassin en entrée de ville ne parvient pas à séduire les Havrais attachés au port historique en prise directe avec le large. En revanche, les Parisiens et les étrangers (Belges, Néerlandais) qui viennent occasionnellement pour naviguer y trouvent leur compte.» Le port principal est occupé à 100 %. « Il n'y a pas de liste d'attente pour les bateaux de moins de 10 mètres. À partir de cette taille, il faut patienter six mois pour obtenir un anneau. Le délai peut passer à un an et demi pour un 12-13 mètres. Ce constat est lié à la configuration des ports qui, comme nous, privilégient les petites places, mais aussi aux achats des plaisanciers. Après avoir pris de l'assurance, un 11 mètres est souvent la dernière acquisition. Le manque de renouvellement provoque un goulet d'étranglement.» Julien Lebas enregistre entre 160 et 200 résiliations par an. Ce sont essentiellement les petites unités qui sont concernées. «Nous enregistrons un turn-over important sur ces unités. Le plaisancier avec un bateau de 6 mètres commence à naviguer en mettant à l'eau à la cale. C'est un peu pénible, cela demande une logistique, il faut une voiture adaptée. Alors il décide de prendre un anneau. D'abord au trimestre l'été, puis à l'année. Cela lui coûte environ 1000€. Mais finalement, il s'aperçoit que les sorties sont limitées et que d'autres contraintes d'entretien interviennent, comme l'antifouling. Alors, soit il repasse par la cale de mise à l'eau, soit, si l'essai est concluant, il achète un bateau plus grand.»

Pour la voile, un autre phénomène est observé. Après avoir fait ses premières armes, le plaisancier acquiert un bateau plus grand au bout d'une dizaine d'années. Les enfants sont en âge de naviguer. Mais les sorties en famille s'estompent. Les enfants tournent le dos à la passion. Malgré tout, le bateau est conservé. « Les propriétaires sont âgés de 70 à 75 ans. Physiquement, cela devient plus dur, les bateaux naviguent de moins en moins, mais les souvenirs sont là. Le côté affectif prend le dessus. Le bateau sert à partager des repas avec les amis.»

Revue de Presse Plaisance du CSNPSN - Juillet 2017



Ports de Plaisance

En moyenne, un bateau sort sept jours par an. Au Havre, le nombre de navigations est plus élevé. « Les bateaux à moteur, à cause du coût du carburant et de l'entretien mécanique avec la peur de casser, sont les plus immobilisés. La population des "voileux" plus amarinés et plus motivés sort davantage. Les pêcheurs aussi sont assidus. Mais il n'empêche que la population vieillit. La génération des 30-40 ans est aujourd'hui rarement propriétaire de son bateau. Nous constatons une ubérisation de la plaisance qui se traduit par de la location ou de l'adhésion en club de voile sportive. Les jeunes ont conscience des contraintes. L'assurance, les connaissances à acquérir, le temps et le budget consacrés sont autant d'éléments qui font peur. Aujourd'hui, on consomme de la plaisance comme n'importe quel loisir.» Cette forme de désintérêt pour la plaisance risque à terme d'avoir des répercussions sur les ports. Il y a peut-être un nouveau modèle économique à inventer. « Au sein de notre fédération, nous avons engagé des discussions autour de cette population vieillissante, les nouvelles pratiques et usages des plaisanciers, la taille des bateaux. Nous devons réfléchir au port de demain. Doit-on revoir notre stratégie, ne serait-ce qu'en termes de positionnement sur la taille des places?»

Cette prise de conscience intervient alors que Le Havre occupe encore une position privilégiée. Des places se libèrent un peu partout. Avant, le plaisancier portait son choix par rapport à la disponibilité; maintenant il décide de son port d'attache. À quelques exceptions près, comme **Granville** qui reste toujours très prisée grâce à son terrain de jeu privilégié en face des îles Chausey et des Anglos.

Dans cette redistribution des rôles, Le Havre, face à ses concurrents directs, joue la carte de la qualité des équipements et de l'accès nautique, à savoir sans contrainte de marée et de tirant d'eau. Mais pour Julien Lebas, ces atouts ne suffiront pas. « Le port du futur est peut-être celui qui offrira dans la prestation un service clé en main, englobant toutes les contraintes dont la nouvelle génération souhaite s'affranchir». Afin de ne vivre sa passion que pour le plaisir.

Les pêcheurs plaisanciers à l'écoute

Leurs rangs reflètent la réalité des pontons. L'Association des pêcheurs plaisanciers LeHavre (APPLH) compte 180 adhérents dont la moitié est âgée de plus de 60 ans. Une trentaine d'entre eux ont plus de 70 ans.

« Vu de l'extérieur, on peut penser que notre association est vieillissante, mais en fait nous profitons d'un renouvellement important. Depuis le début d'année, nous avons enregistré 25 % d'adhésions supplémentaires», explique Patrick Gobbé, secrétaire adjoint de l'association. Et parmi les nouvelles recrues, l'APPLH compte de nombreux jeunes. « Le plaisir du bateau et de la pêche est toujours intact, mais c'est une passion assez onéreuse. De plus en plus, les jeunes se regroupent pour acheter un bateau. C'est un excellent moyen de partager les frais.» La section favorise à son niveau cette recherche d'économie. « Pour multiplier les grandes sorties à Deauville ou Antifer et faire de plus belles pêches, nous invitons nos membres à se regrouper afin de limiter les dépenses. Indépendamment de l'aspect financier, il est rassurant de se retrouver au large à plusieurs sur une même embarcation. C'est même une question évidente de sécurité.»

Le succès de l'association repose sur l'idée d'entraide et de partage. Conseil, réglementation, coup de main ponctuel : la structure déroule ses arguments qui parfois suffisent à convaincre certains, encore hésitants, à franchir le pas et acquérir leur premier bateau.

Revue de Presse Plaisance du CSNPSN - Juillet 2017



Réf 8 – Dossier de port – Pièce A : Le port de Bretignolles répond à la pénurie d'anneaux de plaisance.

Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie - Projet de préation d'un port de plaisance sur la commune de Breitgnolies-sur-Wer

IV.4 Une atteinte à l'environnement proportionnée aux bénéfices collectifs attendus : justification de l'utilité publique du projet et de son intérêt public majeur

La proportionnalité des impacts du projet eu égard à l'intérêt général qu'il procure est l'un des critères de la définition de l'intérêt public majeur. Elle constitue àgalement l'élément de de la reconnaissance de l'utilité publique en vartu de la ~ théene du bilan « illustrée dans l'arrêt du Conseil d'État « Ville Nouvelle Est »,

S'agrissant du projet de part de Brétignalles sur Men, les atteintes à l'environnement résultant de la mise en œuvr du projet sont détaillées dans l'étude d'impact (g. Piece C du desser). Elles restent particulièrement limitées malgré l'ampleur du projet et font l'objet de très nombreuses mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

Les principaux impacts du projet se fimitent à :

- Une atteints mineure à la zone humids du Marsis Cirard, dans sa partie la moins patrimoniale,
 Une modification de l'emprise de la dune artificialisée du Marsis Cirard, ou feit du creusement du chenel
 d'acces du port.
- Au déplacement et dans une moindre mesure à la destruction de certaines espèces protègée

Ces impacts réduits et qui font l'objet de très nombreuses mesures de compensation sont à confronter à l'intérêt collectif que produire l'ouvrage portueire emisage.

Les bénéfices attendus du projet sont de cinq projes :

- La création de nouvelles places d'amerrage dans un contexte de pénurie d'anneaux de plaiserce qui démontrant l'utilité nautique du projet,
- Les effets économiques de l'opération,
- L'impact major du part sui flattatente transitique du territoire;
 La création d'un nouveau lleu de vie répondant aux besoins de la population et concourant à l'améte ration du câtre de vis,
 Un projet concourant à la qualité environmementale du territoire.

MAIL Le port de Brétignolles sur Mer répond à la pénurie d'anneaux de plaisance

M.4.1.1 La situation de la filière nautique au niveau national :

La vigueur de l'ensemble de La fillère nautique est porteuse de multiples enjeux en France et particulièrement

- Is https://doi.org/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.100/10.1000/10.1000/10.1000/10.1000/10.1000/10.1000/10.1
- - Les dépenses des plainantiers français en escale représentent des dépenses de l'ordre de 150 euros par bateau et par nuiti ipour des séjours de 1,5 à 2 mats en moyenne).
 - Avec 35 000 bateaux, les dépenses des plaisanciers étrangers en France représentent quelques 60 millions de dépenses annuelles.

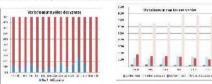
La France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondiel. Le Groupe Bénéteas Jeanneau, implanté en Vendée est le constructeur principal. Le pays cocupe le premier rang pour les voillers et les preumatiques jessentiellement Zodiac). Le mostié de la production est exportée,

La flatte de platsance en mer avoisine les \$41 000 unités (hors DOM-TOM). Au niveau national, les bateaux à moteur représentent 70% des unités. Ce sont les embarcations de moins de 6 m qui dominent largement avec 75% du total

de total.

Doux études réabsièse en 2002 et an 2013 sur la marché de la plaisance permettent à BRU d'avoir une vision
précise des évalutions de ce marché sur la décennie écoulée. L'évalution des ventes sur des dernières années est
sous l'influence forte des ventes de béteux à moleur d'occasion. L'étude BRU de 2002 constabilit que
l'augmentation des immatriculations dans la reagion Languagen-Baussillon passait principalement par les
mutations de propriété, le neuf d'en caprésentant que 16% contre 22% au niveau national.

En 2013, ce taux est tombé à 11.1% en LR et 18.5% pour l'ensemble de la France.



Dossier d'enquête du projet de part de plassance - Piece A.: Eléments constitutifs du dassier d'enquête DUP et AE-BOTOPE-Catobre 2017

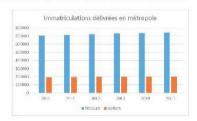


Mais après la moranté de la période 2016-2013, en 2014, le marché des ventes est reparti à la hausse, comme cesa a été coi figne qui le stos <u>word biteaux com</u> en décembre 2014;

- Le jeuf 4 décembre 2014, veille de l'auserture des 31¹¹¹ es buside de Paris, la l'édération des industries Muiliques orabiles up point partie par pour le sainou 1013-2014. Elle o décifé d'aver anné dute sur deux grands serseurs du readisme, l'industrie avez le digne représentant de celler-1, le fluxif de Paris, et les services, proc l'expelle les platisations ante merbitant autre l'armes. Ce per la paut en reterier set la refauxe de la production des voilières, notes cesquelle les platisations ante merbitant pour le l'armes. Ce per la paut en reterier set la refauxe de la production des voilières, notes cesquelle. La firmi, le production mortique en 2012-1014 une production de la production de la production des voilières, notes element. La firmi, le production des voilières en 2012-1014 une controlle partier de la production des voilières de service l'estent entone deuxhés par un marché national difficile, ...

reichtement stoole même à les métiers de service restant encore bouchés par un marche reational difficie.

— In 2017-2019, le production à expelles et de beleaux à moteur a spersence le un lêtigle d'afglaire de P217,7 millions d'euros (14 %) par 13 977 unités produites 170 %). Le production torais s'élève 270,9 M de la nicural les beleaux de plainance d'euros. Le héfige d'afglaires à l'expert presipente 253,6 millions d'euros centre 1516,0 millions de l'euros centre 1516,0 millions d'euros c



Plusieurs études récentes montrent que les habitudes et attentes des plaisanciers sont en mutation actuellement.



ies du Pays de Saint-Gilles-Crotx-de-Vie - Projet de création d'un port de plaisance sur la commune de Brétignolles-sur-Men

Dans ses conclusions. L'étude BRLi de 2013-2014 synthétisait de phénomène dans le tableau di-après :

Constats	 Viol isomer dan distribut actualities of fait or emposibilities. Pratique differentiale des invertiles destination plus increas de la contration fortiernation plus increas de la contration fortiernation plus increased in the surface of the contration plus in the plus increased in the contration plus increased in the contration plus increased in the definition required. Provision statement exists distributioning du distribution principale du contration plus increased in the definition principale du contration plus interestination. 			
Ubjectifs	 Conquêrir el fidélisendes nouvelles clientéles de plaisanciers 			
Medalikie disclien	 Franction is preliquie a celetifata de poecuzaria al diministro à la plas sera placation de brevance refrise de verile al de caralière) progrès par ciampiara ciama. Mice de caracte, qui révieux de chaquas port, d'affers apprésignate à pochazión de naviscos placificamente fochangos de botoque entre per refriser de mentiones per a combinante de chaques que per religios de progressiones, mais en obsociós progres munos placia gengalarias para la característica, mais en obsociós progres munos placia gengalarias para la característica de parafello entre focus per la característica. 			
Public vsč	Nouveaux plaisantiers / plaisanciers octasionnels (dits kiespärimentauxix)			

D'autres études (Fédération des Industries Hautiques, Fondation Bénéteau, ...) arrivent à des conclusions assez

Lors des + Directs du Nautic 2014 », les fortes attentes des nouvelles générations en matière de nautisme ont été

- Des attentes fortes, mais certains freins étormants !

L'enquête menée por la l'ondation d'entreprise Bénéteau et la l'édération des industries Mautiques, au cours de l'été 2014, augnes de 1172 personnes sur différents sites des côtes illitanties françaises met en lumière une molhetina rue fait peu pau la pulsance sinsi que pour des activités moutiques très variées.

motivation tree factor paur la plaisante minist que pour des activités modiques très vanières. Les molhs de 5 aus , cloies de cette étade, s'imaginant alsément être de futurs plaisanteires, à les professionnels du socieur rédutent certain controlles ; ils souintiercaient des bateaux à voite et à motieur molhs chers ; à l'acheit on à la focation et des services et des places on port puis accessibles. Alors que plus de 66 d'entre eux out moiss ac 2 aus , 5% des personnes internagées, pour propriétater de octorius ; il implainent, de mairer certaint ou protoble, plaisanciers dans 10 aus. Cet engocement est associe, pour la moitié d'entre eux, à une volunté de pertituer la voite ou le motieur de manière très intensive : à chaque pertitoue de vocates, de que la métato le permet ou tous les veelx-ends. Outre le sythme souteau des sordies en mer, elles sont de tongue durée pour la moitié des permet out ous les veelx-ends. Outre le sythme souteau des sordies en mer, elles sont de tongue durée pour la moitié de des promaires internagées ; à laur journée à plus de 3 servaines, les fluturs ploisanciers à orientement vers une pratique importante qui constituerait l'essenties de leurs vocances.

Les sports noutraises, de la placatic à valvie au liberair en possont par le fet-sél, la plancée à valle à plancée à valle au liberair en possont par le fet-sél, la plancée à valle à plancée de le des personnes internagées prontiques dont la plaisance au la péche.

55% des personnes internagées proxiquent ou moins à activitée noutriques dont la plaisance au la péche.

abilities personnes interriggee pranquent au moins l'activités mauriques dont la plasance au la peche. Un fiers des personnes sondées imagine pratiquer la plaisance dans 19 ans, sons en être encore cerdaine. Line part importante de la clientiel de demain qu'il faut dans sovair écouter pour mieux comprendre ses attentes mais aux les hétitations. Deux thèmes reviennent de Jopa fréquente dans l'expression des procupations des personnes interrogées : Le pris d'acret au de location de bateaux aixsi que la disponibilité des places de part, tour a mátagement et la qualité des services partuaires ».

Dès les années 2002-2003. L'AFIT/Odit France 6. la FFPP7 et la FINS ont mené des études pour évaluer le manque best was infected sources of the control of the con portuaire peu évolutive ».

- En vaici les principaux résultats :

 6.7 2003, le nombre de plaisanciers était évalué à 4,5 millions de pratiquants, représentant une flatte active de 440 000 unités par son.

 0.00 unités par son.
 - 000 unitérator en.

 Avac Duis e 9000 km de côtes, la France dispose de l'appace mattique la plus important d'Europe, dont la casacté d'accueil à fist était évaluée en 2000 à 12e 000 places, cette offre se décompasant à 73% dans 370 ports métrope titains et 27% en moullages organisés.

 En 2003, le nombre de places manquantes était estimé à 54 000 anneaux, avec la répartition suivante par grant basin ce navigation :

 38'c n Agigon PAC.

 28's sur le Bittoral Atlantique
 - - 16% on Brotagno
 - 9% dans le Lenguedoc-Roussillon 9% sur le littoral de la Manche 9% en Corse

Suite à cette étude et à ce constat le CODCAP9 a été créé en 2003.

Sance a cette entire de la crossiste d'unitable à enterier en auto.

Le charte d'engagement et d'objectifs pour le développement durable des ports de plattance, signée le 5 décembre 2008 entre le mistrère, la Fédération française des ports de platance et l'éspociation nationale des sits du titorial, énonce à l'article 2 : – Un observatoire des parts de platiance sera mis en place par le misistère en 2009, notamment pour suiver l'évolucition des capacités d'accuseil des batteux de platiance sons les ports ».

L'observatoire doit commettre de patière le manque d'outils capacité d'apprénender et de réstituer la vision sjocale de l'activité des prots de platiance et de leur évolution. Une mellituer connaissance de ce secteur d'activité permettra de favoriser son développement et son adaptation à la cemande.

Pour que cet outil, voulu per les professionnels du neutione, soit utile, il est indispensable que l'ensemble des ports de plaisance aipandant à cette erquête. Depuis décembre 2010, l'observatoire est accessible à tout public à partir du site internet du ministère.

Ansia I Clast met a discosition sur sor site <u>www.developmeneri-curante govv.fr/</u> les statistiques de la platiance desure 2005. Austri cars le napport de 2016, il est précisé qu'au 31 ab0c 2013, la navigation de piùisance en mer reprisente une fotte d'environ 979 916 units international Common.

- 74,6 % sont des navires à moteur,
 75,2 % % sont des navires d'une taille inférieure à 6 mètres.

6 Observation. Développement et Invénierie Touristiques France (désormais intérré au proupement d'intérêt nomicue x Atout France s

8 Fédération des Industries Nautiques

9 Comité pour le Développement de la Capacité d'Accueil de la Plaisance

Cossier d'enquête du projet de part de plansance - Pièce A : Cléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AC- BOTOPE-Cotobre 2017

Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Crotx-de-Vie - Projet de création d'un port de plaisance sur la commune de diretignoties-sur-Mer

En complément la FFPP incique en 2011 un parc de 203 000 places en France, dont 17% à terre, et 41 775 demandes de places supplémentaires en liste d'attente après avoir épuré ces listes des doublins, demandes sans bateau ou multiples. Suivant la tai lie du bateau et la zone demandée, le délai d'attente va de 4 à 6 années.

IV.4.1.2 Une pénurie d'anneaux bien réelle en Vendée et sur la façade atlantique :

IV.4.1.2.1 Situation en Vendée

En 2015, une analyse des littes d'attente a mis en evidence une carence de 1616 places d'amarrage dans les ports vencéens et ce sans terir compte des bétoins spécifiques exprimés à Brétignolles sur Mer (d'authémanchieusses) :

Ports de plaisance	Claquenté (no de places mas visiteurs)	Liste d'atient (mars 12)
Port du Peut Neuf	(86)	57
Port des Champs	64.	22
Lea Breefeta CCI	35	16
Noinconter - commune	.58	9
L'Herbaudière SA Flaisance	7.00	59
lle-Pyen – Port-doinville Part La Meule	465	393
Saint Cittles Crops de Via plansance : NHVIVIH	1 100	271
Saint-Gilles-Croix-de-Vier, CCI	75	57
ee Sables of Dionne - Fort Olem.	1.50C	214
Les Sables-d'Olonne - quai Gamber-CCI	.00	123
l'a l'arre-aut-Met	244	12
L'Aiga Ilon su : Mar	45	31
Sons Total ports départementaux	4.479	1 344
Port Hourgenay	610	147
Jard-sur-Mer	62.5	125
Port du Moran	840	0
Sous Total ports communant.	2 077	272
Intal plasance Vendée	6 556	16/6

Bien évidenment, de chiffre deit terrir compte des doubles inscriptions, certains demandeurs préférant s'inscrire dans plusieurs ports dans l'espoir de trouver plus vite un anneau. Gebendant, cette nuance est très largement compensée par l'effet d'aubaine que constitue la création d'un nouveau port.

Flus precisement, de nombreuses personnes, dissuadees per la longueur des listes d'attentes, ne premier to as l'initiative de soliciter la réservation d'un anneau can elles estiment que cette demarche restera vaine. Toutefois, ces personnes peuvent se manifester lors de l'annonce de la création d'une nouvelle infrastructure, comme c'est le cas à Bretignolles-sur-Mer.

A titre a Yllustration, la création de Port Médoc à la Pointe du Verdon a eu très pau d'impact sur la liste d'attente

IV.4.1.2.2 Situation sur la façade atlantique

En mai 2017, le cabinet Odyssée Développement a procédé à une analyse plus fine des besoins nautiques sur la façade atlantique pour ávaluer les tendances du marché. Cette étude confirme la réalité du besoin d'anneaux qui a été évalué de mantière précise.

Taut d'abord, la progression des immatriculations de navires en Pays de la Loire s'est mainterue en 2016 avec un taux de 1,2%. Matgré cette progression, le nombre de places disponibles dans les ports de plasance existant reste stable, les projest d'éxistents metabrit areas et l'intée en nombre d'arreasos.



Figure 4 Nombre d'Immatriculations de navires en eaux mari

Dossier d'enquête du projet de part de plasance - Pièce A.: Eléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AE-BIOTOPE-Octobre 2017



unes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie - Projet de création d'un port de plaisance sur la commune de Brétignolles-sur-Ner

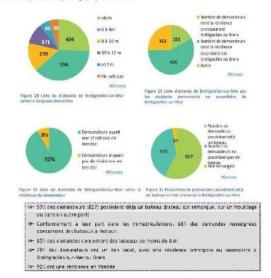
Odyssée Développement à procédé à l'analyse des fistes d'attente dans les ports atlantiques en recensant le nombre de places réservées et le delai d'attente :

Nombre de navires en liste d'attente toutes longueurs confondues et temps d'attente pour un navire de 8 à 10 m 2 à 5 ans

608 navires (sait les 2/3 de la capacità d'acqueil ou port de Brétigrellas sur Mary sont en attente d'anneaux dans les ports de Saint Cilles Cinix de Vie et des Sables d'Olonne, qui n'ont aucun projet d'agrandissement (le projet de port à se de Sables d'Olonne, avant de bandonne). Aux Sables d'Olonne, le délat moyen d'attente d'un anneau est de 5 à 10 ans.

A ces demandes econtribes cans ses ports veisins donvent ditre ajoutées les cemandes ce nécidents prétignollais qui ent econime le qualitat d'extenir une place d'amarrage dans la fullur part de Richtignellas qui Mar. Pour cala, la commune a offert la possibilité aux personnes intéressees du ort - déservér un annaire.

La liste d'attente de 1.573 anneaux par 1.439 demandaurs à Brétignolles-sur-Mer au 15 mars 2017 présente, les caractéristiques (liustrées par les graphiques ci-dessous :



Dossier d'enquête du projet de poit de plaisance - Nece A : Eléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AE-BIOTOPE-Cookier 2017 66



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHE d'observation N° 4

Fiche N°4 - Exemplarité du projet

Rubrique - Port de plaisance exemplaire

ARGUMENTATION: Le résumé

La municipalité de Bretignolles-sur-Mer était porteur du projet de port de plaisance jusqu'en avril 2015 et l'exemplarité était au cœur de son projet malgré l'échec de l'enquête publique de 2011

A partir de avril 2015, le portage du projet est passé à la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et , pour valider l'exemplarité de son projet, la communauté de communes a décidé de le présenter au concours national des ports de plaisance exemplaires de 2015



Le projet n'a pas été retenu au concours national des ports de plaisance exemplaires parce qu'il n'était pas particulièrement exemplaire en matière de pratiques écoresponsables, de développement durable et d'intégration territoriale.

L'État a mis en place une stratégie nationale pour favoriser le développement économique de la plaisance, dans un cadre d'intérêt général, en s'appuyant sur un concours national de ports de plaisance exemplaires lancé en 2009 et s'étalant sur plusieurs années. Les critères sont définis dans un cahier des charges.

Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer ne répond pas à ces critères, il ne peut donc pas être considéré comme « exemplaire » au niveau national , il ne peut donc pas être considéré comme un projet d'intérêt public national.

.....

ARGUMENTATION: Le détail

Mi Mars 2010 – Après la tempête Xynthia, la municipalité sortait une brochure sur son projet de port de plaisance exemplaire (<u>lien internet</u> – **Réf 1**) avec de belles vues d'artistes. Les propos du maire de Bretignolles-sur-Mer :

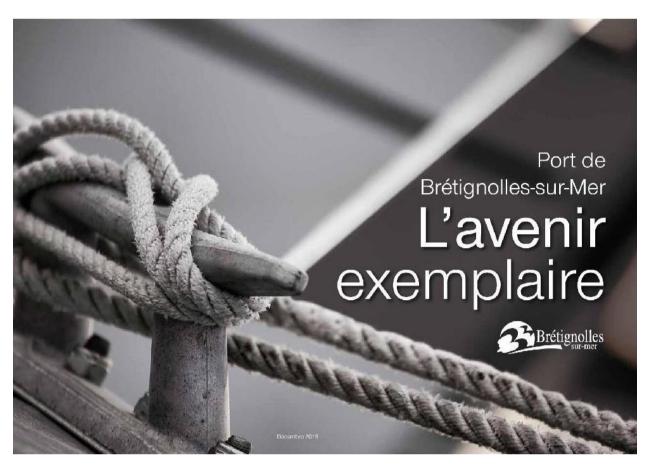
Je mets au défi quiconque d'imaginer un projet aussi structurant, aussi enrichissant (dans tous les sens du terme), aussi porteur d'avenir économique et touristique en respectant autant l'environnement, dit-il, avant d'ajouter : il n'en existe pas

C'est le projet qui sera soumis à l'enquête publique de 2011 avec le résultat connu.

<u>Année 2011</u> - Le maire présente son projet à des élèves d'une école d'ingénieurs (*Mines Paris Tech*) comme une démonstration d'exemplarité : démocratique, économique, environnementale, nautique et sécuritaire.

Décembre 2013 – A l'occasion du salon nautique de Paris de décembre 2013, la municipalité de Bretignolles-sur-Mer sortait une nouvelle plaquette : Port de Bretignolles-sur-Mer : L'avenir exemplaire (<u>lien internet</u> – **Réf 2**) avec toujours de belles vues d'artistes.





Les propos du maire de Bretignolles-sur-Mer :

Le nouveau projet a, en effet, fait l'objet d'une approche minutieuse et globale (environnementale, économique, sociologique et touristique...) qui démontre incontestablement aujourd'hui l'utilité publique d'un port de plaisance à Bretignolles-sur-Mer.

le projet de port de plaisance, certifié « port propre », s'inscrit dans une démarche globale de haute qualité environnementale. Ce sera un équipement portuaire sans digue, aménagé autour de récifs artificiels, très peu « impactants » pour le milieu marin. Quant au bassin portuaire, creusé à l'intérieur des terres, il a été conçu pour proposer une intégration environnementale et paysagère exemplaire

Année 2015. Concours national des ports de plaisance exemplaires – cahier des charges (lien internet – Réf 3)

Compte tenu de ce contexte, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, avec ses partenaires, crée un nouveau concours « ports de plaisance exemplaires » pour l'amélioration des capacités d'accueil des ports de plaisance et les services proposés aux plaisanciers. Ces projets seront orientés de manière à :



典 Favoriser l'exemplarité et l'innovation, en matière d'intégration environnementale, de développement durable et du territoire. Les projets doivent notamment explorer des solutions émergentes en matière d'infrastructures portuaires ou d'accessibilité à la mer,

典 Favoriser l'émergence de nouvelles pratiques éco-responsables,

典 Répondre aux besoins des pratiques de plaisance ne nécessitant pas d'infrastructures lourdes

Les critères de choix :

Amélioration des capacités d'accueil (reconversion d'une friche portuaire, gestion dynamique des places, nouvelles activités de plaisance légère, création ou extension de port,)

Pertinence économique (Réponse à un réel besoin en capacités d'accueil du bassin de navigation, viabilité financière, retombées socioéconomiques,...)

Amélioration des services proposés aux plaisanciers (Favoriser l'appropriation du port, développement des services pour le bateau, pour le plaisancier, accès à la zone de navigation, accessibilité aux personnes handicapées, ...)

Aspects environnementaux (Impacts des infrastructures, des activités portuaires, solutions favorisant la réhabilitation d'écosystèmes locaux marins ou terrestres)

Intégration dans la ville et le territoire (Urbanisme, liaison des activités, ...)

Innovation (Innovations envisagées dans la réalisation, la gestion des différents domaines, ...)

<u>Juin 2015.</u> La communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, désormais porteur du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer, approuvait, en conseil communautaire du 25 juin 2015, la candidature du projet au concours national des ports de plaisance exemplaires 2015 (<u>lien internet</u>)

Le Conseil Communautaire,

Après en avoir délibéré à la majorité, (2 oppositions, 1 abstention), décide:

Article 1 : d'approuver la candidature du projet de port de plaisance de Bretignolles sur Mer au concours national des ports de plaisance exemplaires ;

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document en rapport avec cette candidature.

Dans un article de Ouest-France du 25 juin 2015, il était précisé :

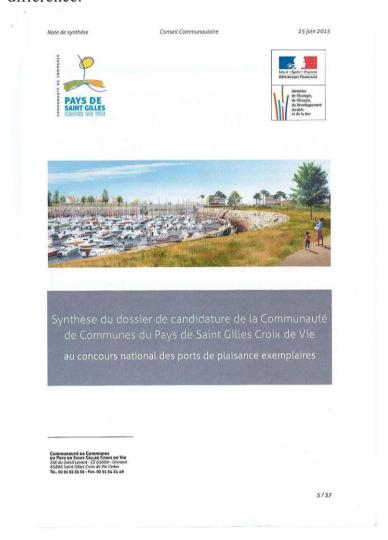
Le président, Christophe Chabot, tente sa chance car, selon lui, le dossier Port Bretignolles est exemplaire sur plusieurs critères : « c'est un projet qui dure depuis



longtemps, un peu trop à mon goût, mais il se bonifie au cours du temps. Il va servir de laboratoire dans de nombreux domaines pour être le port du XXIe siècle »

<u>25 juin 2015.</u> Synthèse du dossier de candidature de la Communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie au concours national des ports de plaisance exemplaires (lien internet – *Réf 4*)

<u>Christophe Chabot, le président de la communauté de communes du Pays de Saint-Gille, a proposé le projet de Port Brétignolles</u> à ce concours, espérant que <u>ses relations</u> privilégiées avec la FFPP (*Fédération Française des Ports de Plaisance*) feraient la différence.



<u>Fin janvier 2016</u> – Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer était retoqué au concours national des ports de plaisance exemplaires

Ouest-France du 31 janvier 2016 : *Le port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer n'est pas lauréat* (**lien internet** – *Réf 5*)

Le projet de Bretignolles-sur-Mer a été écarté du prix car il se rapprochait moins que les lauréats des critères de sélections : « Les projets doivent être tout particulièrement



exemplaires en matière de pratiques écoresponsables, de développement durable et d'intégration territoriale ».

Ouest-France du février 2016 – Le concours de port exemplaire fait plouf

Christophe Chabot : l'exemplarité du port de Bretignolles n'est absolument pas remise en cause. L'enquête publique qui va avoir lieu cette année le démontrera. C'est dommage qu'on ait perdu un peu de temps et, au passage, un peu d'argent pour déposer ce dossier

<u>Juin 2016</u> – Les associations environnementales qui s'étaient massivement mobilisés, lors de l'enquête publique de 201, contre le projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière (<u>lien internet</u>), se sont, de nouveau mobilisés contre le nouveau projet de la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

"Nos associations ont analysé le dossier soumis à la concertation et <u>nos points de</u> <u>divergence exprimés en 2011</u> sont pour l'essentiel toujours d'actualité », déclare Yves Le Quellec, président de Vendée Nature Environnement ; « un tel parti d'aménagement serait la cause de dommages de grande ampleur à l'environnement, et ce littoral caractérisé par une dynamique érosive significative doit être préservé de tout projet de ce type"

Les associations environnementales ont même adressé une lettre d'avertissement au président de la communauté de communes, le 7 juin 2016, lui demandant de "changer de modèle d'aménagement du territoire afin de prendre en compte les défis énergétiques et écologiques d'aujourd'hui et de demain. Il vous faut dès à présent entendre ces derniers et y répondre sans commettre aujourd'hui ce qui sera demain une erreur impossible à corriger". (lien internet – Réf 6)

REFERENCES

Réf 1 – La brochure du port exemplaire de mars 2010

Réf 2 – La plaquette de l'avenir exemplaire de décembre 2013

Réf 3 - Concours national des ports de plaisance exemplaires – cahier des charges

Réf 4 - Synthèse du dossier de candidature de la Communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie au concours national des ports de plaisance exemplaires

Réf 5 - Ouest-France du 31 janvier 2016 : Le port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer n'est pas lauréat

Réf 6 – Les réactions des associations environnementales.



Réf 1 – La brochure du port exemplaire de mars 2010



POURQUOI LES ENFANTS DU PAYS VEULENT UN PORT OU L'HISTOIRE DE LA NAISSANCE DU PORT DE BRÉTIGNOLLES SUR MER

Notre belle commune vit depuis l'après-guerre (notamment depuis les années 60) du tourisme.

Ses 14 kms de côte variée, sa campagne, ses marais sur 2 732 hectares ont favorisé l'accueil de familles qui fréquentent fidèlement notre station comme résident secondaire avant d'y passer leur retraite.

Depuis 40 ans, il se construit donc énormément de résidences secondaires qui font vivre l'artisanat du bâtiment et le commerce local. Ajoutons l'enrichissement de nombreuses familles locales par la vente d'anciennes vignes en terrains constructibles et l'on peut considérer le développement de Brétignolles sur Mer comme une aubaine pour la population.

Il convient cependant de maîtriser aujourd'hui la fuite en avant urbanistique considérant que nous sommes arrivés au bout d'un système qui génère un manque de qualité de vie pour ses résidents principaux. Au début des années 2000, avec 85% de résidences secondaires et la construction tous les 10 ans

de programmes immobiliers (Merlin - Férinel - George V) ne satisfaisant pas les Brétignollais, notre commune possédait le plus mauvais ratio résidences principales/résidences secondaires du littoral vendéen.

Sa dynamique et son évolution démographique s'en ressentaient énormément.

C'est fort de ce constat et par réaction épidermique à la dégradation de leur qualité de vie que des enfants du pays ont pris leurs responsabilités en 2001. Elue à 20 sur 23 membres du conseil municipal en mars 2001, la nouvelle équipe municipale a souhaité proposer un autre projet de vie en partant d'un principe clair : stopper l'urbanisation galopante en freinant la construction de résidences secondaires et améliorer la qualité de vie à l'année. Si nous ne savions pas encore précisément ce que nous voulions faire (notamment en matière de port) nous savions exactement ce que nous ne voulions plus ! Finis les Merlin, Georges V et cie !





Pour ce faire, au delà du POS, nous avons imaginé une première solution pour enrayer le phénomène urbanistique : entourer notre zone constructible d'un boisement de 300 à 400 hectares appelé ceinture verte, qui marquera physiquement une vraie limite à la construction en réglant au passage le problème sanitaire des friches viticoles (une étude des années 90 démontre que Brétignolles sur Mer possédait à elle seule plus de friches que toutes les communes littorales vendéennes réunies).

Notre deuxième grand projet a consisté à créer des zones constructibles réservées uniquement aux jeunes ménages, résidents principaux, aux tarifs des communes rétro littorales (plus de 100 familles entre 2001 et 2007 - prix moyen du m² 45 €).

La suite de nos projets est la conséquence des deux premiers : mise en place de structures d'accueil pour les familles (ouverture de cinq nouvelles classes à l'école publique, construction d'un foyer des jeunes, d'une cantine, d'un accueil périscolaire, d'une crèche, d'espaces de jeux pour enfants et adolescents, etc....). Ajoutons l'animation sportive et culturelle tout au long de l'année faisant de Brétignolles l'une des communes les plus dynamiques des dix dernières années.

C'est de cette dynamique et des coûts induits que découle la naissance du port de plaisance. Sans avoir une grande vocation maritime (aucun d'entre nous n'est marin), le conseil municipal a imaginé le port de plaisance comme un moyen de substitution à l'urbanisation avec l'objectif de créer un lieu de vie intégré.

L'étude du dossier port démontre le bien-fondé de ce raisonnement, tant sur le plan financier qu'environnemental. La synthèse est claire et nette : la recette fiscale du port construit sur 20 hectares sera équivalente à celle de la construction de 4000 maisons sur 400 hectares.

Nous allons dons générer une richesse nous donnant les moyens d'améliorer la qualité de vie de Brétignolles sur Mer en maîtrisant l'aménagement du territoire, et en divisant l'impact environnemental par 7 ou 8. Imparable!

Le port de Brétignolles sur Mer, exemplaire dans sa conception, va se substituer à la construction de 4000 maisons en permettant aux résidents brétignollais de jouir de nouveaux espaces de vie à la qualité remarquable!

Le projet est également très visionnaire sur le plan sécuritaire. Conçu pour les siècles à venir, il peut résister à une surcote marine de plus de 3 mètres. Ainsi, s'il avait existé le 28 février 2010, la tempête « XYNTHIA » n'aurait eu d'impact sur aucune construction brétignollaise.

Nous n'y sommes pas arrivés par hasard! Depuis le 1er jour et pendant les neuf années d'études, nous avons mené ce projet avec une ligne de conduite qui n'a jamais varié. Le principe est simple : pas de programme immobilier. Pas d'impact sur la fiscalité locale. Pas d'impact sur notre côte que nous almons tous. Nous avons ajouté à ces objectifs, le principe de la concertation, et de la transparence avec l'information permanente à la population.

La cluna de la Normandeilère et l'écola de volle

La zone urbane portualre
Le quals et la capitainerle
La zone humde et la bajgnade en eau de mer
Le système de borques et pâturages
Le bassin de pêche
Les zones de remibais de l'apprés carrière - La zone technique
Le système de l'apprés carrière - La zone technique
Le système de l'apprés carrière - La zone technique

Après des milliers d'heures de travail, des études, des milliers d'euros, des réunions publiques, des disputes, le travail du conseil municipal, du comité de pilotage, etc,... Le résultat est formidable et, pour être sincère, il dépasse nos espoirs.

Le futur port de Brétignolles trouve sa légitimité dans la concertation dont il a fait l'objet. Il en ressort un projet abouti dont les Brétignollais peuvent être fiers. En étant la première commune de France à avoir répondu « oui » à une consultation sur un projet de port, Brétignolles sur Mer a montré sa capacité à imaginer l'avenir sur la base d'un projet global d'aménagement du territoire dont le port n'est qu'une partie.

Je mets au défi quiconque, d'imaginer un projet aussi structurant, aussi enrichissant (dans tous les sens du terme), aussi porteur d'avenir économique et touristique en respectant autant l'environnement.

Il n'en existe pas ! Brétignolles sur Mer veut son port ! Je ne doute pas de l'objectivité des services de l'Etat qui instruiront le dossier pour respecter la qualité exceptionnelle du travail effectué par les Brétignollais.

Christophe CHABOT, Maire de Brétignolles sur Mer







L'EXEMPLARITÉ DÉMOCRATIQUE

Le projet de port de Brétignolles sur Mer a vu le jour et a grandi dans la concertation.

Imaginé sur un site ne présentant pas d'enjeu environnemental majeur, le projet de port a été soumis à l'avis de la population dès 2003. Près de 7250 résidents principaux et secondaires ont été consultés. A plus de 67%, ils ont répondu favorablement, donnant ainsi mandat à la Municipalité pour qu'elle mène les études de faisabilité.

De 2003 à 2008, le port de plaisance a été analysé sous tous les angles pour parvenir au meilleur projet possible. De nombreuses études ont été réalisées ;

elles ont toutes confirmé la faisabilité et l'exemplarité de l'opération. La population a été associée à chaque étape ; sans céder aux discours alarmistes et aux fantasmes, elle a soutenu la poursuite du projet à de nombreuses reprises.

Un comité de soutien a vu le jour en 2007 avec pas moins de 1750 adhérents ; l'année suivante lors des élections municipales, 60% des électeurs brétignollais soutenaient l'équipe en place face à deux listes opposées à la réalisation du projet.

Aujourd'hui, 1772 personnes, dont 1254 Brétignollais (résidents principaux ou secondaires) attendent que l'un des 1000 anneaux leur soit attribué.



L'EXEMPLARITÉ ÉCONOMIQUE

Dès l'engagement du projet, ses initiateurs ont fixé de nombreuses conditions à sa réalisation. Parmi celles-ci, une condition économique importante a été définie par le conseil municipal : le port ne devra avoir aucune incidence sur la fiscalité communale, y compris pendant sa période de remboursement. Afin d'y parvenir, ses concepteurs ont fait preuve d'audace et d'imagination pour mettre en œuvre les procédés techniques les plus rentables sans nuire à la qualité du projet.

Parmi ceux-ci, l'utilisation de la carrière toute proche génère plus de 30% d'économies à elle seule. La quasi-totalité des matériaux nécessaires à la réalisation du chantier en est extraite, réduisant ainsi les coûts de transport, ainsi que l'impact carbone du projet. De la même manière, en fin de chantier, cette carrière accueillera une grande partie des déblais, sans nécessité d'exporter ces gravats sur un site éloigné.

Au final, l'opération est estimée à un maximum de 42 millions d'euros, pour 1000 à 1100 anneaux, selon la taille des bateaux attendus (entre 5 et 20 m). Cette dépense est financée par l'amodiation de 300 anneaux sur 20 ans, une subvention départementale d'environ 20% et un emprunt qui sera entièrement couvert par les produits d'exploitation.

A ce jour, ceux-ci sont chiffrés à près de 1,3 M \in en appliquant les tarifs des ports voisins (Saint Gilles Croix de Vie et les Sables d'Olonne) et en tenant compte d'un taux de remplissage prudent (95%) alors qu'à ce jour la liste d'attente atteint 1772 demandes, dont plus des deux tiers émanent de Brétienollais.

Ce projet constitue une alternative économique réelle au modèle de développement précédent : les produits d'exploitation du port (locations d'anneaux, redevances diverses,...) génèreront une recette annuelle qui se substituera à la fiscalité cumulée de 4427 maisons, qui ne seront pas construites compte tenu de l'engagement de limiter l'extension de l'urbanisation de manière draconienne.

Enfin, les activités portuaires seront créatrices de nouveaux emplois sur la commune (environ 110 pour le fonctionnement du port et des activités annexes : accastillage, commerces, services), mais aussi sur le département. En effet, la mise à disposition de 1000 nouveaux postes d'amarrage est déterminante pour le développement économique de la filière nautique vendéenne.



EXEMPLARITÉ ENVIRONNEMENTAL

L'EXEMPLARITÉ ENVIRONNEMENTALE

Grâce à sa conception en aber, à l'image des ports bretons, le port de Brétignolles sur Mer a un impact limité sur le littoral communal. Seuls les deux récifs semi-immergés modifient la configuration de l'estran sans pour autant modifier le transit sédimentaire. Loin de présenter un bilan environnemental négatif, ces deux ouvrages réalisés avec des matériaux locaux, constitueront de nouveaux habitats pour les espèces animales et végétales maritimes.

Le bassin portuaire, creusé à l'intérieur des terres, a été conçu avec l'objectif de proposer la mellleure intégration environnementale et paysagère possible. Le bassin épouse les courbes du terrain naturel sans impacter une zone humide intéressante sur le site. L'urbanisation du port est quasiment nulle; seuls les bâtiments nécessaires aux services portuaires sont implantés en continuité avec l'urbanisation existante. Le reste du site est totalement préservé de toute urbanisation future par un classement approprié dans le plan local d'urbanisme.

Le projet intègre de nombreuses mesures compensatoires, concernant à la fois la préservation des espèces naturelles intéressantes dans l'emprise du site, ainsi que la mise en œuvre de mesures de protection sur d'autres secteurs. Ce sera le premier port réalisé en France suivant la norme HQE (Haute Qualité Environnementale).

L'exploitation du port a été imaginée en tenant compte des normes environnementales les plus strictes ; toutes les installations nécessaires à la préservation du site sont déjà prévues : gestion des approvisionnements en hydrocarbures, collecte des déchets, récupération des eaux de lavages sur l'aire de carénage,... Le port de plaisance de Brétignolles sur Mer sera certifié « port propre ».



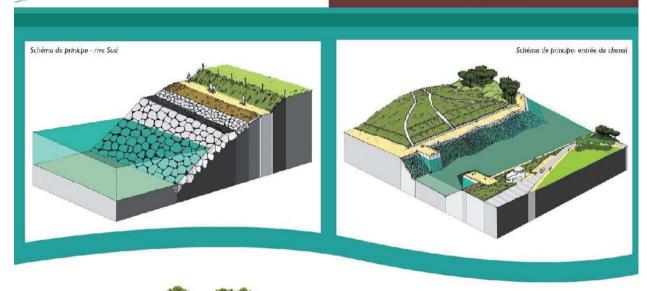


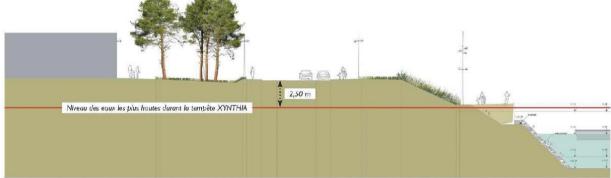
EXEMPLARITÉ SÉCURITAIRE

L'EXEMPLARITÉ SÉCURITAIRE

Brétignolles sur Mer n'a pas attendu la tempête « XYNTHIA » pour se préoccuper des conséquences potentielles de la création du port sur les constructions voisines. Ici encore, le projet se veut visionnaire. Sur le conseil de la Direction Départementale de l'Equipement de la Vendée, la Municipalité, en se fondant sur les scénarios météorologiques les plus pessimistes, a choisi de réaliser le port de plaisance dans le lit d'un ruisseau existant, afin de ne pas bouleverser la topographie des lieux.

Le port est intégré dans le fond d'une vallée qui ne comprend aucune construction. Les habitations les plus proches sont situées à une altitude d'environ 9,50 à 10 mètres, soit plus de 2,50 mètres au-dessus du niveau le plus haut de la mer durant la nuit du 27 au 28 février 2010. Si le port de Brétignolles sur Mer avait existé avant « XYNTHIA », il n'y aurait eu aucune conséquence sur les constructions avoisinantes.





Coupe de principe des abords du bassir

contact

Ville de Brétignolles sur Mer Hôtel de Ville – BP 24 85470 BRETIGNOLLES SUR MER

 $T\'el.\,02.51.22.46.00 \bullet e-mail: mairie@bretignollessurmer.fr \bullet www.bretignollessurmer.fr \bullet mars\,2010$

Conception graphique • Laurence Corchia • 06 62 10 32 13



L'EXEMPLARITÉ EN OUELQUES CHIFFRES...

L'EXEMPLARITÉ DÉMOCRATIQUE

- c'est le nombre de Brétignollais (résidents principaux et secondaires) qui ont été consultés en 2003 sur le projet de port de plaisance.
- 67,33 % c'est la part des Brétignollais favorables au projet à l'issue de la consultation de 2003
- c'est le nombre de Brétignollais qui ont été associés tout au long des études à la réflexion du conseil municipal au sein du comité de pilotage
- c'est le nombre de candidats aux dernières élections municipales (rassemblés sur deux listes) qui revendiquaient l'arrêt du projet

- o c'est le nombre de siège obtenu par ces opposants au projet de port dans le conseil municipal élu en mars 2008
- c'est le nombre total de personnes qui ont participé aux réunions concernant le port de plaisance organisées depuis 2003 par la Ville de Brétignolles sur Mer
- 1750 c'est le nombre de membres que compte Cap 2011, le comité de soutien du port
- c'est le nombre d'années d'instruction du dossier (2 années consacrées au choix du site d'implantation et 7 années d'études et de démarches administratives)

L'EXEMPLARITÉ ENVIRONNEMENTALE

- 20 c'est la superficie en hectares du projet de port
- c'est la superficie en hectares des zones naturelles en pourtour du port qui vont être sanctuarisées
- c'est le nombre d'espèces végétales et animales présentant un intérêt significatif sur le site. Elles seront entièrement préservées
- c'est la dépense en euros consacrée à la mise en œuvre des mesures de protection des espèces sur le site
- 0 c'est le nombre de plages impactées par le projet
- c'est la longueur en mètres des nouveaux habitats créés en mer pour les espèces animales et végétales
- c'est la surface en hectares des boisements qui vont être financés sur la commune grâce à la réalisation du port

L'EXEMPLARITÉ ÉCONOMIQUE

- 42 c'est le coût du projet en millions d'Euros
- c'est le coût en million d'Euros des études réalisées depuis 2002
- 1,7 c'est la recette annuelle tirée de l'exploitation du port de plaisance
- c'est le nombre de constructions nouvelles qu'il faudrait réaliser sur la commune pour obtenir un produit fiscal équivalent aux recettes d'exploitation du port
- c'est le nombre d'emplois générés par la création du port sans tenir compte des emplois créés par les entreprises chargées des travaux de constructions
- 1772 c'est le nombre d'anneaux pré-réservés
- 1254 c'est le nombre d'anneaux pré-réservés par des Brétignollais
- 1000 à c'est la capacité totale du port en fonction de la taille des ba-

L'EXEMPLARITÉ NAUTIQUE ET SÉCURITAIRE

- c'est en million de mètres cubes le volume des terrassements nécessaires pour creuser le bassin dans les terres ; le bassin est enclavé comme un aber et se situe bien en-deçà des constructions voisines
- c'est la hauteur en mètres (cote marine) des bâtiments situés en pourtour du port
- 7,5 c'est le plus haut niveau (en mètres cote marine) des eaux atteint dans la nuit du 27 au 28 février 2010, avec la surcote
- c'est l'écart minimal en mètres entre le niveau des plus hautes eaux et les constructions avoisinantes
- o c'est le nombre de maison potentiellement impactée par la vague du 28 février 2010 si le port avait existé à cette date





Réf 2 – La plaquette de l'avenir exemplaire de décembre 2013 (pages 1 à 3)

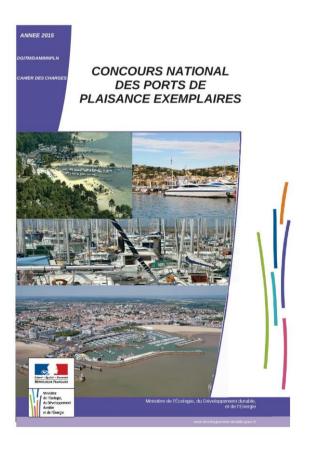








Réf 3 - Concours national des ports de plaisance exemplaires – cahier des charges





Sommaire

- 1) CONTEXTE GENERAL
 - a) Enjeux économiques et sociaux
 - b) Enjeux territoriaux
 - c) Enjeux environnementaux
- 2) CONCOURS
 - a) Les critères du concours
 - b) Les porteurs de projets
- 3) DISPOSITIF DE MISE EN OEUVRE ET DE SUIVI
 - a) Constitution du dossier de candidatures
 - b) Dépôt des candidatures
 - c) Dispositif de sélection
 - d) Jury
- 4) CALENDRIER



1) CONTEXTE GENERAL

Le port de plaisance est un pivot indispensable de l'ensemble de la filière mer et est la plateforme incontournable des entreprises, activités et loisirs nautiques.

L'Europe compte plus de 4 000 ports : la plaisance s'est fortement développée depuis une cinquantaine d'années et poursuit désormais son expansion au sein des nouveaux Etats Membres. L'Union européenne est ainsi la première puissance maritime mondiale pour la plaisance.

Les ports de plaisance représentent un enjeu essentiel en matière de développement touristique, constituant des aménagements structurants pour les territoires, des atouts d'attractivité pour les destinations, des espaces de consommation, de vie et de rêve, ainsi que des lieux de rencontre.

Du point de vue de l'urbaniste, le port de plaisance s'inscrit dans une ville, une station, un territoire et un paysage. Son développement et les projets qui lui sont liés ne peuvent donc faire l'impasse sur cette relation fonctionnelle, géographique et parfois symbolique. Toute opération doit intégrer l'histoire et l'identité de son site d'implantation très en amont.

Ainsi, les régions doivent s'appuyer sur la ressource que constituent les ports de plaisance en matière de tourisme. Attributs d'une image maritime, fluviale et lacustre par excellence, supports de nombreuses pratiques nautiques autres que la seule plaisance de navigation et portes d'entrée des stations et avant-pays, les ports sont par essence des zones économiques prioritaires à soutenir et stimuler.

Les deux entités, ville et port, doivent se nourrir l'une de l'autre par la mise en place de projets où les intérêts et spécificités de chacune convergent. Le port est aussi le lieu où se développent différents usages, différentes expériences vécues et attentes en fonction du statut du pratiquant : touriste sans bateau, plaisancier, croisiériste, professionnel du nautisme, commerçant ou résident. La prise en compte de l'intégration urbaine et paysagère du port de plaisance, de son développement et de ses usages doit être porteuse d'une image forte et attractive de la cité portuaire. Cette intégration sera la condition pour la création de véritables synergies sociales, économiques et culturelles à l'échelle du territoire ou d'une destination portuaire.

a) Enjeux économiques et sociaux

La filière nautique française dans sa globalité, représente 4.4 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 40 300 emplois directs.

Elle est principalement constituée de deux grandes familles d'activités aux spécificités propres : le segment industriel, représentant près d'1,6 milliard d'euros de chiffre d'affaires et plus de 12 500 emplois et les activités de services, représentant 2.3 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 22 000 emplois.

La France est le seul pays disposant d'une filière nautique intégrée, basée sur de nombreux savoir-faire complémentaires qui permettent d'obtenir des produits finis de haute qualité -conception, construction, sous-

Concours national des ports de plaisance exemplaires



traitance, équipement (accastillage, voilerie, etc ..)- et permettent au secteur de bénéficier d'une image d'excellence reconnue mondialement.

Constitué d'une trentaine de métiers, cet important tissu économique est porteur de multiples enjeux au niveau national par sa contribution positive à la balance commerciale française (plus de 70% de la production sont destinés à l'export) et, en particulier, sur le littoral, où il joue un rôle social et économique de tout premier ordre. Les régions littorales concentrent en effet près de 85% de l'activité économique de l'industrie et des services nautiques et sont donc très dépendantes, en termes de retombées et d'emplois, du bon développement de ceux-ci.

4 millions de français pratiquent régulièrement une activité nautique, et 9 millions se déclarent être des pratiquants occasionnels : l'ampleur des retombées directes et indirectes générées par le secteur est donc tout à fait considérable pour les territoires.

b) Enjeux territoriaux

L'impact économique de la plaisance est assurément considérable sur le territoire. La pratique elle-même de ce type de navigation participe à l'image globale des collectivités concernées en déclinant une image de dynamisme, de loisir, de modernité. Théâtre de cet engouement pour les loisirs nautiques, le port de plaisance, maritime ou en eaux intérieures, constitue une vitrine touristique et un moteur économique dont le fonctionnement doit s'inscrire pleinement dans une démarche de développement durable.

c) Enjeux environnementaux

Les ports de plaisance présentent une situation de charnière entre l'espace terrestre et le milieu maritime ou fluvial, sensible aux impacts des activités humaines. Cette position d'interface inscrit les ports et la pratique de la plaisance au cœur d'enjeux environnementaux de plus en plus déterminants dans la règlementation française et européenne, comme en témoignent la Loi littoral de 1986, la Directive cadre européenne relative à la stratégie pour le milieu marin n° 2008/56/CE ou le Chapitre V du titre IV de la Loi du 12 juillet 2010, définissant les dispositions relatives à la mer.

Si près de 80% de la pollution marine sont causés par des activités terrestres humaines, l'ensemble des activités maritimes, y compris le transport et l'exploitation pétrolière, représente seulement 13% de la pollution marine. La totalité des activités nautiques générerait moins de 1% de la pollution totale (Rapport « Nautisme et Environnement », CSNPSN). Pour autant, les ports de plaisance, liaison entre le milieu terrestre et marin, peuvent avoir un ensemble d'impacts environnementaux, à la fois lors de la phase de conception, mais aussi lors de leur exploitation. Pour ce qui est de la phase de gestion, ces incidences peuvent être de plusieurs ordres et concerner les rejets d'hydrocarbures, la présence de macro déchets, de polluants métalliques ou organiques, ou des rejets d'eaux usées provoquant des troubles d'ordres bactériologiques.

« Le milieu marin est le vecteur ou le motif de très nombreuses activités humaines. Plus de 80% des Français en général, jusqu'à 90% dans certaines collectivités d'outre-mer, déclarent pratiquer au moins une activité en relation avec la mer. Les enjeux de développement de la population française et mondiale seront donc complètement liés aux enjeux de protection du milieu marin ». Cet extrait d'un document de Stratégie nationale pour la création et la gestion des Aires marines protégées replace la plaisance dans le contexte des multiples pressions que subissent la mer et le littoral.

Concours national des ports de plaisance exemplaires



2) CONCOURS

Compte tenu de ce contexte, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, avec ses partenaires, crée un nouveau concours « ports de plaisance exemplaires » pour l'amélioration des capacités d'accueil des ports de plaisance et les services proposés aux plaisanciers. Ces projets seront orientés de manière à :

- Favoriser l'exemplarité et l'innovation, en matière d'intégration environnementale, de développement durable et du territoire. Les projets doivent notamment explorer des solutions émergentes en matière d'infrastructures portuaires ou d'accessibilité à la mer,
- Favoriser l'émergence de nouvelles pratiques éco-responsables,
- Répondre aux besoins des pratiques de plaisance ne nécessitant pas d'infrastructures lourdes.

Le concours distingue au maximum 5 candidats par an.

L'attribution du prix « ports de plaisance exemplaire » permet aux lauréats de bénéficier d'une communication nationale et d'une marque de promotion en direction des partenaires, des usagers et du public.

a) Les critères du concours

Le concours « ports de plaisance exemplaire » porte sur l'amélioration des capacités d'accueil des ports de plaisance et les services proposés aux plaisanciers en distinguant les projets faisant preuve d'innovation et de pertinence économique. Les projets s'inscrivent dans leur espace, ville et territoire, et intègrent les aspects environnementaux liés aux exigences du développement durable.

Exemples de critères sur lesquels le jury pourrait être amené à se prononcer :

Amélioration des capacités d'accueil

(reconversion d'une friche portuaire, gestion dynamique des places, nouvelles activités de plaisance légère, création ou extension de port,)

Pertinence économique

(Réponse à un réel besoin en capacités d'accueil du bassin de navigation, viabilité financière, retombées socioéconomiques,...)

Amélioration des services proposés aux plaisanciers

(Favoriser l'appropriation du port, développement des services pour le bateau, pour le plaisancier, accès à la zone de navigation, accessibilité aux personnes handicapées, ...)

Aspects environnementaux

(Impacts des infrastructures, des activités portuaires, solutions favorisant la réhabilitation d'écosystèmes locaux marins ou terrestres)

Intégration dans la ville et le territoire

(Urbanisme, liaison des activités, ...)

Concours national des ports de plaisance exemplaires



Innovation

(Innovations envisagées dans la réalisation, la gestion des différents domaines, ...)

b) Les porteurs de projets

Le dossier de candidature est porté par une ou plusieurs collectivité(s) territoriale(s), qu'elles soient implantées en métropole, en outre-mer, sur le littoral maritime, fluvial ou lacustre.

Le projet associe tous les acteurs publics et privés concernés dans le territoire.

Il peut se décliner en sous-projets, comprenant pour chacun d'eux une maîtrise d'ouvrage différente.

Les porteurs du projet doivent démontrer la viabilité du projet et de son mode d'exploitation à long terme.

Le porteur du projet doit produire les études préalables permettant d'attester qu'il répond aux critères d'éligibilité.

Ce projet est en cours de réalisation et doit avoir un objectif de réalisation à moins de quatre ans.

Les projets ayant bénéficié de la première distinction « ports de plaisance exemplaires » ne peuvent faire l'objet d'une nouvelle candidature.

3) DISPOSITIF DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

a) Constitution du dossier de candidature

Chaque dossier doit être présenté comme suit :

1ère partie : une fiche-résumé obligatoire (4 pages maximum avec une 1ère page) où doit figurer :

- Le titre du projet,
- Le porteur du projet (la ou les collectivités territoriales),
- Les partenaires du projet institutionnels et privés,
- · Une présentation succincte du projet et des objectifs,
- Une note de synthèse (2 pages maximum) indiquant les principales caractéristiques environnementales, économiques et techniques du projet au niveau local et du bassin de navigation ainsi qu'une présentation des actions mises en œuvre en matière d'innovation et d'exemplarité,
- Un plan ou schéma du projet.

Concours national des ports de plaisance exemplaires



2ème partie : Un descriptif détaillé du projet :

- Un diagnostic de l'existant du ou des sites concernés ainsi que les études et analyses préalables qui ont conduit à la définition du projet (évaluation des besoins, des impacts économiques, sociaux et environnementaux, modalités de gouvernance...),
- Les cartes, schémas et fiches de synthèse permettant d'éclairer le diagnostic,
- Un descriptif du projet mettant en relief les aspects innovants sous l'angle du développement durable, c'est-à-dire incluant l'analyse des résultats attendus du point de vue économique, social, environnemental et paysager,
- Le dispositif de concertation envisagé (intégrant les déclarations d'intention des différentes parties prenantes du projet),
- Le calendrier prévisionnel de réalisation du projet,
- Le budget prévisionnel du projet global,
- · Une estimation du coût et un plan de financement des études envisagées dans le cadre du concours.

b) <u>Dépôt des candidatures</u>

Les dossiers doivent être adressés en 3 exemplaires papier et un exemplaire numérisé auprès du Préfet de Région (Secrétariat Général pour les Affaires Régionales) de la région où est (sont) situé(s) le (les) site(s) du projet, dont relève le porteur de projet.

Parallèlement, les candidats déposeront également un dossier numérisé à l'adresse suivante : concours-national-des-ppe.mnp.dam.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

Si le dossier est trop volumineux, seule la première partie du projet est transmis sur le site. L'intégralité du dossier sera envoyée sur CD à l'adresse suivante :

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
DGITM/DAM/MNPLN
Tour Sequoia
92055 La Défense cedex

Le Préfet de Région transmet le ou les dossiers avec son avis au comité national de pilotage.

c) Dispositif de sélection

Un comité national de pilotage composé du MEDDE, de VNF*, d'ATOUT FRANCE, de l'ANEL*, de la FFPP*, de l'APPA, de la FIN*, et du CSNPSN* est chargé d'assurer la mise en œuvre, l'animation, le suivi et l'évaluation du concours.

* : VNF (voies navigables de France), l'ANEL (association des élus du littoral), la FFPP (fédération française des ports de plaisance), l'APPA (association des ports de plaisance de l'Atlantique), la FIN (fédération des industries nautiques), le CSNPSN (conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques)

Concours national des ports de plaisance exemplaires



d) Jury

Un jury, présidé par la Directrice des Affaires maritimes ou son représentant, composé de représentants des administrations concernées, des organismes publics, associations parties prenantes, et de personnes qualifiées, est chargé de juger de la qualité des propositions, d'expertiser puis de sélectionner les dossiers recevables.

Le jury peut procéder à l'audition des représentants des projets recevables.

Il sélectionne les projets en s'appuyant sur les critères énoncés sur les critères d'éligibilité du présent cahier des charges.

Les résultats font l'objet d'une annonce officielle.

4) CALENDRIER POUR 2015

Annonce du lancement du concours national : Salon Nautic 2014 (11 décembre 2014)

Date limite de dépôt d'un exemplaire du dossier en préfecture de région : 30 juin 2015

Date limite de dépôt de <u>deux exemplaires du dossier au Ministère de l'écologie</u>, <u>du développement durable et de l'énergie (MEDDE)</u> : **30 juillet 2015**

Réunion du jury : novembre 2015

Annonce des résultats : Salon Nautic 2015

Concours national des ports de plaisance exemplaires



Réf 4 - Synthèse du dossier de candidature de la Communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie au concours national des ports de plaisance exemplaires

Note de synthèse

Conseil Communautaire

25 juin 2015







Synthèse du dossier de candidature de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie au concours national des ports de plaisance exemplaires

Communauté de Communes pu Pays de Saint Gilles Croix de Vie 2AE du Soleil Levant - CS 63669 - Givrand 85806 Saint Gilles Croix de Vie Cedex Tél. 02 51555555 - Fax. 0251542446



Conseil Communautaire

25 juin 2015

t – Éléments de contextex

L'Union Européenne et ses états membres ont décidé d'accélérer la relance de l'activité économique, en axant les politiques de développement sur la notion de « Croissance Bleue ».

Dans le cadre du « plan Juncker », l'Europe compte investir à court ou moyen terme près de 300 milliards d'euros dans ce domaine, en privilégiant notamment l'essor du tourisme côtier.

La France elle-aussi entend saisir les opportunités de développement qu'offre la « Croissance Bleue » et engage de nouvelles politiques publiques en faveur du tourisme littoral.

Ainsi, le Ministre du Tourisme, Laurent FABIUS, suite à la publication d'un rapport récent du Conseil de Promotion du Tourisme, a annoncé la mise en œuvre d'un plan ambitieux, intégrant un fonds d'investissement tourisme abondé par la Caisse des Dépôts et Consignations.

De son côté, la Ministre de l'Environnement, Ségolène ROYAL, a annoncé le lancement d'un concours national des ports de plaisance exemplaires.

Selon les indications données par ce ministère, les ports de plaisance constituent des pivots indispensables de l'ensemble de la filière mer et sont les plateformes incontournables de nombreuses entreprises, activités et loisirs nautiques.

La plaisance s'est fortement développée depuis une cinquantaine d'années et poursuit désormais son expansion au sein des nouveaux Etats Membres. L'Union Européenne est ainsi la première puissance maritime mondiale pour la plaisance.

Les ports de plaisance représentent un enjeu essentiel en matière de développement touristique, constituant des aménagements structurants pour les territoires, des atouts d'attractivité pour les destinations, des espaces de consommation, de vie et de rêve, ainsi que des lieux de rencontre.

Ainsi, les régions doivent s'appuyer sur la ressource que constituent les ports de plaisance en matière de tourisme. Attributs d'une image maritime, fluviale et lacustre par excellence, supports de nombreuses pratiques nautiques autres que la seule plaisance de navigation et portes d'entrée des stations et avant-pays, les ports sont par essence des zones économiques prioritaires à soutenir et stimuler.

Les deux entités, ville et port, doivent se nourrir l'une de l'autre par la mise en place de projets où les intérêts et spécificités de chacune convergent.

Le port est aussi le lieu où se développent différents usages, différentes expériences vécues et attentes en fonction du statut du pratiquant : touriste sans bateau, plaisancier, croisiériste, professionnel du nautisme, commerçant ou résident.

La prise en compte de l'intégration urbaine et paysagère du port de plaisance, de son développement et de ses usages doit être porteuse d'une image forte et attractive de la cité portuaire. Cette intégration sera la condition pour la création de véritables synergies sociales, économiques et culturelles à l'échelle du territoire ou d'une destination portuaire.

La filière nautique française dans sa globalité, représente 4,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires et plus de 40 300 emplois directs.



Conseil Communautaire

25 juin 2015

Elle est principalement constituée de deux grandes familles d'activités aux spécificités propres : le segment industriel, représentant près d'1,6 milliard d'euros de chiffre d'affaires et plus de 12 500 emplois et les activités de services, représentant 2,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires et 22 000 emplois.

La France est le seul pays disposant d'une filière nautique intégrée, basée sur de nombreux savoirfaire complémentaires qui permettent d'obtenir des produits finis de haute qualité -conception, construction, sous-traitance, équipement (accastillage, voilerie, etc.)- et permettent au secteur de bénéficier d'une image d'excellence reconnue mondialement.

Constitué d'une trentaine de métiers, cet important tissu économique est porteur de multiples enjeux au niveau national par sa contribution positive à la balance commerciale française (plus de 70 % de la production sont destinés à l'export) et, en particulier, sur le littoral, où il joue un rôle social et économique de tout premier ordre.

Les régions littorales concentrent en effet près de 85 % de l'activité économique de l'industrie et des services nautiques et sont donc très dépendantes, en termes de retombées et d'emplois, du bon développement de ceux-ci.

4 millions de français pratiquent régulièrement une activité nautique, et 9 millions se déclarent être des pratiquants occasionnels : l'ampleur des retombées directes et indirectes générées par le secteur est donc tout à fait considérable pour les territoires.

L'impact économique de la plaisance est assurément considérable sur le territoire. La pratique ellemême de ce type de navigation participe à l'image globale des collectivités concernées en déclinant une image de dynamisme, de loisir, de modernité. Théâtre de cet engouement pour les loisirs nautiques, le port de plaisance, maritime ou en eaux intérieures, constitue une vitrine touristique et un moteur économique dont le fonctionnement doit s'inscrire pleinement dans une démarche de développement durable.

Les ports de plaisance présentent une situation de charnière entre l'espace terrestre et le milieu maritime ou fluvial, sensible aux impacts des activités humaines. Cette position d'interface inscrit les ports et la pratique de la plaisance au cœur d'enjeux environnementaux de plus en plus déterminants dans la réglementation française et européenne, comme en témoignent la Loi littoral de 1986, la Directive cadre européenne relative à la stratégie pour le milieu marin n° 2008/56/CE ou le Chapitre V du titre IV de la Loi du 12 juillet 2010, définissant les dispositions relatives à la mer.

Si près de 80 % de la pollution marine sont causés par des activités terrestres humaines, l'ensemble des activités maritimes, y compris le transport et l'exploitation pétrolière, représente seulement 13 % de la pollution marine.

La totalité des activités nautiques générerait moins de 1 % de la pollution totale (Rapport «Nautisme et Environnement», CSNPSN).

Pour autant, les ports de plaisance, liaison entre le milieu terrestre et marin, peuvent avoir un ensemble d'impacts environnementaux, à la fois lors de la phase de conception, mais aussi lors de leur exploitation.

Compte tenu de ce contexte, le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, avec ses partenaires, crée un nouveau concours «ports de plaisance exemplaires» pour l'amélioration des capacités d'accueil des ports de plaisance et les services proposés aux plaisanciers.



Conseit Communautaire

25 juin 2015

Ces projets seront orientés de manière à :

- ✓ Favoriser l'exemplarité et l'innovation, en matière d'intégration environnementale, de développement durable et du territoire. Les projets doivent notamment explorer des solutions émergentes en matière d'infrastructures portuaires ou d'accessibilité à la mer,
- ✓ Favoriser l'émergence de nouvelles pratiques éco-responsables,
- ✓ Répondre aux besoins des pratiques de plaisance ne nécessitant pas d'infrastructures lourdes.

2. Présentation du concours

Le concours «ports de plaisance exemplaires» porte sur l'amélioration des capacités d'accueil des ports de plaisance et les services proposés aux plaisanciers en distinguant les projets faisant preuve d'innovation et de pertinence économique.

Les projets s'inscrivent dans leur espace, ville et territoire, et intègrent les aspects environnementaux liés aux exigences du développement durable.

Les critères suivants sont susceptibles d'être pris en compte par le jury :

- ✓ Amélioration des capacités d'accueil (reconversion d'une friche portuaire, gestion dynamique des places, nouvelles activités de plaisance légère, création ou extension de port,)
- Pertinence économique (réponse à un réel besoin en capacités d'accueil du bassin de navigation, viabilité financière, retombées socio-économiques,...)
- ✓ Amélioration des services proposés aux plaisanciers (favoriser l'appropriation du port, développement des services pour le bateau, pour le plaisancier, accès à la zone de navigation, accessibilité aux personnes handicapées, ...)
- Aspects environnementaux (impacts des infrastructures, des activités portuaires, solutions favorisant la réhabilitation d'écosystèmes locaux marins ou terrestres....)
- ✓ Intégration dans la ville et le territoire (urbanisme, liaison des activités, ...)
- ✓ Innovations (innovations envisagées dans la réalisation, la gestion des différents domaines, ..)

Les dossiers de candidature devront parvenir aux administrations concernées avant le 30 juillet 2015.

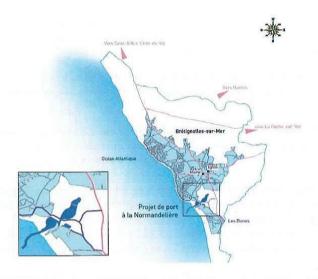


Conseil Communautaire

25 juin 2015

3- Descriptif du projet présenté

Le projet présenté par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie concerne la création d'un nouveau port de plaisance à Brétignolles sur Mer. Ce port à flot d'une capacité de 1 000 anneaux est projeté à la Normandelière à l'emplacement d'une base nautique et de terres agricoles aujourd'hui inexploitées.



4- Un projet exemplaire et innovant

Par sa conception originale et le soin qui a été apporté à son intégration environnementale, le projet de port de Brétignolles sur Mer est susceptible d'être reconnu comme port exemplaire.

Cette exemplarité s'exprime à plusieurs niveaux :

- L'exemplarité démocratique,
- L'exemplarité économique et financière,
- L'exemplarité nautique,
- L'originalité du projet touristique sous-jacent,
- La singularité de la démarche environnementale engagée, tant en phase construction qu'en phase exploitation.

L'exemplarité démocratique :

Initié après une consultation de la population en 2003, le projet a été élaboré par un comité de pilotage associant des élus ainsi que des représentants de la société civile, choisis pour leur connaissance du site ou de la pratique nautique en Vendée.

Les travaux de ce comité de pilotage ont permis la maturation du projet à travers l'examen de plusieurs scénarii successifs.



Conseil Communautaire

25 juin 2015

En parallèle, l'opération a donné lieu à la procédure de concertation publique prévue aux articles L. 300-2 et suivants du code de l'urbanisme.

A ce titre, entre 2003 et 2011, la commune de Brétignolles sur Mer a régulièrement organisé des réunions publiques. Une exposition a été présentée en mairie entre 2006 et 2007 en laissant la possibilité au public de s'exprimer sur un registre prévu à cet effet.

Pour faciliter la compréhension du projet, une maquette du futur port a été exposée en mairie à partir de 2006.

Très régulièrement entre 2003 et 2011, des documents de présentation du projet ont été adressés au public. Plus récemment en 2013, une plaquette d'information très détaillée a été diffusée aux Brétignollais ainsi qu'à tous les élus de la Vendée.

Enfin, la population s'est exprimée en masse lors de l'enquête publique qui s'est tenue au cours de l'été 2011. Plus de 6 000 observations ont été présentées, dont 85 % d'avis en faveur du projet.

Au-delà de cette concertation, la réalisation du projet a été l'enjeu de 3 scrutins successifs :

- ➤ En 2003, le projet de port a été soumis à une concertation informelle au terme de laquelle plus de 67 % des personnes consultées se sont prononcées en faveur de la mise en œuvre du projet,
- En 2008, lors des élections municipales, face à deux listes opposées à l'opération, la liste en faveur du port de plaisance a recueilli plus des deux tiers des suffrages, remportant du même coup la totalité des sièges au conseil municipal de Brétignolles sur Mer,
- Enfin en 2014, face à une liste refusant la poursuite du projet, les candidats en faveur du port de plaisance ont de nouveau remporté la majorité des suffrages, en rassemblant 56,49 % des voix

Ces rappels illustrent l'adhésion de la population à ce qui représente pour beaucoup un véritable projet de vie, dont la légitimité n'est pas discutée.

• L'exemplarité économique et financière :

Dès son origine, le port de Brétignolles sur Mer a été conçu comme un outil de développement du territoire. L'opération s'inscrit donc depuis 2003 dans une logique de croissance bleue. A ce titre, le projet a pour but de :

- Favoriser la création d'emplois directs et indirects,
- Permettre l'accueil de nouvelles activités,
- Générer des recettes nouvelles pour les collectivités concernées, afin d'assurer le développement du territoire dans un contexte de modération fiscale,

La réalisation d'un port de plaisance permet le maintien et la création d'emplois à plusieurs niveaux :

- En phase travaux: la construction d'un équipement de 29 millions d'euros a des répercussions significatives sur l'activité des entreprises de BTP.
- En phase exploitation: la Fédération Française des Ports de Plaisance estime qu'un port de plaisance emploie directement 1 personne pour 100 anneaux et indirectement 10 personnes pour 100 anneaux. Au total pour Brétignolles sur Mer, pas moins de 110 emplois sont attendus.



Conseil Communautaire

25 juin 2015

En parallèle, le port de plaisance sera le support de nouvelles activités (en rapport avec le nautisme ou le tourisme) génératrices de retombées économiques pour l'ensemble du Pays de Saint Gilles Croix de Vie: réparation navale, commerces, location de bateaux et de matériels, retombées économiques des escales,...

Le chiffre d'affaires annuel du port de Brétignolles sur Mer est estimé à 2 600 000 € HT. L'annuité de la dette souscrite pour construire l'équipement représente à elle seule 1 600 000 €. Une fois les travaux remboursés, le maître d'ouvrage pourra réinvestir cette somme (qui représente l'équivalent de la fiscalité locale de 4 000 maisons) sur d'autres opérations d'intérêt public.

En outre, à cette même période, il pourra également commercialiser de nouveaux les anneaux amodiés, dont la valeur 2015 s'élève à 15 millions d'euros.

Cette rentabilité est le fruit de la combinaison de plusieurs facteurs :

- ✓ Des coûts de constructions relativement faibles, grâce à une conception simple,
- ✓ Des coûts d'entretien limités,
- ✓ Une rentabilité assurée par une maîtrise des tarifs de location.

· L'exemplarité nautique :

Le projet répond à toutes les normes en matière de navigation. Sa conception ainsi que les conditions d'accès ont été validées par la Grande Commission Nautique, composée de représentants de la Marine Nationale et des professionnels de la mer, dès 2009.

• L'originalité du projet touristique sous-jacent :

Le projet prend en compte toutes les nouvelles formes d'activités touristiques en lien avec le projet européen Odysséa, qui vise à créer un lien plus étroit entre le port et les sites touristiques voisins.

• La singularité de la démarche environnementale engagée, tant en phase construction qu'en phase exploitation :

Dès son origine, le projet a été conçu comme un modèle d'intégration environnementale, ne devant avoir d'impact sur l'environnement à aucun moment. Le projet prend en compte cette ambition de trois manières :

- Une implantation sur un site sans enjeu environnemental,
- Une conception soignée, respectant les paysages, les habitats et les espèces naturelles,
- Un aménagement accompagné d'un ensemble de mesures de préservation de l'environnement.

La commune de Brétignolles sur Mer bénéficie d'un patrimoine environnemental de très grande qualité, reconnu au niveau européen. En particulier, deux massifs dunaires, au Nord et au Sud, font l'objet d'une surveillance particulière.



Conseil Communautaire

25 juin 2015

Situé au cœur de la zone urbaine, le site retenu pour accueillir le port de plaisance de Brétignolles sur Mer ne présente, quant à lui, aucun enjeu.

La Normandelière ne fait l'objet d'aucune protection compte tenu du faible potentiel écologique de cet espace largement artificialisé. Le SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie ne lui confère aucun classement particulier et il ne s'agit pas d'un espace remarquable au sens de la loi du 3 janvier 1986 dite loi littoral.

La zone accueille une base nautique et un ensemble d'infrastructures touristiques qui font du site un secteur très fréquenté d'avril à septembre.

Qu'il s'agisse des ouvrages d'avant-port, du bassin ou des équipements annexes, les infrastructures portuaires ont été conçues pour s'intégrer de manière optimale.

Les récifs, réalisés en enrochements seront entièrement naturels. Les enrochements seront peu visibles du littoral à marée haute. D'une altimétrie juste suffisante pour briser la houle, les enrochements permettront d'accéder au port dans les meilleures conditions de sécurité, comme l'a reconnu la grande commission nautique.

Fruits d'une éco-conception, les récifs seront équipés de dispositifs spécifiques de type « seaboost » permettant d'abriter les alevins et d'autres espèces animales.

L'intégration environnementale des bassins portuaires sera tout aussi soignée. Les quais et pontons seront tous équipés de dispositifs de récupération des eaux noires et grises. L'énergie solaire photovoltaïque sera privilégiée.

Le dossier environnemental du projet prévoit de nombreuses mesures d'accompagnement :

- ✓ La mise à l'eau des embarcations sera possible depuis une cale sécurisée et évitant la pollution de l'estran,
- ✓ Les lieux de baignade ne sont pas impactés par le projet. La surface de plage se trouvera même augmentée,
- ✓ Le projet intégrera des mesures d'accompagnements sur le site ou en dehors : réhabilitation de la zone humide contiguë, repeuplement des espèces dunaires,...
- ✓ Le site sera équipé de lieux d'observations des espèces qui seront animés par des professionnels de l'environnement,
- ✓ Le projet de ceinture verte de 400 hectares sera poursuivi et mené à son terme.



Réf 5 - Ouest-France du 31 janvier 2016 : Le port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer n'est pas lauréat

18/04/2018

Le port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer n'est pas lauréat





0

8

Abonnez-vous

Accueil / Pays de la Loire / Saint-Gilles-Croix-de-Vie

#SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE

Le port de plaisance de Brétignollessur-Mer n'est pas lauréat



Le projet du futur port de la Normandelière est proposé par Christophe Chabot, maire de Brétignolles-sur-Mer. | Ouest-France

Par Ouest-France Modifié le 01/02/2016 à 10h33

ABONNEZ-VOUS POUR 1€/MOIS



Le projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer a constitué une candidature au concours national des ports de plaisances exemplaires. L'État ne l'a pas retenu.

La communauté de communes du Pays de Saint-Gilles avait constitué un dossier de candidat au concours national des ports de plaisance exemplaires pour 2016. Le projet candidat était le

https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/saint-gilles-croix-de-vie-85800/le-port-de-plaisance-de-bretignolles-sur-mer-nest-pas-laureat-4007019



Le port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer n'est pas lauréat

port de plaisance de la Normandelière, à Bretignolles-sur-Mer, porté par son maire, Christophe Chabot.

Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la pêche a remis, le 28 janvier, les prix du concours aux ports de Creil (Oise) et celui de Gruissan (Aude). Le projet de Bretignolles-sur-Mer a été écarté du prix car il se rapprochait moins que les lauréats des critères de sélections : « Les projets doivent être tout particulièrement exemplaires en matière de pratiques écoresponsables, de développement durable et d'intégration territoriale ». Christophe Chabot a réaffirmé, lors des vœux de la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles, vendredi dernier, que ce futur port constituerait la « porte d'entrée touristique et un lieu de vie à Bretignolles. Nous le mènerons à l'enquête publique le plus vite possible. Nous travaillons pour cela avec BRL et ses co-traitants pour améliorer encore le projet et renforcer son intégration environnementale. Le marché de maîtrise d'œuvre a été attribué en septembre et le travail va bon train. »

#Saint-Gilles-Croix-de-Vie

#Bretignolles-sur-Mer

Réf 6 – Les réactions des associations environnementales.









Monsieur Christophe CHABOT Président de la Communauté de communes du Pays de St Gilles-Croix-de-Vie ZAE Le Soleil Levant CS 63669 - Givrand 85806 Saint Gilles Croix de Vie Cedex

Angers, le 7 juin 2016

L.R.A.R

<u>Objet</u>: Concertation préalable au projet de port de plaisance - Brétignolles-sur-mei

Monsieur le Président.

La communauté de communes du Pays de St-Gilles-Croix-de-Vie a repris le projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer et le soumet depuis plusieurs semaines à une concertation préalable du public. Pour nos associations : France Nature Environnement Pays de la Loire, Vendée Nature Environnement, la Ligue de Protection des Oiseaux 85, la Coordination des associations du littoral 85 et le Comité pour la Protection de la Nature et des Sites, ce projet sous sa nouvelle forme n'est toujours pas acceptable

Ce projet mis en consultation via des réunions publiques et une page Internet où le public peut visionner une vidéo de promotion ainsi que découvrir le dossier de présentation, n'est autre que celui de l'enquête publique de 2011. Il a certes été agrémenté de modifications à la marge censées lever les points de blocage ayant conduit au retrait du projet initial mais il s'agit bien du même site, dont les enjeux patrimoniaux sont déniés. Nous y retrouvons les mêmes composantes fondamentales : creusement de l'estran pour y établir un chenal d'accès, percement du massif dunaire, implantation de «récifs » artificiels au devant du chenal, creusement d'un bassin portuaire dans les terres en périphérie du bourg de

Devant l'ampleur des dégâts que provoquerait à l'environnement ce nouvel Devait l'ampleur des dégas que provoquelait à l'environnement de flouve aménagement sur le littoral vendéen, nos associations rappellent leur opposition à ce projet de port de plaisance à Brétignolles-sur-Mer. Par la même occasion, nous vous suggérons de changer de modèle d'aménagement du territoire afin de prendre en compte les défis énergétiques et écologiques d'aujourd'hui et de demain. Il vous faut dès à présent entendre ces derniers et y répondre sans commettre aujourd'hui ce qui sera demain une erreur impossible à corriger

Nos associations porteront une attention particulière à l'avenir de ce projet et ne manqueront pas de participer aux échéances administratives à venir

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations

Jean-Christophe GAVALLET Président de FNE Pays de la Loire

Yves LE QUELLEC Président de Vendée Nature Environnement Frédéric SIGNORET la LPO 85

Marie-France SIMONNET COORLIT 85 et CPNS

X98K

Adresse de correspondance : FNE Pays de la Loire 76 ter rue Lionnaise 49100 ANGERS



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHE d'observation N° 5

Fiche N°6 - Division de la population : Tension, Discorde

Rubrique - Contexte général du projet

ARGUMENTATION: Le résumé

Pour justifier l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, dans son <u>intervention de janvier 2018</u>, le premier ministre Édouard Philippe a dit : *un tel projet d'aménagement qui structure un territoire pour un siècle ne peut se faire dans un contexte d'opposition exacerbée entre 2 parties presque égales de la population.... Notre-Dame-des-Landes aujourd'hui, je le constate, c'est l'aéroport de la division*"

Comme le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer divise la population, c'est un projet qui génère une forte opposition locale, de la tension, de la discorde depuis plus de 10 ans et qui ne provoque pas l'élan de soutien indispensable pour un projet d'intérêt général.

Comme le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer doit être abandonné



ARGUMENTATION: Le détail

Juin 2009 – La lettre du maire de Bretignolles aux Bretignollais (Réf 1), un passage :

le mariage du mensonge et de l'incompétence journalistique fait, depuis quelques jour, son chemin et finit par faire douter la population bretignollaise.

Mai 2010 – Extrait de l'émission "Les Pieds sur Terre" diffusé sur France Culture le 11 mai 2010 : *Après Xynthia, on continue !* (Réf 2)

Quelques passages de l'émission :

Introduction du journaliste :

Et la tension entre les partisans et opposants au projet de construction d'un port de plaisance, entre les écolos réunis sous la houlette de l'association La Vigie et le camp du maire Christophe Chabot, la tension est telle qu'à l'annonce de la diffusion de notre émission, le maire s'est inquiété auprès de la direction de France Culture de savoir si son point de vue serait bien illustré et pas déformé sur notre antenne, si "Les Pieds sur Terre" ne seraient pas entièrement dévoués à la cause adverse, si on l'entendrait bien défendre son projet visionnaire en forme d'aber breton sur une dizaine d'hectares pour un millier de bateaux.

Que M. le Maire se rassure, il sera bien entendu dans le respect de l'impartialité qui nous caractérise généralement. Il faut dire que

Des propos de Christophe Chabot :

A l'heure ou je vous parle, il y a une centaine d'opposants à Bretignolles, et encore quand je dis une centaine, on n'en connaît pas 100. Moi je vais vous donner un exemple très clair car évidemment les opposants vous diront qu'ils sont beaucoup plus nombreux que ça.

Vous savez, ils organisent chaque année, les opposants, une manifestation contre le port au cœur du mois d'août. Au cœur du mois d'août, nous sommes sur la commune 50 000 personnes. Eh bien, à leur dernière manifestation, l'été dernier, ils étaient 122, ...123 ... 125 .. selon les différents sondages, sur 50 000 personnes. Ce qui est ridicule, absolument ridicule ! C'est incroyable d'ailleurs ! Mais bon, ceci étant, il y a bien longtemps que le projet ne fait plus débat à Bretignolles. Aujourd'hui, localement, nos opposants n'existent pas

Question du journaliste et réponse de Christophe Chabot

Ils ont quand même l'air d'exister un peu plus que ce que vous dites ?



ls ont l'air, c'est exactement le terme qui convient. Ils ont parfaitement l'air d'exister. Et c'est tellement à la mode d'être contre un projet de port de plaisance! Sauf que aujourd'hui ... Si, si, c'est très à la mode! C'est très à la mode!

Ce que je peux vous dire, c'est que tous les écolos, et notamment le ministère de l'environnement, qui ont pris le temps de regarder le dossier dans son grand détail, tous ceux là, il n'y en a plus 1 aujourd'hui qui est contre le port de plaisance.

D'ailleurs les derniers événements, notamment les plus dramatiques, qui viennent de se produire sur la côte vendéenne ont terminé de nous donner raison. Donc les gens qui sont aujourd'hui à Bretignolles sur Mer contre le projet de port de plaisance n'ont aucun argument valable pour ça. Ils disent que ce projet va coûter 100 millions d'euros ... que les digues feront 14 m de haut ... qu'il n'y aura pas d'eau dans le port ... Et ils ont poussé le mensonge et le ridicule jusqu'à essayer de démontrer que, dans la nuit du 27 au 28 février lors de la tempête Xynthia, si le port avait existé, Bretignolles aurait été inondé.

Ce sont des bluffeurs et des menteurs : qu'est ce que vous voulez que j'y fasse ? Ça m'est égal ! Au contraire, je vais vous dire un truc : ils m'ont beaucoup servi, beaucoup, beaucoup servi. Je vais vous dire pourquoi. C'est qu'ils ont été tellement calomnieux dès les premiers jours, ils ont été tellement minables dans leur façon d'argumenter, tellement pitoyables, qu'ils ont créé un blog des Bretignollais autour du projet et autour de moi notamment puisque il faut quand même savoir que au bout de quelques semaines que ce projet était lancé, des tracts anonymes ont circulé la nuit, la nuit! dans Bretignolles sur Mer, comme quoi le maire avait déjà acheté tous les terrains autour et qu'il allait après faire une opération de promotion immobilière personnelle. Enfin, le truc le plus nul qui puisse exister aujourd'hui.

Ce sont des gens d'ailleurs qu'on ne connaît pas, je vous signale, on ne les connaît pas. On ne sait pas qui ils sont. Ils sont arrivés ici il y a quelques années. Leur principe c'est très clair :: c'est après nous la fin du monde, c'est à dire que jusqu'à ce que eux arrivent à Bretignolles, il fallait que Bretignolles soit ouvert, maintenant qu'ils sont là il faut que plus rien ne se passe.

Deuxième semestre 2010 – Le maire de Bretignolles-sur-Mer fait comparaître au tribunal correctionnel l'auteur d'un blog (Le Jugement) (Réf 3), les différentes étapes :

3 juin 2010 : M. Chabot a fait voter une délibération par son conseil municipal pour citer M.Bourcereau à comparaître pour injures et diffamations devant le Tribunal Correctionnel des Sables d'Olonne.

19 juin 2010 : M. Bourcereau fait parvenir au Président du Tribunal des Sables d'Olonne les grandes lignes de sa défense. Le jugement est renvoyé en novembre.

16 décembre 2010 : Le Tribunal Correctionnel des Sables d'Olonne a débouté Christophe Chabot de toutes ses poursuites et a totalement relaxé M.Bourcereau.

23 décembre 2010 : Christophe Chabot a fait appel du jugement .



1er février 2011 : La Cour d'Appel a envoyé un avis d'audience.

15 février 2011 : Christophe Chabot demande à la Cour qu'elle lui accorde le désistement de l'Appel.

4 mars 2011 : La Cour d'Appel de Poitiers a constaté le désistement de Christophe Chabot et a délivré une ordonnance de désistement.

<u>Mines Paris Tech 2011</u>: Discorde à Bretignolles-sur-Mer : Un port « vert » est-il envisageable – voir <u>le site internet</u> -

Décembre 2011 : Après les résultats de l'enquête publique, le ton monte

Lors de la grande Émission sur TV Vendée le 20 décembre 2011 :

Christophe Chabot met en cause la commission d'enquête, des propos entendus :

Un président à la limite de l'arrogance qui a passé son temps à me provoquer.... L'avis de la Commission d'Enquête était fait avant.....Il s'est permis de m'appeler à mon domicile pour me proférer un certain nombre de menaces hier soir, malheureusement pour lui j'ai pu enregistrer sa conversation que je vais remettre au Préfet de la Vendée....il n'avait pas apprécié que je traite son équipage de pieds nickelés....la définition des pieds nickelés c'est une bande de petits voleurs qui sont tellement maladroits qu'ils n'arrivent jamais à dépouiller les gens de ce qu'ils veulent dépouiller....aujourd'hui la nature du document qui a été rédigé est en grande partie mensongère ,inventée.... dans la population Bretignollaise 84% d'avis favorables.....fumisterie.....la Commission d'Enquête a bafoué..

Christophe Chabot met en cause la DREAL, des propos entendus :

La DREAL a fait un document à charge comme elle le fait pour toutes les enquêtes publiques.... La DREAL n'est là que pour massacrer les projets....elle ne participe pas aux réunions....

Décembre 2011 – Le 23 décembre 2011, dans un communiqué de presse, la commission d'enquête répond à Christophe Chabot (Réf 4)

Quelques passages du communiqué :

Les membres de la commission d'enquête sur le projet de port de plaisance de Bretignolles sur Mer ne sont nullement impressionnés par les propos délirants — les mensonges - les pitreries — hâbleries — forfanteries et autres fanfaronnades du Maire de Bretignolles sur Mer, qui parle aujourd'hui de « sortir ses muscles — de donner des coups - d'engager le combat - d'aller à l'affrontement ! ». Depuis plus de 6 mois le maire de Bretignolles critique, dénigre, vilipende publiquement les services de l'État : Préfet de Région qui représente l'Autorité Environnementale — Préfet du département de la Vendée et tout service qui n'est pas favorable à son projet.



La commission d'enquête, que je préside, dont les membres ont été nommés par le Président du Tribunal Administratif de Nantes, Magistrat indépendant, vient de rendre ses conclusions comportant 7 avis défavorables motivés sur le projet de port de Bretignolles. Aujourd'hui, le maire s'en prend, avec le plus grand mépris et la plus grande virulence, aux membres de cette commission qui ont diligenté scrupuleusement et dans la plus grande équité, les 7 enquêtes publiques sur le projet de port de Plaisance, en les critiquant, en les ridiculisant et en caricaturant publiquement leur énorme travail, après avoir tenté de les corrompre et enfin, en franchissant le seuil de l'impensable de la part d'un élu du peuple ; des insultes de la plus haute gravité, en traitant les membres de la commission dans un clip vidéo, le 19 décembre 2011 sur le site Internet de Ouest-France de « Pieds Nickelés », puis en renouvelant le lendemain dans une émission de télévision sur « TV Vendée » ces mêmes insultes avec force détails dans des termes suivants, en répondant à une question de l'animateur de l'émission : « Oui hier, sur le site de Ouest-France, j'ai traité cet équipage de pieds nickelés. Vous savez, les pieds nickelés, ce sont ces petits voleurs, sans envergure et tellement maladroits qu'ils n'arrivent pas à détrousser leurs victimes. Je trouve que cette définition correspond parfaitement.».

Jamais on a vu dans l'histoire des enquêtes publiques, un maître d'ouvrage, qui plus est ler magistrat de Bretignolles sur Mer, insulter les membres d'une commission d'enquête dans des termes semblables.

<u>Avril 2012</u>. Comme une provocation, la municipalité de Bretignolles-sur-Mer affiche « Nous voulons notre port » sur les murs de la mairie. Cette affiche sera enlevée fin juillet 2012 suite à une demande du préfet de Vendée.



<u>L'Express du 6 août 2013</u>. Vendée : A Bretignolles, le port de la discorde (Réf 5)

Quelques extraits de l'article :

L'idée de construire un port a germé en 2003 à la mairie de Bretignolles-sur-Mer, mais aucun coup de pioche n'a été donné depuis lors. Sur place, entre partisans et opposants au projet, la tension est vive.

L'opposition au projet, pourtant, est farouche.



Dans la commune, le sujet embrase les conversations. Les mots sont durs

Bernard Schmeltz ne dissimule pas son scepticisme: "En termes d'intérêt général, d'autres sites vendéens sont plus appropriés que Bretignolles, où les enjeux environnementaux sont importants. Aujourd'hui, je suis dans la mise en garde, mais le moment venu, je prendrai mes responsabilités."

Dans le bourg de Bretignolles, l'atmosphère est pesante. On se toise, on se compte. Dans chaque camp, combien de divisions? Par peur d'éventuelles représailles, les commerçants évitent d'avoir un avis sur le projet municipal. Sauf anonymement. Celui-ci : "Quand on est né ici et qu'on aime le coin, on ne peut pas être pour..." Cet autre: "L'entretien, ce ne sont pas les plaisanciers qui le paieront!" Celui-là, encore: "Si ce projet-là ne passe pas, il faut arrêter les frais!"

2015 – Des tags sur les murs de la mairie de Bretignolles-sur-Mer avec les opposants mis en cause

A tout cela, il faut ajouter les cérémonies des vœux, les réunions publiques où les opposants sont systématiquement dénigrés

exemple: vœux 2014

exemple : <u>réunion publique de mai 2017</u> à Bretignolles-sur-Mer, dans le cadre de la concertation publique préalable – de la tension avec les opposants.

REFERENCES

Réf 1 – La lettre du maire aux Bretignollais de juin 2009

Réf 2 – L'émission de France Culture de mai 2010

Réf 3 – Le jugement du tribunal correctionnel des Sables d'Olonne

Réf 4 – Le communiqué de presse de la commission d'enquête de 2011

Réf 5 – L'Express de août 2013. Vendée : A Bretignolles, le port de la discorde



Réf 1 – La lettre du maire aux Bretignollais de juin 2009



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Brétignolles sur Mer, le 2 juin 2009

Lettre aux Brétignollais

Mes chers concitovens.

Depuis 8 ans que je suis Maire, c'est la première fois que je me permets de vous écrire individuellement dans le but de vous donner des informations sur le projet de port de plaisance, dont la très grande majorité des Brétignollais a confié la réalisation à l'équipe municipale.

Pourquoi donc ce courrier ?

Tout simplement parce que depuis quelques semaines court dans Brétignolles un bruit insidieux.

Si l'on en croit la poignée de Brétignollais représentée par M. DUCOS, M. le Préfet aurait refusé l'enquête publique et le projet serait désormais annulé.

Bien entendu, il n'en est rien.

Ceci n'est qu'un mensonge de plus.

Il y a bien longtemps que nous avors tous identifié l'objectif de ces manœuvres, colportées par des gens peu soucieux du respect de la démocratie. Ils sont bien aidés en cela par la minable presse des caniveaux sablais, qui n'hésite pas à retranscrire les propos « vigistes » sans en vérifier la véracité (vous noterez que les journaux sérieux ne font plus paraître les communiqués de la Vigie).

Le mariage du mensonge et de l'incompétence journalistique fait, depuis quelques jours, son chemin et finit par faire douter la population brétignollaise.

Aussi, en attendant la réunion publique que je vous proposerai en septembre (avec pour ordre du jour, le port, les travaux de la Parée, l'aménagement du centre-bourg), voilà la vérité sur le projet de port. Trois faits majeurs se sont produits depuis les vœux 2009 :

1) Le 31 mars 2009, la Grande Commission Nautique, présidée par le capitaine de vaisseau LOZIER et composée de l'ensemble des professionnels de la mer, s'est prononcée sur la navigabilité du port et de ses accès ; résultat : à l'unanimité des 22 personnalités présentes, et sous la responsabilité de l'Etat, la Grande Commission Nautique a validé notre projet (pour rappel : la Vigie a toujours déclaré que la Grande Commission Nautique ne le validerait jamais).

B.P. 24 – 85470 BRETIGNOLLES SUR MER – Tél : 02.51.22.46.00 – Fax : 02.51.33.80.44 – E.mail : mairie@bretignollessurmer.fr



2

2) En parfait accord avec Monsieur le Préfet, nous avons décidé de compléter notre étude avec l'objectif commun de la parfaire et d'établir le caractère complet et régulier du dossier. Conséquences : les compléments, tout à fait justifiés, demandés par Monsieur le Préfet entrainent un décalage dans le temps, et non un refus, pour la mise à l'enquête publique.

3) Pour la complétude du dossier, et pour réaliser avant l'enquête publique des actions qui n'étaient prévues au'après (nous évitant ainsi un retard dans le délai final), nous avons attribué, le 12 mai 2009, la maîtrise d'œuvre du projet au groupement BRL-ARCADIS-AXP Urbicus pour un montant de 2 077 885 € HT dont 910 305 € HT pour la tranche ferme.

Les études entièrement finalisées et conformes aux souhaits des services instructeurs de l'Etat seront remises à Monsieur le Préfet à l'automne. Il pourra ensuite organiser l'enquête publique à la date de son choix.

Vous constatez que nous sommes loin des déclarations et écrits des compères de la Vigie et de son journal favori.

D'ici là, les Brétignollais peuvent être assurés de notre détermination et de notre sérénité quant à l'aboutissement de ce dossier dont l'exemplarité fera la fierté de nos enfants pour longtemps.

Enfin à titre personnel, que chacun se rassure. Je n'ai pas varié ma méthode de communication, basée sur la transparence des dossiers municipaux. Si par hasard, un jour, le dossier du part était stoppé, je ne laisserai à personne d'autre que moi le soin de vous l'annoncer. Vous pouvez compter sur mon sens des responsabilités et de la démocratie. Merci d'en prendre acte.

PS : vous trouverez ci-joint la liste détaillée des dépenses effectuées pour le projet depuis 2001. Leur montant s'élève au 1e juin 2009 à 577 542,78 €. Selon les compères, elles s'élèvent à 3.5

Vive Brétignolles sur Mer!

BIEN A VOUS,

Le Moire,

Christophe CHABOT

millions. Cherchez les menteurs!



Réf 2 – L'émission de France Culture de mai 2010

Extrait de l'émission "Les Pieds sur Terre" diffusé sur France Culture le 11 mai 2010 : Après Xynthia, on continue !

Et la tension entre les partisans et opposants au projet de construction d'un port de plaisance, entre les écolos réunis sous la houlette de l'association La Vigie et le camp du maire Christophe Chabot, la tension est telle qu'à l'annonce de la diffusion de notre émission, le maire s'est inquiété auprès de la direction de France Culture de savoir si son point de vue serait bien illustré et pas déformé sur notre antenne, si "Les Pieds sur Terre" ne seraient pas entièrement dévoués à la cause adverse, si on l'entendrait bien défendre son projet visionnaire en forme d'aber breton sur une dizaine d'hectares pour un millier de bateaux.

Que M. le Maire se rassure, il sera bien entendu dans le respect de l'impartialité qui nous caractérise généralement. Il faut dire que ...

... ...Bonjour, j'ai rendez-vous avec le maire ...

Christophe Chabot, j'ai 50 ans, je suis donc le maire de Brétignolles sur Mer depuis 2001. Un développement touristique de grande envergure depuis l'après guerre et notamment une urbanisation importante. Et donc un certain nombre d'enfants du pays dont je fais partie, en 2001 ont montré notre déception en décidant de se présenter aux élections municipales pour mettre un terme à l'urbanisation galopante. Et donc faire en sorte que il y ait un peu moins de résidences secondaires qui se construisent et un peu plus de résidences principales parce que notre commune était un peu triste l'hiver, manquait un peu d'animation. Et ce projet donc de port de plaisance est né de cette réflexion. L'objectif étant de compenser la construction de 4.400 maisons, de les compenser en matière de recettes fiscales.

Et donc vous avez voulu ce port pour faire des rentrées d'argent ? Pourquoi est-ce que la commune a besoin d'argent en fait ?

Ah bien, vous connaissez des communes qui n'ont pas besoin d'argent ?. Vous savez, on vient de construire sur les 10 dernières années : une cantine municipale, 5 classes dans l'école publique, des crèches, un foyer pour les jeunes, des jeux pour enfants partout dans la commune etc.

Le coût de ça, le coût social de ce genre de décision, c'est des centaines de milliers d'euros par an. Evidemment, on aurait pu se contenter de multiplier par 2 ou par 2 1/2 les impôts sur 10 ans pour la population en place, mais je crois que ça, ça n'aurait pas fonctionné.

Comme dans le même temps nous sommes l'une des rares communes du littoral vendéen d'avoir décidé de mettre un coup de frein véritable à l'urbanisation galopante, eh bien oui, nous avons imaginé ce projet en substitution de cette urbanisation.

A qui appartiennent les terrains sur lesquels vous souhaitez construire ce port?

Une partie importante appartient à la commune et une autre partie appartient à un certain nombre de propriétaires privés. C'est aujourd'hui une zone agricole, ce sont des terrains sans valeur particulière qui seront achetés un bon prix puisque évidemment on va essayer de faire en sorte que les propriétaires ne soient pas lésés. Leur valeur va être estimée à 10 fois la valeur réelle. Evidemment, ce ne sera pas la valeur qu'ils étaient en droit d'en attendre si les terrains étaient devenus constructibles, évidemment,



mais c'est un choix politique que nous assumons et que les Brétignollais assument bien puisqu'ils ont eu l'occasion depuis 2001 de plébisciter ce projet à plusieurs reprises, notamment lors des dernières élections municipales. D'ailleurs, la liste qui s'opposait au projet de port de plaisance a été balayée dès le premier tour, donc aujourd'hui il n'y a pas de débat là dessus.

A l'heure ou je vous parle, il y a une centaine d'opposants à Brétignolles, et encore quand je dis une centaine, on n'en connaît pas 100. Moi je vais vous donner un exemple très clair car évidemment les opposants vous diront qu'ils sont beaucoup plus nombreux que ça.

Vous savez, ils organisent chaque année, les opposants, une manifestation contre le port au cœur du mois d'août. Au cœur du mois d'août, nous sommes sur la commune 50 000 personnes. Eh bien, à leur dernière manifestation, l'été dernier, ils étaient 122, ...123 ... 125 .. selon les différents sondages, sur 50 000 personnes. Ce qui est ridicule, absolument ridicule! C'est incroyable d'ailleurs! Mais bon, ceci étant, il y a bien longtemps que le projet ne fait plus débat à Brétignolles. Aujourd'hui, localement, nos opposants n'existent pas.

Ils ont quand même l'air d'exister un peu plus que ce que vous dites ?

Ils ont l'air, c'est exactement le terme qui convient. Ils ont parfaitement l'air d'exister. Et c'est tellement à la mode d'être contre un projet de port de plaisance! Sauf que aujourd'hui ... Si, si, c'est très à la mode! C'est très à la mode!

Ce que je peux vous dire, c'est que tous les écolos, et notamment le ministère de l'environnement, qui ont pris le temps de regarder le dossier dans son grand détail, tous ceux là, il n'y en a plus 1 aujourd'hui qui est contre le port de plaisance.

D'ailleurs les derniers événements, notamment les plus dramatiques, qui viennent de se produire sur la côte vendéenne ont terminé de nous donner raison. Donc les gens qui sont aujourd'hui à Brétignolles sur Mer contre le projet de port de plaisance n'ont aucun argument valable pour ça. Ils disent que ce projet va coûter 100 millions d'euros ... que les digues feront 14 m de haut ... qu'il n'y aura pas d'eau dans le port ... Et ils ont poussé le mensonge et le ridicule jusqu'à essayer de démontrer que, dans la nuit du 27 au 28 février lors de la tempête Xynthia, si le port avait existé, Brétignolles aurait été inondé.

Ce sont des bluffeurs et des menteurs : qu'est ce que vous voulez que j'y fasse ? Ca m'est égal ! Au contraire, je vais vous dire un truc : ils m'ont beaucoup servi, beaucoup, beaucoup servi. Je vais vous dire pourquoi. C'est qu'ils ont été tellement calomnieux dès les premiers jours, ils ont été tellement minables dans leur façon d'argumenter, tellement pitoyables, qu'ils ont créé un bloc des Brétignollais autour du projet et autour de moi notamment puisque il faut quand même savoir que au bout de quelques semaines que ce projet était lancé, des tracts anonymes ont circulé la nuit, la nuit! dans Brétignolles sur Mer, comme quoi le maire avait déjà acheté tous les terrains autour et qu'il allait après faire une opération de promotion immobilière personnelle. Enfin, le truc le plus nul qui puisse exister aujourd'hui.

Ce sont des gens d'ailleurs qu'on ne connaît pas, je vous signale, on les connaît pas. On ne sait pas qui ils sont. Ils sont arrivés ici il y a quelques années. Leur principe c'est très clair : c'est après nous la fin du monde, c'est à dire que jusqu'à ce que eux arrivent à Brétignolles, il fallait que Brétignolles soit ouvert, maintenant qu'ils sont là il faut que plus rien ne se passe.

Les enfants du pays en ont décidé autrement.



Cour d'Appel de Poitiers

:

EXTRAIT DES MINUTES DU GREFFE DU TRBUNAL de GRANDE INSTANCE DES SABLES D'OLONNE

Jugement du :

16/12/2010

Tribunal de Grande Instance des Sables-d'Olonne

Chambre correctionnelle

935/2010

N° minute N° parquet

10173000005

JUGEMENT CORRECTIONNEL

DÉLIBÉRÉ LE 16 DECEMBRE 2010

A l'audience publique du Tribunal Correctionnel des Sables-d'Olonne le DIX-HUIT NOVEMBRE DEUX MILLE DIX,

Composé de :

Monsieur HUART Philippe, président, Monsieur PLOUX Gwenolé, assesseur, Monsieur DESFORGES Damien, assesseur,

assisté de Madame BERLAND Martine, greffière,

en présence de Monsieur DUBIEF Olivier, substitut,

a été appelée l'affaire

ENTRE:

PARTIE CIVILE, poursuivante, :

Monsieur CHABOT Christophe

demeurant : Hôtel de Ville B.P. 24 85470 BRETIGNOLLES SUR MER

non comparant représenté avec mandat par Maître NAUX Christian avocat au barreau de NANTES,

Monsieur le PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE, près ce tribunal, partie jointe

ET

PRÉVENU:

Nom: BOURCEREAU Jean-Yves

né le 23 juin 1947 à BREM SUR MER (Vendée) de BOURCEREAU Yves et de MOINARDEAU Claire

Nationalité : française Situation familiale : Situation professionnelle :

Page 1/9



demeurant: 12 chemin Corde 85470 BREM SUR MER

Situation pénale : libre

comparant assisté de Maître TERTRAIS Grégoire avocat au barreau de LA ROCHE SUR YON,

Prévenu du chef de :

INJURE PUBLIQUE ENVERS UN CORPS CONSTITUE, UN FONCTIONNAIRE, UN DEPOSITAIRE DE L'AUTORITE OU UN CITOYEN CHARGE D'UN SERVICE PUBLIC PAR PAROLE, ECRIT, IMAGE OU MOYEN DE COMMUNICATION PAR VOIE ELECTRONIQUE faits commis les 18 mars 2010, 19 mars et 22 mars 2010 à BREM SUR MER

L'affaire a été appelée à l' audience du :

- 19/08/2010 et renvoyée pour consignation de la partie civile au 18 novembre 2010.

la consignation a été versée le 29 septembre 2010 par la partie civile.

DEBATS

A l'appel de la cause, le président a constaté la présence et l'identité de BOURCEREAU Jean-Yves, et a donné connaissance de l'acte qui a saisi le tribunal.

Le président a instruit l'affaire, interrogé le prévenu présent sur les faits et reçu ses déclarations.

Maître NAUX Christian, conseil de CHABOT Christophe a été entendu en sa plaidoirie.

Le ministère public a été entendu en ses réquisitions.

Maître TERTRAIS Grégoire, conseil de BOURCEREAU Jean-Yves a été entendu en sa plaidoirie.

Le prévenu a eu la parole en dernier.

Le greffier a tenu note du déroulement des débats.

Puis à l'issue des débats, le président a informé les parties présentes ou régulièrement représentées que le jugement serait prononcé le 16 décembre 2010 à 14 heures.

A cette date, le jugement a été rendu publiquement par le tribunal,

Composé de :

Monsieur HUART Philippe, président, Monsieur GALLOT Didier, assesseur, Monsieur SANSEN Bruno, assesseur,

Assisté de Madame BERLAND Martine, greffière, et en présence du ministère public, en vertu des dispositions de la loi du 30 décembre 1985.

Le tribunal a délibéré et statué conformément à la loi en ces termes :

Page 2 / 9



Le prévenu a été cité par CHABOT Christophe, partie civile,

BOURCEREAU Jean-Yves a comparu à l'audience assisté de son conseil ; il y a lieu de statuer contradictoirement à son égard.

Il est prévenu

d'avoir à BREM SUR MER, les 18 mars 2010, 19 mars 2010 et 22 mars 2010, injurié publiquement Monsieur CHABOT Christophe, citoyen chargé d'un service public par voie électronique, en diffusant plusieurs articles injurieux sur son blog internet à l'adresse http://sosnormandeliere.blogspot.com,

faits prévus par ART.33 AL.1, ART.30, ART.31, ART.23 AL.1, ART.29 AL.2, ART.42 LOI DU 29/07/1881. ART.93-3 LOI 82-652 DU 29/07/1982. et réprimés par ART.33 AL.1 LOI DU 29/07/1881.

SUR L'ACTION PUBLIQUE:

Par acte d'huissier en date du 16 Juin 2010, Christophe CHABOT en qualité de Maire de BRETIGNOLLES sur MER assignait devant le Tribunal Correctionnel des SABLES d'OLONNE Jean Yves BOURCEREAU sur le fondement des dispositions des articles 29 alinéas 1, 2 et 33 de la loi du 29 Juillet 1881 reprochant des faits qualifiés d'injure publique et de diffamation à l'encontre d'un citoyen chargé d'un mandat public suite à 3 articles en date des 18 Mars 2010, 19 Mars 2010 et 22 Mars 2010.

Les articles incriminés étaient issus d'un blog sur internet à l'adresse IP normandelière.com.

Les lois des 30 Septembre 1986 et du 21 Juin 2004 avait étendu à ce type de support les dispositions applicable en matière de diffamation.

Les éléments constitutifs de l'injure publique et du délit de diffamation envers une personne titulaire de l'autorité publique étaient réunis puisque la notion de publicité était établie dans la mesure où à partir du moteur de recherche GOOGLE en tapant les mots de BOURCEREAU et de BRETIGNOLLES sur MER, il était possible d'accéder au blog de Jean Yves BOURCEREAU.

La qualité de la victime était celle prévue par les dispositions de l'article 31 de la loi du 29 Juillet 1881 Christophe CHABOT exerçant les fonctions de Maire de la Commune de BRETIGNOLLES sur MER.

Les passages contestés par la partie civile étaient relatifs au projet de construction d'un port de plaisance sur la Commune de BRETIGNOLLES sur MER, projet existant depuis plusieurs années et faisant l'objet de controverses. Le contenu des 3 articles issus du blog de Jean Yves BOURCEREAU comportait des expressions outrageantes, termes de mépris ou invectives qui ne renfermaient l'imputation d'aucun fait précis puisqu'il était fait référence aux notions de gourou et de secte.

Le premier article en date du 18 mars 2010 était intitulé «Normandelière et la décision sans queue ni tête » et contenait les propos suivants :

Page 3/9



«je commençais à déprimer et à me poser des questions du genre que vais-je faire maintenant?, j'étais persuadé que le bon sens allait l'emporter mais le bon sens n'est pas «Chabot» compatible et notre combat continu».

«Le Maire de BRETIGNOLLES sur MER et sa municipalité soumise ont décidé de lancer une enquête publique leur projet de port de plaisance sans queue ni tête dans la période actuelle. Le dossier sera remis au Préfet de la Vendée dans les jours à venir et un rendez vous est fixé le 10 Mai 2010.

Xynthia n'a pas fait que des ravages sur le littoral vendéen, elle a aussi déréglé les cerveaux des brétignollais opportunistes et de leur Maire qui osent désormais leur présenter leur projet comme exemplaire au niveau national». Le contenu de l'article était considéré comme injurieux par la partie civile.

Le second article contesté en date du 19 mars 2010 était rédigé de la manière suivante suite à sa présentation «Normandelière la réalité du Port Morin »; «la secte des brétignollais opportunistes et leur gourou pourraient se déplacer à Port Morin, ça pourrait initialiser le cerveau»

Ce passage de l'article était considéré comme injurieux.

La partie civile invoquait le fait qu'employer les termes de gourou et de secte étaient des qualificatifs extrêmement injurieux car le gourou était une personne détentrice d'une vérité absolue lui permettant d'exercer un pouvoir totalitaire comme le rappelait la dernier rapport de la mission interministérielle de vigilance et de lutte contre les dérives sectaires.

Une autre partie de l'article était considéré comme diffamatoire envers un citoyen chargé d'un mandat public car contenant les passages suivants « il ne faut pas sortir de polytechnique pour en tirer les enseignements immédiats pour port Brétignolles. On pardonnera à la société d'études BRL ingénierie, maître d'œuvre du projet de port Brétignolles qui a certainement des personnes compétentes mais dont les conclusions sont dictées par le gourou de la secte des brétignollais opportunistes»

Le troisième article daté du 22 mars 2010 sous l'intitulé «Normandelière et l'après régionales 2010» comportait le passage suivant :

«Les membres de la secte des brétigollais opportunistes qui suivent leur gourou les yeux fermés, c'est normal lorsqu'on appartient à une secte, ont délibéré sur le projet de port, lors du dernier conseil municipal du 17 mars 2010 sans avoir accès au contenu du dossier, c'est la marque d'une soumission totale de leur part»

Ce passage était considéré comme diffamatoire.

Une seconde partie de l'article selon la partie civile était également diffamatoire car rédigé dans les termes suivants

«On dit même que certains seraient prêts à sacrifier leurs biens propres pour que leur gourou puisse construire une voie royale du centre de la commune jusqu'à l'entrée du port».

Il était sollicité 500 euros en réparation du préjudice de Christophe CHABOT, la publication du jugement à intervenir pendant un délai de 3 mois sur le blog de Jean Yves BOURCEREAU et 3.000 euros sur le fondement de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

Le Ministère Public s'inquiétait du fait que le débat politique local se termine

Page 4 / 9



dans une enceinte judiciaire et rappelait que la procédure avait été lancée sur le fondement des deniers publics.

Il précisait que les termes reprochés relevaient de la satire et ne pouvaient être considérés comme injurieux ou diffamatoire car s'inscrivant dans le débat politique au sujet duquel une libre expression doit être permise nécessaire à toute démocratie.

Des vérifications sur les dictionnaires et sur le web et notamment le site wipikedia qui était une encyclopédie actualisée par les internautes confortaient cette affirmation.

Il était requis de prononcer la relaxe.

Jean Yves BOURCEREAU faisait valoir qu'il était né à BREM sur MER, qu'il résidait dans cette ville, que les articles issus de son blog était ceux d'une personne opposée au projet, sincère, de bonne foi, ne connaissant pas personnellement Christophe CHABOT, maire de BRETIGNOLLES sur MER. Il ajoutait que selon lui le projet de Port Brétignolles était un projet de destruction et de bétonnage du site de la Normandelière en contradiction avec le respect de l'environnement.

Il précisait qu'il avait rédigé plus de 370 articles sur le projet entre février 2008 et août 2010 sur le projet de port de plaisance.

Il ajoutait qu'il convenait de tenir compte du contexte sur la rédaction des articles puisqu'ils avaient été rédigés dans les semaines qui avaient suivi la tempête XYNTHIA survenu le 28 février 2010 qui avait touché les côtes de Vendée et le littoral proche de Brétignolles notamment au niveau de la digue de l'estuaire de la Gachère qui avait été détruit, des travaux devant être réalisés.

Dans le contexte où plusieurs autorités publiques et politiques faisaient part de la nécessité de se montrer prudent en matière de constructions sur le littoral, Jean Yves BOURCEREAU allait abandonner le projet du port de plaisance mais au contraire ce dernier défendait ce projet sur la chaîne FR 3 Pays de la Loire dès le 8 mars 2010, en faisant approuver de nouveau ce dossier par le conseil municipal.

Il avait perçu ces interventions comme une provocation.

Il indiquait qu'il avait vérifié si le terme de gourou était insultant et avait constaté qu'il était fait état de maître à penser, puisqu'il était souvent fait référence aux gourous de l'économie.

Il ajoutait que le terme de secte était celui également de clan et il regrettait que ses propos étaient mal interprétés, ajoutant que le blog incriminé avait un nombre restreint de visiteurs pas plus de 150 par jour, ajoutant que la partie civile avait eu des propos insultants sur une émission de France Culture le 10 mai 2010.

Il s'engageait à ne plus utiliser les deux termes contestés sujets à interprétation et proposait un droit de réponse de la partie civile sur son blog.

Le conseil de Jean Yves BOURCEREAU rappelait que les termes de gourou et de secte au sens strict n'étaient ni injurieux, ni diffamatoires puisque l'auteur ne s'était aucunement référé aux notions de secte de fondamentaliste philosophique et religieuse et que dans ces conditions dans le cadre d'un débat politique, ces deux notions ne pouvaient donner lieu à une condamnation fondée sur les dispositions de la loi de 1881 sur la presse.

Il était fait état d'une lettre publique du Maire à l'ensemble de ses administrés en date du 2 juin 2009 qui dans des termes peu élogieux et très durs

Page 5 / 9



contestaient les activités des opposants au port de BRETIGNOLLES regroupés sous l'association La Vigie.

Dans ces conditions, le conseil de Jean Yves BOURCEREAU faisait valoir que les termes contestés par la partie civile, s'ils étaient considérés comme injurieux ou diffamatoires pouvaient être considérés comme une excuse de provocation au regard des qualificatifs employés par le Maire de Brétingolles dans sa lettre publique aux administrés en date du 2 juin 2009.

Concernant la formulation «ça pourrait leur réinitialiser le cerveau», elle devait s'analyser comme une comparaison avec la sémantique informatique pour soutenir l'idée selon laquelle un déplacement à Port Morin permettrait au Maire de Brétignolles sur Mer notamment de recadrer ses idées sur l'opportunité de créer un tel équipement.

S'agissant de l'article concernant les relations entre le Maire et le maître d'œuvre du projet du Port de Brétignolles, l'article incriminé évoque les relations normales entre un maître d'œuvre, le second étant mandaté par le premier.

Concernant l'accès au dossier du conseil municipal, le rédacteur de l'article a laissé entendre que les membres du conseil municipal n'avaient pas pris conscience de la teneur exact des enjeux notamment environnementaux, l'omission ou l'insuffisance d'information du conseil municipal étant un motif de recours habituel devant les juridictions administratives.

La partie de l'article relative à l'accès au port n'avait pour objet que de critiquer le projet, le qualificatif de royale accolée au nom de la voie ayant uniquement pour but d'étayer le caractère extravagant du projet.

L'ensemble des écrits contestés devaient s'analyser comme seulement une critique métaphorique dans les limites de la liberté d'expression et du débat politique.

Il était demandé de débouter de l'ensemble de ses prétentions la partie civile et d'accorder une somme de 3.000 euros en faveur de Jean Yves BOURCEREAU sur le fondement de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.

MOTIVATION

Jean Yves BOURCEREAU reconnaît être l'auteur des articles contestés et confirme que les règles relatives au droit de la presse lui sont applicables s'agissant de la communication électronique.

Aucune nullité n'a été invoquée et aucune contestation n'a été développée s'agissant des conditions de l'assignation et des qualifications juridiques évoquées par la partie civile à l'appui de sa citation directe.

Les dispositions relatives à la courte prescription et aux modalités particulières de la signification n'ont pas été contestées.

La consignation fixée à hauteur de 1.000 euros a été versée avant le délai imparti.

Le projet de création d'un port de plaisance pour la commune de Brétignolles est source de controverses parmi les administrés et les personnes concernées compte tenu de l'ampleur des travaux, des financements nécessaires et des conséquences au niveau de l'environnement.

L'importance du projet explique qu'il fasse l'objet de vives discussions depuis de nombreuses années et que des opposants se soient manifestés et s'expriment

Page 6 / 9



pour faire valoir leur point de vue.

La tempête Xynthia survenue le 28 février 2010, la poursuite du projet décidée en mars 2010, la mise en place à court terme de la procédure de l'enquête publique à l'automne 2010 sont de nature à ce que les partisans et les opposants s'expriment par tous les moyens de communication possibles pour faire valoir leur point de vue.

Ces évènements sont à l'origine du développement du droit d'expression sur un sujet majeur du devenir de la commune de Brétignolles sur Mer et des communes environnantes.

Dans ce contexte, il convient d'examiner si les termes employés par Jean Yves BOURCEREAU sur son blog à l'occasion de 3 articles peuvent être considérés comme injurieux ou diffamatoires au regard des dispositions de la loi du 29 Juillet 1881 mais également de l'article 10 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme relatif à l'exercice de la liberté d'expression.

Sur le délit d'injure reproché

L'article 29 de la loi du 28 juillet 1881 dans son dernier paragraphe prévoit que toute expression outrageante, termes de mépris ou invective qui ne renferme pas l'imputation d'un fait précis est une injure.

Le délit d'injure publique est un délit intentionnel.

L'intention coupable doit être démontrée.

Aussi il convient d'établir que celui à qui les termes incriminés qualifiés d'injures sont reprochés avait conscience d'employer un terme de mépris, une invective ou une expression outrageante.

- Concernant l'article du 18 mars 2010

Jean Yves BOURCEREAU a écrit que «Xynthia n'a pas fait que des ravages sur le littoral vendéen, elle a aussi déréglé les cerveaux des brétignollais opportunistes et de leur Maire qui osent désormais leur présenter leur projet comme exemplaire au niveau national».

Le rédacteur a usé d'une image, a utilisé la satire pour préciser que le Maire de la commune avait adopté une position qui pour le rédacteur n'était pas celle raisonnable.

Il n'a fait qu'user de son droit d'expression en ayant recours à l'humour.

Aucun outrage, aucun mépris, aucune invective ne sont présents dans cette partie de l'article.

- Concernant les parties des articles des 19 et 20 mars 2010 évoquant les termes de gourou et de secte

Jean Yves BOURCEREAU a mentionné dans ces 2 articles que le Maire était un gourou et qu'il était suivi par la secte des brétignollais opportunistes.

Les recherches ont fait apparaître que le terme de gourou au sens strict est un maître spirituel en Inde.

Une secte est un groupe organisé de personnes qui ont une même doctrine au sein d'une religion.

Page 7 / 9



Le prévenu n'a pas ajouté de qualificatif à côté du mot gourou.

Il a fait référence à la notion de secte sans autre développement.

De plus il n'a pas utilisé l'adjectif sectaire qui est une personne qui professe des opinions étroites et qui fait preuve d'intolérance.

Dans le cadre d'un débat politique concernant l'avenir d'une commune, les termes employés ne sont aucunement injurieux puisque le rédacteur n'a utilisé aucun objectif avec les deux mots considérés comme attentatoires à l'honneur et à la considération du premier magistrat de la commune de Brétignolles sur Mer

De plus Jean Yves BOURCEREAU a clairement indiqué qu'il avait pris soin de faire des recherches dans des dictionnaires pour s'assurer de la faculté d'avoir eu recours à ces deux mots sans conséquences juridiques désobligeantes

Dans ces conditions, l'élément intentionnel fait défaut puisqu'il n'est pas démontré que Jean Yves BOURCEREAU avait conscience d'employer un terme de mépris, une invective ou une expression outrageante.

Dans une partie de l'article du 19 mars 2010, Jean Yves BOURCEREAU a écrit que «la secte des brétignollais opportunistes et leur gourou pourraient se déplacer à Port Morin, ça pourrait initialiser le cerveau».

Le rédacteur a usé de l'humour, de la satire afin d'illustrer la position intransigeante du Maire de la commune de Brétignolles sur Mer sur la poursuite du projet alors que les conséquences de la tempête Xynthia sur le littoral vendéen étaient encore fortement présentes dans tous les esprits. L'écrit litigieux ne saurait être considéré comme injurieux.

Sur le délit de diffamation reproché

L'article 29 alinéa 1 de la loi du 29 juillet 1881 réprime toute allégation d'un fait qui porte atteinte à l'honneur et à la considération de la personne auquel le fait est imputé et constitue une diffamation.

Les termes de secte et de gourou sont employés dans une partie de l'article faisant référence aux relations entre la société d'études BRL ingénierie et le Maire de la commune de Brétignolles sur Mer.

Dans l'écrit contesté, Jean Yves BOURCEREAU fait le rapprochement entre le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre et dans ce cadre il est normal que les conclusions de la société d'études aillent dans le sens de ce que lui demande le maître de l'ouvrage.

Jean Yves BOURCEREAU n'a pas ajouté de terme désobligeant et dans ces conditions le délit de diffamation n'est nullement établi.

Dans l'article du 22 mars 2010, deux passages sont considérés comme diffamatoires.

Le premier article est rédigé de la manière suivante ; «Les membres de la secte des brétigollais opportunistes qui suivent leur gourou les yeux fermés, c'est normal lorsqu'on appartient à une secte, ont délibéré sur le projet de port, lors du dernier conseil municipal du 17 mars 2010 sans avoir accès au contenu du dossier, c'est la marque d'une soumission totale de leur part».

Jean Yves BOURCEREAU a procédé par affirmation qui peut uniquement porter ombrage aux membres du conseil municipal mais, à aucun moment, cette phrase ne saurait être diffamatoire dans la mesure où le rédacteur n'a pas écrit que le dossier avait été occulté par le Maire de la commune, la soumission

Page 8 / 9



ne concernant que les conseillers municipaux.

Jean Yves BOURCEREAU a usé de la satire et de l'humour pour illustrer sa vision personnelle entre le Maire et les conseillers municipaux sans que ces écrits relèvent de la loi du 29 Juillet 1991.

Dans une seconde partie de l'article, Jean Yves BOURCEREAU a écrit «on dit même que certains seraient prêts à sacrifier leurs biens propres pour que leur gourou puisse construire une voie royale du centre de la commune jusqu'à l'entrée du port».

Cette phrase relève de l'humour et de la satire car dès lors qu'un port de plaisance est construit, il convient d'établir une voie de circulation jusqu'au centre de la commune pour pouvoir y accéder.

Aucun terme diffamatoire ne figure dans cette phrase.

En conséquence, Jean Yves BOURCEREAU sera relaxé des chefs d'injure publique et de diffamation et Christophe CHABOT sera débouté de l'ensemble de ses prétentions.

Les demandes faites par Jean Yves BOURCEREAU seront rejetées sur le fondement de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale car seul l'auteur de l'infraction peut être condamné au paiement des frais visés par ces dispositions.

PAR CES MOTIFS

Le tribunal, statuant publiquement, en premier ressort et par jugement

contradictoire à l'égard de BOURCEREAU Jean-Yves, contradictoire à l'égard de CHABOT Christophe,

SUR L'ACTION PUBLIQUE:

RELAXE BOURCEREAU Jean-Yves des fins de la poursuite ;

SUR L'ACTION CIVILE:

DEBOUTE CHABOT Christophe de l'ensemble de ses prétentions ;

REJETTE les demandes de BOURCEREAU Jean-Yves sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;

Le tout en application des articles 406 et suivants et 485 du code de procédure pénale et des textes susvisés ;

En foi de quoi le présent jugement a été signé par Philippe HUART, Président, et par Martine BERLAND, greffière présente lors du prononcé.



Réf 4 – Le communiqué de presse de la commission d'enquête de 2011

COMMUNIQUE DE PRESSE



Les membres de la commission d'enquête sur le projet de port de plaisance de Brétignolles sur Mer ne sont nullement impressionnés par les propos délirants – les mensonges - les pitreries – hâbleries – forfanteries et autres fanfaronnades du Maire de Brétignolle sur Mer, qui parle aujourd'hui de « sortir ses muscles – de donner des coups - d'engager le combat - d'aller à l'affrontement! ».

Depuis plus de 6 mois le maire de Brétignolles critique, dénigre, vilipende publiquement les services de l'Etat :

Préfet de Région qui représente l'Autorité Environnementale – Préfet du département de la Vendée et tout service qui n'est pas favorable à son projet.

La commission d'enquête, que je préside, dont les membres ont été nommés par le Président du Tribunal Administratif de Nantes, Magistrat indépendant, vient de rendre ses conclusions comportant 7 avis défavorables motivés sur le projet de port de Brétignolles.

Aujourd'hui, le maire s'en prend, avec le plus grand mépris et la plus grande virulence, aux membres de cette commission qui ont diligenté scrupuleusement et dans la plus grande équité, les 7 enquêtes publiques sur le projet de port de Plaisance, en les critiquant, en les ridiculisant et en caricaturant publiquement leur énorme travail, après avoir tenté de les corrompre et enfin, en franchissant le seuil de l'impensable de la part d'un élu du peuple ; des insultes de la plus haute gravité, en traitant les membres de la commission dans un clip vidéo, le 19 décembre 2011 sur le site Internet de Ouest-France de « Pieds Nickelés », puis en renouvelant le lendemain dans une émission de télévision sur « TV Vendée » ces mêmes insultes avec force détails dans des termes suivants, en répondant à une question de l'animateur de l'émission :

« Oui hier, sur le site de Ouest-France, j'ai traité cet équipage de pieds nickelés. Vous savez, les pieds nickelés, ce sont ces petits voleurs, sans envergure et tellement maladroits qu'ils n'arrivent pas à détrousser leurs victimes. Je trouve que cette définition correspond parfaitement.».

Jamais on a vu dans l'histoire des enquêtes publiques, un maitre d'ouvrage, qui plus est 1^{er} magistrat de Brétignolles sur Mer, insulter les membres d'une commission d'enquête dans des termes semblables. Aujourd'hui, si les membres de cette commission sont affectés, ils ont décidé de déposer plainte contre le sieur Chabot, entre les mains de Mr le Procureur de la République des Sables d'Olonne, du Chef d' :

Insultes et Diffamation publiques par paroles, par voies électronique et télévisuelle envers citoyens chargés d'un service ou mandat public, temporaire ou permanent.



Délit passible du Tribunal correctionnel, prévu par les articles : 29 – 31 et 30 de la loi du 29 juillet 1881 et l'article 93-3 de la loi du 29 juillet 1982 et notamment punis par une peine d'amende correctionnelle pouvant atteindre 45 000 euros, sans compter les dommages et intérêts que les juges voudront bien accorder.

Les membres de la commission d'enquête, qui ont déposé en même temps que leur plainte, l'enregistrement des images et du son des insultes proférées à leur encontre, vont se faire assister d'un, ou plusieurs avocats s'il le faut, pour la poursuite devant le tribunal correctionnel.

Ils vont notamment demander à ou aux avocats, de plaider, non pas l'enfermement, mais la condamnation à une forte peine d'amende, assortie d'une peine d'inéligibilité du maire de Brétignolles, de 3 ou 4 ans par exemple. Faites les calculs vous-mêmes.

Aujourd'hui, on reproche souvent à la jeunesse, parfois dévoyée c'est vrai, de ne respecter aucune institution. Comment voulez-vous qu'il en soit autrement quand ils ont l'exemple d'un adulte, qui plus est, maire d'une commune, se vautrant dans de pareilles insultes.

Pendant l'enquête publique, entre le 20 juin et le 18 août 2011, les habitants de Brétignolles sur Mer, qu'ils aient été pour ou contre le projet, ont pu apprécier pendant 2 mois, la grande disponibilité, l'écoute et la grande attention des membres de la commission d'enquête à leur égard.

Aujourd'hui ils leur demandent de lire les conclusions de la commission d'enquête, qu'ils peuvent réclamer à la mairie de Brétignolles, puis de réfléchir et de mesurer la gravité des insultes prononcées par le représentant de leur municipalité et qui ne peuvent que porter gravement atteinte à leur honneur et à la réputation de leur commune.

Je vous remercie.

Les membres de la Commission

d'enquête

sur le projet de port de

Brétignolles/Mer



Réf 5 – L'Express de août 2013. Vendée : A Bretignolles, le port de la discorde

18/04/2018 Vendée: à Brétignolles, le port de la discorde - L'Express

RÉGIONS

Vendée: à Brétignolles, le port de la discorde

Par Antoine Gazeau, publié le 06/08/2013 à 00:00 , mis à jour à 00:00

raitagei	THE COLUMN TO TH

Port de Brétignolles-sur-mer @ Urbicus

L'idée de construire un port a germé en 2003 à la mairie de Brétignolles-sur-Mer, mais aucun coup de pioche n'a été donné depuis lors. Sur place, entre partisans et opposants au projet, la tension est vive.

En poursuivant votre navigation sur le site, vous acceptez l'utilisation des cookies pour vous proposer notamment des publicités ciblées en fonction de vos centres d'intérêt, de réaliser des statistiques de visites et de vous permettre de partager des informations sur les réseaux sociaux. <u>Gérer les cookies sur ce site</u>

OK

https://www.lexpress.fr/region/vendee-a-bretignolles-le-port-de-la-discorde_1271730.html

Vendée: à Brétignolles, le port de la discorde - L'Express

plus loin l'attestait d'ailleurs il y a quelques années. Elle a été retirée.

Lire le dossier complet "Vendée. La rançon du succès" dans notre édition régionale en kiosque depuis le 31 juillet.

Car, à terme, la dune, la petite plage et sa voisine de la Normandelière pourraient disparaître: un long chenal les séparerait et les amincirait, qui mènerait vers un port de plaisance de 1000 anneaux, en retrait de la côte. Du moins est-ce le projet de la municipalité depuis dix ans... "Sur 20 hectares, il générerait la fiscalité de plus de 4 000 maisons, détaille Christophe Chabot, maire (sans étiquette) de Brétignolles depuis deux mandats. C'est un bon moyen de freiner l'étalement de la commune... "

Deux bassins pour les bateaux, un troisième dédié à la baignade, un espace de loisirs, des cheminements doux, des restaurants et un parking: sur les plaquettes de communication de la mairie, il ne manque guère que la date de réalisation. Le coût, lui, est estimé à 40 millions d'euros. "Ce port se fera parce que le besoin existe, plaide Jacques Brochet, président de <u>l'association</u> <u>Brétignolles veut son port</u>, qui revendique 1500 adhérents. Sur la façade atlantique, il manque 4400 places! Et puis, toute l'économie du bassin de vie en profiterait."

L'opposition au projet, pourtant, est farouche. L'association qui porte le fer, La Vigie, a pour vice-président <u>Jean-Baptiste Durand</u>, encore lui: "Entre l'estran, les dunes et les zones humides, il hypothéquerait gravement l'existence de sites naturels remarquables." Le militant surplombe désormais une vaste carrière: "Elle serait bouchée et cette réserve d'eau serait perdue, déplore-t-il. Ecologiquement, ce port serait un désastre..." De quoi offusquer Christophe Chabot, qui répète à l'envi que Jean-Louis Borloo lui-même, alors ministre de l'Ecologie, l'avait jadis félicité.

Pour la troisième fois, la proposition a évolué

En poursuivant votre navigation sur le site, vous acceptez l'utilisation des cookies pour vous proposer notamment des publicités ciblées en fonction de vos centres d'intérêt, de réaliser des statistiques de visites et de vous permettre de partager des informations sur les réseaux sociaux. <u>Gérer les cookies sur ce site</u>

OK

https://www.lexpress.fr/region/vendee-a-bretignolles-le-port-de-la-discorde_1271730.html

2/8

Vendée: à Brétignolles, le port de la discorde - L'Express

parmi d'autres, soupire-t-on chez les partisans du port, où l'on n'est jamais loin d'évoquer un complot généralisé contre l'infrastructure.

Il faut dire que les conclusions de la commission d'enquête publique, réalisée dans des conditions assez peu sereines en 2011, les ont pour le moins troublés. Sept avis défavorables sur sept! "Les dés étaient pipés", pense <u>Bruno Retailleau</u> (UMP), le président du conseil général, stigmatisant, à l'instar de la mairie, la partialité présumée de l'enquêteur (1). Le déroulement de l'investigation avait aussi estomaqué Jacques Brochet, qui siégeait dans la grande commission nautique. Ses collègues, des Affaires maritimes aux pêcheurs professionnels, avaient conclu à la navigabilité du site. Tous. Mais l'enquêteur était libre de ne pas suivre cet avis: "Non navigable!"

Et maintenant? Attablée à la pizzeria de la Parée, une jeune cliente souffle: "Le port? Je croyais que c'était fini, cette histoire..." Eh bien non! Pour la troisième fois, la proposition a évolué. "En repositionnant le bassin vers le sud, l'impact sur la zone humide est devenu quasi nul", se félicite Christophe Chabot. "Honnêtement, c'est un bon projet", embraye Bruno Retailleau, au conseil général, qui pourrait intégrer un syndicat mixte chargé de sa maîtrise d'ouvrage. Une affirmation qui, évidemment, fait débat. Dans la commune, le sujet embrase les conversations. Les mots sont durs. Parfois vains: Nicolas Ducos, le chef de file des "anti", a été agressé à ce titre il y a un an. Entre opposants et partisans du port, la tension est plus que palpable. S'il consent encore une poignée de main, Jean-Baptiste Durand a quitté l'Amicale des pêcheurs, dont Jacques Brochet est secrétaire. "On me dit inféodé au maire", se plaint ce dernier. La colère l'émeut presque aux larmes. Il jette un oeil au blog de ses opposants: "On me traite de hors-la-loi. Mais qu'on me montre que le préfet s'est opposé à ce qu'un nouveau projet soit présenté."

Il a raison: le préfet de la Vendée appelle seulement "au calme". Mais s'il ne peut se prononcer que sur la légalité du projet final, Bernard Schmeltz ne dissimule pas son scepticisme: "En termes d'intérêt général, d'autres sites vendéens sont plus appropriés que Brétignolles, où les enjeux

En poursuivant votre navigation sur le site, vous acceptez l'utilisation des cookies pour vous proposer notamment des publicités ciblées en fonction de vos centres d'intérêt, de réaliser des statistiques de visites et de vous permettre de partager des informations sur les réseaux sociaux. <u>Gérer les cookies sur ce site</u>

OK

Vendée: à Brétignolles, le port de la discorde - L'Express

Le moment n'est pas encore venu. Dans le bourg de Brétignolles, l'atmosphère est pesante. On se toise, on se compte. Dans chaque camp, combien de divisions? Par peur d'éventuelles représailles, les commerçants évitent d'avoir un avis sur le projet municipal. Sauf anonymement. Celui-ci : "Quand on est né ici et qu'on aime le coin, on ne peut pas être pour..." Cet autre: "L'entretien, ce ne sont pas les plaisanciers qui le paieront!" Celui-là, encore: "Si ce projet-là ne passe pas, il faut arrêter les frais!" La note serait, il est vrai, déjà assez salée: plus de 5 millions d'euros, dans une commune que le maire -et il l'assume- a déjà bien endettée.

La municipalité jure pourtant ses grands dieux que la majorité des Brétignollais seraient favorables au projet. En 2003, elle avait organisé une sorte de référendum local l'attestant. Les nombreux résidents secondaires, que la perspective de voir leur bien prendre un peu de valeur n'effraie pas, y sont notamment ouverts... L'association Brétignolles veut son port, du reste, a déjà montré sa capacité à rassembler. Mais, à 71 ans, Jacques Brochet en vient à désespérer: "Trop de gens ont fait du port une affaire personnelle contre le maire. Le projet est devenu secondaire..."

Christophe Chabot lui-même le soupçonne: il dérange. Le PDG des vérandas Akena, président du club de football de La Roche-sur-Yon, qui avait émis le souhait, l'été dernier, de reprendre le FC Nantes, fait l'objet de multiples procès d'intention: "Si le port est construit, ses alentours deviendront une marina, pronostique Jean-Baptiste Durand. C'est le seul moyen de s'assurer quelques retombées économiques..." Mégalo et gouailleur pour les uns, courageux et déterminé pour les autres, Christophe Chabot ne laisse aucun Brétignollais indifférent. Il le sait. Dans L'Express du 3 juillet dernier, il feignait même de penser à "dépersonnaliser le projet", quitte à ne pas briguer un nouveau mandat en 2014.

Chez les opposants, on s'amuse de ce coup de bluff, mais on n'ignore pas que le prochain scrutin prendra des allures de référendum. "Si l'équipe en place perd, le projet sera de facto abandonné" reconnaît Jacques Brochet, En 2008, deux

En poursuivant votre navigation sur le site, vous acceptez l'utilisation des cookies pour vous proposer notamment des publicités ciblées en fonction de vos centres d'intérêt, de réaliser des statistiques de visites et de vous permettre de partager des informations sur les réseaux sociaux. <u>Gérer les cookies sur ce site</u>

OK



Vendée: à Brétignolles, le port de la discorde - L'Express

la commission d'enquête sur l'ex-projet de port de Brétignolles-sur-Mer, a réagi avec virulence aux attaques diffamatoires dont il s'est estimé l'objet. Nous lui donnons la parole:

"En disant "les dés étaient pipés", de qui et de quoi parle Bruno Retailleau, sénateur et président du Conseil Général de la Vendée? Du président du Tribunal Administratif qui a désigné les cinq membres de la Commission d'Enquête? Du Préfet de la Vendée qui a pris l'arrêté d'organisation d'enquête publique? Le courage aurait consisté à donner des éléments de preuve indiquant que "les dés étaient pipés".

Idem, lorsqu'il est écrit que "le président du conseil Général stigmatise la partialité de l'enquêteur", là encore Bruno Retailleau ne fournit aucun élément de preuve. Je le mets au défi de trouver, ne serait-ce qu'un seul mot qui puisse laisser supposer une partialité de la commission et en particulier de son président, dans les conclusions et en particulier dans les 51 motivations qui ont structuré les 7 avis défavorables des 7 enquêtes. Si les "dés étaient pipés" ou s'il y a eu "partialité", le maître d'ouvrage aurait pu exercer un recours en justice, plutôt que de retirer son projet quelques semaines après la remise des rapports.

a

AILLEURS SUR LE WEB

Contenu proposé par Taboola

Contenus Sponsorisés

Ces peoples mariés à des inconnus Femme Actuelle

En poursuivant votre navigation sur le site, vous acceptez l'utilisation des cookies pour vous proposer notamment des publicités ciblées en fonction de vos centres d'intérêt, de réaliser des statistiques de visites et de vous permettre de partager des informations sur les réseaux sociaux. Gérer les cookies sur ce site

OK

https://www.lexpress.fr/region/vendee-a-bretignolles-le-port-de-la-discorde_1271730.html

5/8



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

la demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHE d'observation N° 6

Fiche N°6 - Ubérisation des ports de plaisance

Rubrique - Modèle actuel des ports de plaisance

ARGUMENTATION: Le résumé

Le modèle de port de Bretignolles-sur-Mer est un modèle classique et ancien basé :

- sur la possession d'un bateau : des petits bateaux à moteurs et de voiliers de 6 à 8 mètres, les plus grosses unités étant destinées au port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie
- sur l'achat et la location d'anneaux pour amortir les frais d'exploitation, les emprunts et la charge des emprunts



C'est un modèle aujourd'hui dépassé, les habitudes, en France, ayant changé : de moins en moins d'achat de bateaux, de moins en moins d'achat et de locations d'anneaux, de moins en moins de propriétaires de bateaux, de plus en plus de bateaux de plaisance partagés. Il faut ajouter que de nombreux jeunes s'orientent vers de nouveaux loisirs nautiques moins coûteux : planche à voile, surf, paddle, kite-surf, ...

Pour des entreprises comme Bénéteau, les débouchés ne sont plus en France mais à l'étranger, c'est dans les pays émergents qu'ils assurent leur croissance.

En France, des projets de refonte des ports de plaisance classiques sont en cours pour mieux répondre aux attentes des nouveaux plaisanciers, principalement les plus riches, ceux qui ont des unités de 12 mètres et plus, ce sont eux qui assurent, aujourd'hui, la rentabilité des ports de plaisance.

Ce ne serait pas la clientèle du port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer.

Dans ce nouveau contexte, l'équilibre financier du port de Bretignolles-sur-Mer ne serait pas assurée.

.....

ARGUMENTATION: Le détail

Le Marin du 13 novembre 2015 : La fin du grand embouteillage ? (Réf 1)

La montée en gamme des services : la location



en août dernier à Marseille. le concept Saileazy propose ainsi la location de voiliers en libre-service via une application mobile. « L'innovation de cette offre réside dans la possibilité de naviguer sur des sorties courtes, toute l'année, avec un accès immédiat et sans état des lieux d'entrée ni de départ. On peut réserver ainsi son voilier à la dernière minute, indique Grégoire Guignon, son créateur. L'achat d'un bateau et son entretien coûtent très cher. La propriété a donc moins la cote. d'autant que les gens aiment bien passer d'un loisir à un autre sans trop s'engager, »

Seules obligations pour le client de Saileasy : démontrer ses aptitudes à naviguer, signer un bail de 9 mois au minimum à raison de 55 euros mensuels (entre septembre et juin) et s'acquitter d'une somme fixée à 60 euros par heure passée en mer, à raison de six heures payantes par tranche de 24 heures. Le plaisancier, pratiquant assidu et passionné, capable de patienter pour obtenir sa place sur un ponton, semble désormais faire place au consommateur du « prêt-à-naviguer », plus exigeant et volatil. Autour de lui, se multiplient en tout cas offres commerciales et prestations nouvelles pour l'attirer et le fidéliser.

Assurant la gestion de 12 ports et environ 10 000 places et avec une activité mobilisant plus de 200 emplois – dont une moitié de saisonniers – pour un chiffre

d'affaires d'environ 20 millions d'euros, la Compagnie des ports du Morbihan (ex-Sagemor) fait figure de pionnière dans cette approche. Cette société publique locale a célébré l'an dernier les 30 ans du « Passeport escales » qui incite les plaisanciers à naviguer davantage afin de bénéficier de nuitées gratuites. Initiée avec 7 ports adhérents, cette formule a connu un succès fulgurant ces dernières années, tissant un réseau d'une centaine de ports allant de l'Espagne à la Grande-Bretagne, dont peuvent profiter environ 16 000 plaisanciers.

MONTÉE EN GAMME DES SERVICES

Le phénomène prend aujourd'hui une nouvelle ampieur à travers les platesformes de partage en ligne sur le modèle florissant d'Uber ou AirBnB. Officiellement lancé

Paris Normandie du 16 juillet 2017. Le Havre, la plaisance, une activité en pleine mutation $(Réf\ 2)$

Des propos du directeur du port de plaisance du Havre confirmant les évolutions en cours



Mais il n'empêche que la population vieillit. La génération des 30-40 ans est aujourd'hui rarement propriétaire de son bateau. Nous constatons une ubérisation de la plaisance qui se traduit par de la location ou de l'adhésion en club de voile sportive. Les jeunes ont conscience des contraintes. L'assurance, les connaissances à acquérir, le temps et le budget consacrés sont autant d'éléments qui font peur. Aujourd'hui, on consomme de la plaisance comme n'importe quel loisir.» Cette forme de désintérêt pour la plaisance risque à terme d'avoir des répercussions sur les ports. Il y a peut-être un nouveau modèle économique à inventer. « Au sein de notre fédération, nous avons engagé des discussions autour de cette population vieillissante, les nouvelles pratiques et usages des plaisanciers, la taille des bateaux. Nous devons réfléchir au port de demain. Doit-on revoir notre stratégie, ne serait-ce qu'en termes de positionnement sur la taille des places?»

Le Télégramme du 12 août 2017. Les ports changent de cap (Réf 3)

Des extraits de l'article

Fini le temps des ports-parkings. Car l'offre de services s'est considérablement diversifiée.

Il y a encore une vingtaine d'années, le concept de port de plaisance était assez basique. On offrait des pontons et quelques services, comme la mise à l'eau et des aires d'entretien. Cette époque est révolue, comme l'explique Brieuc Morin, directeur de la Sellor - qui gère les ports du pays de Lorient - et secrétaire général de l'Association des ports de plaisance bretons (APPB), structure à laquelle adhèrent 72 ports, de Granville à Pornic : « Le modèle économique a considérablement changé, analyse-t-il. Certes, nous avons souffert de la crise conjoncturelle de 2008. Mais nous devons aussi nous adapter à une crise structurelle. Notre clientèle est vieillissante. Dans certains ports, le temps d'attente pour avoir une place au ponton a été divisé par deux. Au Kernével, à Larmor-Plage, par exemple, on est passé de six à trois ans. Fini le port-parking

Pour l'APPB, l'enjeu est de taille. Car il s'agit d'éviter que les bassins ne se vident dans les dix ans à venir. « Nous devons aussi faire face à des offres de loisirs qui se sont largement diversifiées, ces dernières années, et qui deviennent concurrentes de nos activités, poursuit Brieuc Morin. Avant, quand on était plaisancier, c'était pour la vie. On commençait avec un petit bateau pour, à la cinquantaine, finir avec une belle unité. Cette notion du port-parking est dépassée. Les équipements doivent maintenant intégrer les notions de consommation, de loisirs et de prestations diverses. » Qu'elles soient d'ordre technique (réparation, vidanges des eaux grises et noires, etc.) ou qu'elles visent à faciliter la vie du plaisancier en escale : commerces, restaurants, laveries, récupération et tri des déchets, location de vélos, accès WiFi, etc.

Comment, dès lors, maintenir un bon cap commercial? Pour l'APPB, il faut impérativement faciliter l'accès de la plaisance à une clientèle, autre que les



propriétaires, qu'il faut impérativement fidéliser. Cela passe par la prise en compte de la location de bateaux entre particuliers ou de la navigation partagée. Cette évolution sociétale a incité, il y a quelques mois, la Sellor à lancer, au port du Kernével, à Larmor-Plage, le Breizh Boat Club. « On y propose une flotte de cinq bateaux à moteur et un voilier récents à des clients qui s'abonnent à l'année », souligne Brieuc Morin. La place de port, l'assurance, la préparation et l'entretien des bateaux étant compris dans l'abonnement. D'autres services sont inclus, comme un temps de coaching plaisance et le prêt du matériel nautique. Le développement des ports à sec, parfois financés et gérés par des entreprises privées, fait aussi partie de cette approche marketing de la nouvelle plaisance. Via son smartphone, on réserve sa mise à l'eau. Deux heures plus tard, le bateau est prêt à partir. Cette vision dynamique de la gestion des petites unités de moins de neuf mètres a permis d'alléger certaines listes d'attente

Ouest-France du 2 décembre 2017. Et si le marin de demain était locataire ? (Réf 4)

Ouest-France du 2 décembre 2017 Et si le marin de demain était locataire ?

Être propriétaire d'un bateau ? Concept de plus en plus « has been » selon Bruno Voisard, PDG de la toute jeune société Boat club de France, née à Nantes.

Propriétaire de bateau : espèce en voie de disparition ? « En tout cas, les listes d'attente pour des places au port diminuent d'année en année », affirme Bruno Voisard. Cet entrepreneur nantais de 57 ans en est persuadé : le marin de demain sera locataire. Et ses arguments ont de quoi convaincre : le nautisme coûte très cher, pour une utilisation encore limitée. Une fois le bateau acheté [entre 45 000 € et 90 000 € pour un bateau à moteur, selon les modèles), Il faut débourser environ 3 500 € par an pour la place au port, l'entretien, les assurances, etc. « Tout ça pour, en moyenne, dix-sept sorties en mer par an », assène-t-il.

Sans compter les « soucis » que peuvent avoir les propriétaires de bateau et leurs familles. « J'ai des femmes qui me disent qu'elles n'en peuvent plus d'aller tous les dimanches à l'île Dumet, dit-il sérieusement. Et c'est vrai. Mon bateau est à Bénodet, par exemple. Et bien les îles Glénan, c'est magnifique, mais au bout d'un moment on a envie d'aller voir ailleurs! »

Bruno Voisard a donc créé, en mars, le Boat club de France, à Nantes. Le principe ? Un membre paie entre 3 480 € et 8 080 € par an, selon les formules. Cette bagatelle



Bruno Voisard, 57 ans, entrepreneur nantais, sera présent au salon Nautic.

trois villes où est implantée la société pour le moment : Pornic, Piriac et La Baule. « D'ici au printemps, nous allons ouvrir des bases à La Trinité-sur-Mer, Bénodet, La Rochelle, Saint-Tropez ou encore Venise », poursuit le patron. Selon la saison, la taille du bateau et la durée du séjour, le voyage coûtera plus ou moins de points au membre.

Simple clic pour réserver

En quoi est-ce mieux qu'une simple location de bateau ? « Il y a la notion de club qui est très importante, répond Bruno Voisard. Là, il n'y a pas d'état des lieux. Le membre réserve sur un simple clic sur son smartphone. On lui envoie un code

collectives pour les membres qui viennent d'avoir leur permis. »

Les boat clubs sont nés aux États-Unis, où le concept a séduit quelque 16 000 membres. Bruno Voisard espère évidemment le même type de succès en France. « Il nous faudrait 150 membres d'ici à la fin de l'année 2018. Aujourd'hui, on en compte une trentaine, dont pas mal de jeunes cadres qui n'auraient jamais acheté de bateau », dit-il.

L'entreprise, qui est présente au Nautic (lire également page 2), mise sur le développement de ses sites pour augmenter le nombre de membres. « Je vous le dis, sourit Bruno Voisard. On n'est pas à l'abri d'un succès! »

Mars 2018 – Dossier de Port : Pièce A (Réf 5)



Page 64 – BRL ingénierie confirme les nouvelles attentes des plaisanciers

Dans ses conclusions, l'étude BRLi de 2013-2014 synthétisait ce phénomène dans le tableau ci-après :

Constats	 Vieillissement des clientèles actuelles et faible renouvellement. Pratiques différentes des nouvelles clientèles plus jeunes, se caractérisant notamment par de la location, des prestations « clés en main » et par une forte mobilité vis-à-vis des destinations nautiques. Forte corrélation entre le site d'amarrage du bateau et la résidence principale ou secondaire.
Objectifs	 Conquérir et fidéliser des nouvelles clientèles de plaisanciers.
Modalités d'action	 Favoriser la pratique d'activités de découverte et d'initiation à la plaisance (location de bateaux, écoles de voile et de croisière) auprès des clientèles cibles. Mise en œuvre, au niveau de chaque port, d'offres spécifiques à destination de nouveaux plaisanciers (échanges de bateaux entre particuliers, offres pour les comités d'entreprises, offres de découverte régates ou événements, mise en place de programmes pédagogiques dans le cadre des activités péri-scolaires.)
Public visé	Nouveaux plaisanciers / plaisanciers occasionnels (dits expérimentaux »)

BRL ingénierie confirme les nouvelles attentes des plaisanciers mais propose un projet de port de plaisance très classique basé sur la possession de bateaux et l'achat et la location d'anneaux pour des bateaux de taille moyenne.

Le modèle de la plaisance est en pleine évolution, le changement de pratique des plaisanciers permet la libération de places dans les ports. Pour répondre aux demandes des plaisanciers, tous les projets en cours sont des projets de refonte de ports de plaisance classiques existants

Avril 2018 : La refonte des ports de plaisance vue par le président de la Fédération Française des Ports de Plaisance (Réf 6)

REFERENCES DOCUMENTAIRES

Réf 1: La fin du grand embouteillage

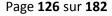
Réf 2 : Le Havre, la plaisance, une activité en pleine mutation

Réf 3 : Les ports changent de cap

Réf 4 : Et si le marin de demain était locataire ?

Réf 5 : Dossier de port – Pièce A : Le port de Bretignolles répond à la pénurie d'anneaux

Réf 6: La refonte des ports de plaisance.





Réf 1: La fin du grand embouteillage

38

Vendredi 13 novembre 2015

HORS-SÉRIE le marin

PORTS DE PLAISANCE

La fin du grand embouteillage?

Après des années de saturation, les gestionnaires cherchent à capter une nouvelle clientèle. Ils ont conscience qu'une vraie lassitude a détourné certains de la plaisance. L'essor des nouvelles technologies les contraint aussi à évoluer.



Un plaisancier à Port-la-Forêt. Après des années de saturation, la circulation dans les ports devient plus fluide

Deux tendances fortes inquiètent aujourd'hui les gestionnaires des ports de plaisance. D'un côté, la proportion des propriétaires de bateaux ayant passé l'âge de 60 ans a franchi en 2014 le cap des 50 %, alors qu'elle était encore à 37 % en 2007. Celle des plus de 70 ans atteint les 23 %, contre 16 % en 2007. D'autre part, le marché de la plaisance bascule toujours plus vers l'occasion : alors que les ventes de bateaux neufs pesaient 25 % du total des ventes en 2008, ce ratio est tombé à 12 % en 2014. De fait, sur une flotte globale stabilisée à environ 1 million d'unités, le nombre de bateaux de plus de 40 ans devrait passer d'environ 110 000 en 2010 à plus de 370 000 en 2020.

Ce mouvement de fond fait

Ce mouvement de fond fait craindre à terme la désaffection d'infrastructures portuaires, dont beaucoup de gestionnaires commencent déjà à sentir le vent tourner. Si le nombre de plaisanciers en France est estime à environ 4 millions, les pratiques évoluent notablement sur la plupart des bassins de navigation afin de contourner l'encombrement des aires d'accueil. Alors que la capacité est estimée à environ 250 000 places le long du littoral français, on recensait encore en 2012 plus de 40 000 demandes individuelles de places supplémentaires avec un délai d'attente allant de 4 à 6 ans. Sur un port aussi prisé que Kernével, dans l'aggloméra que Kernével, dans l'aggloméra

tion de Lorient, le temps nécessaire pour obtenir un anneau a été depuis lors divisé par deux.

été depuis lors divisé par deux.
Fortement attendu par les usagers des ports de plaisance, ce renversement de tendance correspond à l'émergence de nouvelles pratiques, mais aussi à l'amélioration graduelle des méthodes et offres de service au cœur des structures gestionnaires. Et si la saturation des pontons et des mouillages est décriée depuis longtemps, il existe une activité qui a su tirer son épingle du jeu : misant davantage sur la navigation et la destination plutôt que sur l'emparcation, la location de bateaux est un segment qui a relativement peu souffert de la crise.

Au contraire, certaines sociétés comme Dream Yacht Charter ont su prendre une belle envergure en l'espace d'une dizaine d'années seulement. Aux côtés des actéurs historiques sont apparus des sites internets, comme Cilcik'n'boat ou la Bourse aux équipiers, qui facilitent l'embarquement d'équipiers et les nouvelles pratiques de co-navigation.

MONTÉE EN GAMME DES SERVICES

Le phénomène prend aujourd'hui une nouvelle ampieur à travers les piatesformes de partage en ligne sur le modèle florissant d'Uber ou AirBnB. Officiellement lancé en août dernier à Marseille, le concept Saileazy propose ainsi la location de voiliers en libre-service via une application mobile. « L'innovation de cette offre réside dans la possibilité de naviguer sur des sorties courtes, toute l'année, avec un accès immédiat et sans état des lieux d'entrée ni de départ. On peut réserver ainsi son voilier à la demière minute, indique Grégoire Guignon, son créateur. L'achat d'un bateau et son entretien coûtent très cher. La propriété a donc moins la cote, d'autant que les gens aiment bien passer d'un loisir à un autre sans trop s'engager, » Seules obligations pour les

Seules obligations pour le client de Saileasy: démontrer ses aptitudes à naviguer, signer un bail de 9 mois au minimum à raison de 55 euros mensuels (entre septembre et juin) et s'acquitter d'une somme fixée à 60 euros par heure passée en mer, à raison de six heures payantes par tranche de 24 heures. Le plaisancier, pratiquant assidu et passionné, capable de patienter pour obtenir sa place sur un ponton, semble désormais faire place au consommateur du « prêt-à-naviguer », plus exigeant et volatil. Autour de lui, se multiplient en tout cas offres commerciales et prestations nouvelles pour l'attirer et le fidéliser.

Assurant la gestion de 12 ports et environ 10 000 places et avec une activité mobilisant plus de 200 emplois – dont une moitié de saisonniers – pour un chiffre d'affaires d'environ 20 millions d'euros, la Compagnie des ports du Morbihan (ex-Sagemor) fait figure de pionnière dans cette approche. Cette société publique locale a célébré l'an dernier les 30 ans du « Passeport escales » qui incite les plaisanciers à naviguer davantage afin de bénéficier de nuitées gratuites. Initiée avec 7 ports adhérents, cette formule a connu un succès fujugurant ces dernières années, tissant un réseau d'une centaine de ports allant de l'Espagne à la Grande-Bretagne, dont peuvent profiter environ 16 000 plaisanciers.

UNE APPLICATION POUR LES MOUILLAGES

La circulation dans les ports devient ainsi beaucoup plus fluide, libérant du même coup un grand nombre de places. Œuvrant dans cette même logique, la modemisation des grandes infrastructures fait entrevoir une réelle montée en gamme dans les prestations proposées aux plaisanciers. Créé en août 2013 par la jeune entreprise havraise S2F Network, le dispositif R-marina s'appuie sur un réseau sans fil qui permet à l'exploitant d'un port de plaisance de contrôler à distance l'ensemble de ses équipements d'exploitation solution de vidéo protection, contrôle d'accès avec badges sans contact, internbonie et visiophonie, affi-internbonie, aff

chage dynamique, mais aussi distribution de l'ensemble des fluides (eau, électricité, carburant) et même automatisation des écluses.

L'objectif est de réduire les tâches à faible valeur ajoutée ainsi que le temps d'intervention, grâce à une communication en temps réel : ouverture à distance d'une barrière de parking, ouverture-fermeture à distance d'une vanne d'eau, suivi en temps réel de la consommation des plaisanciers, diffusion d'un message sur les écrans d'affichage dynamique... Une première expérimentation a démarré l'été dernier au port du Crouesty. In fine, l'ensemble des ports gérés par la Compagnie des ports du Morbihan sera équipé pour le contrôle à distance des équipements d'exploitation et la couverture wifi pour tous les plaisanciers, quel que soit leur emplacement dans le port, qu'il soit à flot ou à terre.

Dans la course effrénée visant à choyer le client, malheur à ceux qui ne font pas évoluer les structures et prestations d'accueil. Des applications mobiles comme Navily permettent depuis l'an demier aux plaisanciers de noter et commenter les mouillages en fonction des critères de sécurité ou d'agrément. De quoi les éloigner des ports au fil de leurs pérégrinations et exacerber à l'avenir d'éventuelles difficultés de remplissage.

Bertrand TARDIVEAU



Réf 2 : Le Havre, la plaisance, une activité en pleine mutation

Ports de Plaisance



Le Havre : la plaisance, une activité en pleine mutation

16/07/2017

Nautisme. Entre crise économique et passion qui faiblit, la sociologie du plaisancier a évolué ces dernières années. Avec 1 290 places, le port du Havre n'échappe pas à la tendance, mais ses équipements font la différence.

Maître de port au Havre depuis 2011, Julien Lebas est sans aucun doute le mieux placé pour mesurer l'évolution du monde de la plaisance. Entre crise économique et passion qui s'érode, le panorama des ports s'est profondément transformé. Les listes d'attente pour obtenir une place (un frein à l'achat d'un bateau) ont pratiquement disparu, sauf pour quelques catégories.

La plaisance est un monde en pleine évolution

« Nous comptons 1100 places dans les deux anses du port principal et 190 dans Port Vauban. Ce dernier bassin est occupé à 75%. Malgré une redevance réduite de 40%, le bassin en entrée de ville ne parvient pas à séduire les Havrais attachés au port historique en prise directe avec le large. En revanche, les Parisiens et les étrangers (Belges, Néerlandais) qui viennent occasionnellement pour naviguer y trouvent leur compte.» Le port principal est occupé à 100 %. « Il n'y a pas de liste d'attente pour les bateaux de moins de 10 mètres. À partir de cette taille, il faut patienter six mois pour obtenir un anneau. Le délai peut passer à un an et demi pour un 12-13 mètres. Ce constat est lié à la configuration des ports qui, comme nous, privilégient les petites places, mais aussi aux achats des plaisanciers. Après avoir pris de l'assurance, un 11 mètres est souvent la dernière acquisition. Le manque de renouvellement provoque un goulet d'étranglement.» Julien Lebas enregistre entre 160 et 200 résiliations par an. Ce sont essentiellement les petites unités qui sont concernées. «Nous enregistrons un turn-over important sur ces unités. Le plaisancier avec un bateau de 6 mètres commence à naviguer en mettant à l'eau à la cale. C'est un peu pénible, cela demande une logistique, il faut une voiture adaptée. Alors il décide de prendre un anneau. D'abord au trimestre l'été, puis à l'année. Cela lui coûte environ 1000€. Mais finalement, il s'aperçoit que les sorties sont limitées et que d'autres contraintes d'entretien interviennent, comme l'antifouling. Alors, soit il repasse par la cale de mise à l'eau, soit, si l'essai est concluant, il achète un bateau plus grand.»

Pour la voile, un autre phénomène est observé. Après avoir fait ses premières armes, le plaisancier acquiert un bateau plus grand au bout d'une dizaine d'années. Les enfants sont en âge de naviguer. Mais les sorties en famille s'estompent. Les enfants tournent le dos à la passion. Malgré tout, le bateau est conservé. « Les propriétaires sont âgés de 70 à 75 ans. Physiquement, cela devient plus dur, les bateaux naviguent de moins en moins, mais les souvenirs sont là. Le côté affectif prend le dessus. Le bateau sert à partager des repas avec les amis.»

Revue de Presse Plaisance du CSNPSN - Juillet 2017



Ports de Plaisance

En moyenne, un bateau sort sept jours par an. Au Havre, le nombre de navigations est plus élevé. « Les bateaux à moteur, à cause du coût du carburant et de l'entretien mécanique avec la peur de casser, sont les plus immobilisés. La population des "voileux" plus amarinés et plus motivés sort davantage. Les pêcheurs aussi sont assidus. Mais il n'empêche que la population vieillit. La génération des 30-40 ans est aujourd'hui rarement propriétaire de son bateau. Nous constatons une ubérisation de la plaisance qui se traduit par de la location ou de l'adhésion en club de voile sportive. Les jeunes ont conscience des contraintes. L'assurance, les connaissances à acquérir, le temps et le budget consacrés sont autant d'éléments qui font peur. Aujourd'hui, on consomme de la plaisance comme n'importe quel loisir.» Cette forme de désintérêt pour la plaisance risque à terme d'avoir des répercussions sur les ports. Il y a peut-être un nouveau modèle économique à inventer. « Au sein de notre fédération, nous avons engagé des discussions autour de cette population vieillissante, les nouvelles pratiques et usages des plaisanciers, la taille des bateaux. Nous devons réfléchir au port de demain. Doit-on revoir notre stratégie, ne serait-ce qu'en termes de positionnement sur la taille des places?»

Cette prise de conscience intervient alors que Le Havre occupe encore une position privilégiée. Des places se libèrent un peu partout. Avant, le plaisancier portait son choix par rapport à la disponibilité; maintenant il décide de son port d'attache. À quelques exceptions près, comme **Granville** qui reste toujours très prisée grâce à son terrain de jeu privilégié en face des îles Chausey et des Anglos.

Dans cette redistribution des rôles, Le Havre, face à ses concurrents directs, joue la carte de la qualité des équipements et de l'accès nautique, à savoir sans contrainte de marée et de tirant d'eau. Mais pour Julien Lebas, ces atouts ne suffiront pas. « Le port du futur est peut-être celui qui offrira dans la prestation un service clé en main, englobant toutes les contraintes dont la nouvelle génération souhaite s'affranchir». Afin de ne vivre sa passion que pour le plaisir.

Les pêcheurs plaisanciers à l'écoute

Leurs rangs reflètent la réalité des pontons. L'Association des pêcheurs plaisanciers LeHavre (APPLH) compte 180 adhérents dont la moitié est âgée de plus de 60 ans. Une trentaine d'entre eux ont plus de 70 ans.

« Vu de l'extérieur, on peut penser que notre association est vieillissante, mais en fait nous profitons d'un renouvellement important. Depuis le début d'année, nous avons enregistré 25 % d'adhésions supplémentaires», explique Patrick Gobbé, secrétaire adjoint de l'association. Et parmi les nouvelles recrues, l'APPLH compte de nombreux jeunes. « Le plaisir du bateau et de la pêche est toujours intact, mais c'est une passion assez onéreuse. De plus en plus, les jeunes se regroupent pour acheter un bateau. C'est un excellent moyen de partager les frais.» La section favorise à son niveau cette recherche d'économie. « Pour multiplier les grandes sorties à Deauville ou Antifer et faire de plus belles pêches, nous invitons nos membres à se regrouper afin de limiter les dépenses. Indépendamment de l'aspect financier, il est rassurant de se retrouver au large à plusieurs sur une même embarcation. C'est même une question évidente de sécurité.»

Le succès de l'association repose sur l'idée d'entraide et de partage. Conseil, réglementation, coup de main ponctuel : la structure déroule ses arguments qui parfois suffisent à convaincre certains, encore hésitants, à franchir le pas et acquérir leur premier bateau.



Réf 3 : Les ports changent de cap

19/04/2018

Le Télégramme - Bretagne - Plaisance. Les ports bretons changent de cap

> Bretagne

Plaisance. Les ports bretons changent de cap

Publié le 12 août 2017 Modifié le 12 août 2017 à 09h44



La plaisance pèse de tout son poids dans l'économie bretonne. Avec 78.500 places référencées au mouillage ou aux pontons, ce secteur porte, à bout de bras, 7.440 emplois équivalents temps plein. En 2015, il a généré 1,05 milliard d'euros de chiffre d'affaires (*). Pour autant, la profession ne se repose pas sur ses lauriers. Fini le temps des ports-parkings. Car l'offre de services s'est considérablement diversifiée.

Il y a encore une vingtaine d'années, le concept de port de plaisance était assez basique. On offrait des pontons et quelques services, comme la mise à l'eau et des aires d'entretien. Cette époque est révolue, comme l'explique Brieuc Morin, directeur de la Sellor - qui gère les ports du pays de Lorient - et secrétaire général de l'Association des ports de plaisance bretons (APPB), structure à laquelle adhèrent 72 ports, de Granville à Pornic : « Le modèle économique a considérablement changé, analyse-til. Certes, nous avons souffert de la crise conjoncturelle de 2008. Mais nous devons aussi nous adapter à une crise structurelle. Notre clientèle est vieillissante. Dans certains ports, le temps d'attente pour avoir une place au ponton a été divisé par deux. Au Kernével, à Larmor-Plage, par exemple, on est passé de six à trois ans. »

Fini le port-parking

Pour l'APPB, l'enjeu est de taille. Car il s'agit d'éviter que les bassins ne se vident dans les dix ans à venir. « Nous devons aussi faire face à des offres de loisirs qui se sont largement diversifiées, ces dernières années, et qui deviennent concurrentes de nos activités, poursuit Brieuc Morin. Avant, quand on était plaisancier, c'était pour la vie. On commençait avec un petit bateau pour, à la cinquantaine, finir avec une belle unité. Cette notion du port-parking est dépassée. Les équipements doivent maintenant intégrer les notions de consommation, de loisirs et de prestations diverses. » Qu'elles soient d'ordre technique (réparation, vidanges des eaux grises et noires, etc.) ou qu'elles visent à faciliter la vie du plaisancier en escale : commerces, restaurants, laveries, récupération et tri des déchets, location de vélos, accès WiFi, etc.



Comment, dès lors, maintenir un bon cap commercial? Pour l'APPB, il faut impérativement faciliter l'accès de la plaisance à une clientèle, autre que les propriétaires, qu'il faut impérativement fidéliser. Cela passe par la prise en compte de la location de bateaux entre particuliers ou de la navigation partagée. Cette évolution sociétale a incité, il y a quelques mois, la Sellor à lancer, au port du Kernével, à Larmor-Plage, le Breizh Boat Club. « On y propose une flotte de cinq bateaux à moteur et un voilier récents à des clients qui s'abonnent à l'année », souligne Brieuc Morin. La place de port, l'assurance, la préparation et l'entretien des bateaux étant compris dans l'abonnement. D'autres services sont inclus, comme un temps de coaching plaisance et le prêt du matériel nautique. Le développement des ports à sec, parfois financés et gérés par des entreprises privées, fait aussi partie de cette approche marketing de la nouvelle plaisance. Via son smartphone, on réserve sa mise à l'eau. Deux heures plus tard, le bateau est prêt à partir. Cette vision dynamique de la gestion des petites unités de moins de neuf mètres a permis d'alléger certaines listes d'attente (lire ci-contre).

Festivités et mobilité

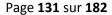
Enfin, les ports sont devenus des lieux attractifs et festifs qui font partie intégrante de l'offre touristique de la région. Brest, par exemple, est devenu le port des records sans escale avec ses tours du monde et son Trophée Jules Verne. À chaque arrivée, c'est une foule compacte qui converge vers les quais. Venant de toute la Bretagne et même d'ailleurs. Une belle carte de visite pour la métropole.

À LIRE SUR LE SUJET

Plaisance. Créer un pont avec l'Angleterre

Autre grand axe de travail : le développement des escales et des mouvements dans les ports. Là aussi, les gestionnaires de ports ne sont pas restés en rade. Il y a une trentaine d'années, la Compagnie des ports du Morbihan, émanation du Conseil départemental, qui gère une douzaine de ports, a lancé le Passeport Escale. Un dispositif qui permet aux propriétaires de bateaux de bénéficier d'une escale gratuite dans un

http://www.letelegramme.fr/bretagne/plaisance-les-ports-changent-de-cap-12-08-2017-11626839.php





Le Télégramme - Bretagne - Plaisance. Les ports bretons changent de cap

autre port participant, si les plaisanciers mettent à disposition le ponton qu'ils louent à l'année, en ayant pris le soin de déclarer préalablement leur période d'absence. À présent, 122 ports sont concernés par ce dispositif, du Pays de Galles à San Sebastián, en Espagne. En passant, bien évidemment, par les ports du nord et du sud-Bretagne. *Chiffres de Bretagne Développement Innovation sur la base d'une enquête menée en 2016.



Réf 4 : Et si le marin de demain était locataire ?

Ouest-France du 2 décembre 2017 Et si le marin de demain était locataire ?

Être propriétaire d'un bateau ? Concept de plus en plus « has been » selon Bruno Voisard, PDG de la toute jeune société Boat club de France, née à Nantes.

Propriétaire de bateau : espèce en voie de disparition ? « En tout cas, les listes d'attente pour des places au port diminuent d'année en année », affirme Bruno Voisard. Cet entrepreneur nantais de 57 ans en est persuadé : le marin de demain sera locataire. Et ses arguments ont de quoi convaincre : le nautisme coûte très cher, pour une utilisation encore limitée. Une fois le bateau acheté [entre 45 000 € et 90 000 € pour un bateau à moteur, selon les modèles), I faut débourser environ 3 500 € par an pour la place au port, l'entretien. les assurances, etc. « Tout ça pour, en moyenne, dix-sept sorties en mer par an », assène-t-il.

Sans compter les « soucis » que peuvent avoir les propriétaires de bateau et leurs familles. « J'ai des femmes qui me disent qu'elles n'en peuvent plus d'aller tous les dimanches à l'île Dumet, dit-il sérieusement. Et c'est vrai. Mon bateau est à Bénodet, par exemple. Et bien les îles Glénan, c'est magnifique, mais au bout d'un moment on a envie d'aller voir ailleurs! »

Bruno Voisard a donc créé, en mars, le Boat club de France, à Nantes. Le principe ? Un membre paie entre 3 480 € et 8 080 € par an, selon les formules. Cette bagatelle



Bruno Voisard, 57 ans, entrepreneur nantais, sera présent au salon Nautic.

trois villes où est implantée la société pour le moment : Pornic, Piriac et La Baule. « D'ici au printemps, nous allons ouvrir des bases à La Trinité-sur-Mer, Bénodet, La Rochelle, Saint-Tropez ou encore Venise », poursuit le patron. Selon la saison, la taille du bateau et la durée du séjour, le voyage coûtera plus ou moins de points au membre.

Simple clic pour réserver

En quoi est-ce mieux qu'une simple location de bateau ? « Il y a la notion de club qui est très importante, répond Bruno Voisard. Là, il n'y a pas d'état des lieux. Le membre réserve sur un simple clic sur son smartphone. On lui envoie un code

collectives pour les membres qui viennent d'avoir leur permis. »

Les boat clubs sont nés aux États-Unis, où le concept a séduit quelque 16 000 membres. Bruno Voisard espère évidemment le même type de succès en France. « Il nous faudrait 150 membres d'ici à la fin de l'année 2018. Aujourd'hui, on en compte une trentaine, dont pas mal de jeunes cadres qui n'auraient jamais acheté de bateau », dit-il.

L'entreprise, qui est présente au Nautic (lire également page 2), mise sur le développement de ses sites pour augmenter le nombre de membres. « Je vous le dis, sourit Bruno Voisard. On n'est pas à l'abri d'un succès! »



Réf 5 : Dossier de port – Pièce A : Le port de Bretignolles répond à la pénurie d'anneaux

Communauté de Communés du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie - Protet de création d'un port de platsance sur la commune de Brétignoliet-sur-Mer

IV.4 Une atteinte à l'environnement proportionnée aux bénéfices collectifs attendus : justification de l'utilité publique du projet et de son intérêt public majeur

La proportionnalité des inpacts du projet eu égand à l'Intérêt général qu'il produre est l'un des critères de la définition de l'intérêt public majour. Ella constitue ágalement l'élément du de la coconsissance de l'utilité publique en variu de la « théene du brian » d'ilustries cars l'amét du Consoil d'état » Villa Nouvella Est ». S'egissant qui projet de partie de Britispoilles sur Mer, les atteintes à l'environment resultant de la mise en œuvre du projet sont désibilées cars l'étude d'impact (q. Rivec Cau assach). Elles restert particulétement limitées major l'amolagne du projet et font l'objet de très noncreuves mesures d'évitament, de réduction et de compensation des impacts.

- comecensation des impacts du projet se limitent à :

 Une détende mineure à la zone humide du Marais Girard, dans sa partie la moins patrimoniale,

 Une modification de l'emprise de la dune artificialisée du Marais Girard, du fait du creusement du chenel
 d'acces du port.

 Au déplacement et dans une moindre mesure à la éladruction de certaines expéces protégées.

Ces impacts réduits et qui font l'objet de très nombreuses mesures de compensation sont à confronter à l'intérêt collectif que produre l'ouvrage portuaire envisage.

Les bénéfices attendus du projet sont de cinq ordres :

- La création de nouveilles places d'amarrage dans un contexte de pénurie d'anneaux de plaisance qui démontrant l'utilité nautique du projet;
- Les effets économiques de l'operation.
- Le entre economiques de l'operation,
 L'impact major d'apris d'attractavite touristique du tarritaire,
 La création d'un nouveau lleu de vie répondant aux besoins de la population et concourant à l'amétie ration sur cadro de vie.
 Un projet emineurant à la qualité environnementale du territoire.

v.4.1 Le port de Brétignolles sur Mer répond à la pénurie d'anneaux de plaisance

IV.4.1.1 La situation de la filière nautique au niveau national :

La vigueur de l'ensemble de La fillère nautique est porteuse de multiples enfeux en France et particulièrement.

- Identification (consideration)

 Un enjous occial. 4,5 millions de français pratiquent la plaisance.

 Un enjous occumentaja:

 La filiaira nautojue françaisa représente plus de 40 000 satands : parmi tasquids 40% dans las services extervices ports;

 en moyerne, 1000 places de ports génerent 115 emplois dans la filière nautique.

 Un enjous functifique. Les ports de plaisances constituent de méla polas d'attractivité pour :

 Iles plaisanciers qu'ils soient résidents ou en excele;

 Iles plaisanciers qu'ils soient résidents ou en excele;

 Iles violairant servations, functies, fabiliants ou excursionnistes pour lesquels le port de plaisance est à la fois un fleu de promensée, de lotairs et d'animation.

- exercise an include of continence, de contra et d'ammation.

 Les déprines des platisactions français an exacte proprier tent des dépanses de l'ordre de 150 euros par bateau et par noti pour des sépons de 1,5 à 2 moits en moyenne).

 Avec 35.300 bateaux, les dépenses des platisanciers étrangers en France representent quelques 60 millions de dépenses annuelles.

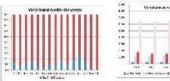
La France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Curope et le second au niveau mondiel. Le Groupe Bénéteau Jeanneau, implanté er Vendée est le constructeur principal. Le pays occupe le premier rang pour les voilières et les preumatiques jessentiellement Zodiac). La motifé de la production est exportée.

La flatte de platsance en mer avoisine les 841 000 unités (nors DOM-TOM). Au niveau national, les bateaux à moteur représentent 704 des unités. Ce sont les embarcations de moins de 6 m qui dominent largement avec 754. du total

de total.

Deux études réabsias en 2002 et an 2013 sur la marché de la plaisance permettent à 8Rt d'avoir une vision
précits des évalutions de ce marché sur la décennie écoulée. L'évalution des ventes sur ces demières années est
sous l'influence forte des ventes de hoteaux à mobaur d'eccation. L'étude Bill de 2002 constabilit que
l'augmentation des immarticulations dans la raigne Languagen-Baussillon passatt principalement par les
mutations de proprété, le neuf n'en représentant que 16% contre 22% au niveau national.

En 2013, de taux est tombé à 11,1% en LR et 18,5% pour l'ensemble de la France.





auté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie - Projet de création d'un port de playance sur la commune de Brétignolies-sur-Ner

En 2013, les ventes de bateaux neufs étaient en chute sévère à court et meyer terme, dans toutes les régions et pour tous les types de bateaux. La forte perte à la revente voulue par les professionnets pour faciliter les reprises a entraîné une bascule des ventes vers les cetteaux d'occasion depuis 2002.



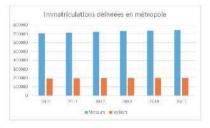
euis à direite (Source Horizons Experts 2013, Aletegyence II. SOSI DG/TAIL

Vais acrès la morasté de la période 2006-2013, en 2014, le marché des ventes est reparti à la hausse, comme ceta a été sou ligne qui le sible weve biteaux con en décembre 2014.

Le jeud il décembre 2014, veille de l'auverture du SI^{NTE} Musici de Paris, la l'édération des industries Musiciques o restités un profes presse sur le siculation de la politiques presse par le solition 2012-2014. Elle a décidé d'obser sun étade sur deux grants verteurs du noutième, l'industrie avec le digne représentant de celte-ci, le illustric de Paris, et les services, neve lespesit les platimations sont en rehabit autre l'armés. Ce que l'un peut en réceiri est la relaixe de la production des voillers, notamment la progression importante de la production des voillers, incomment la progression importante de la production des voillers d'avertes l'expert, au finni, le production autre l'armés. Ce un production des voillers d'avertes à l'expert, au finni, le production autre par en vien de l'expert, au finni, le production autre par en la production autre de ventre à l'expert, au finni, le production autre de la production autre de ventre à l'expert, au finni, le production autre de la production autre de la production autre de la production autre de la production autre de l'armés de la production autre de la produ

relativement stoote memis sties metters as service resents encore business or im marche national difficult. —
In 2017-2018, in production are voiliters at one beteaux in moternic appresent on highly a displane de 272.7
millions of leuros (4) %) pour 13 997 on this production (10 %). La production torains in living of Very M. 49 Me ministrant les baleaux de piolance divers. Le chiffre d'affaires a l'expant représente 515.6 millions d'euros contre 510,2
millions d'euros soit 72 /k au CA total. Tout d'abord, on peur notes la reprise en Europe a 219 millions d'euros
(44.5) % et des ventes mandiales, nois Europe, stables a 360 ME (+ 7.6 %). Même si les Canto-tuits difformet une reprise, les novemaus marches (dasses, derail, Chine, Turquie...) sont au celenti. Les ventes sur le marche framus representent 200 Me (+ 7.5 %). All productions de la distance aux Fances, métropolitales restours an

Depuis 2010, les immetriculations de bateaux de pleisance en France métrocolitaine restent en progression (source: Ministère de l'Emmonnement - le secteur économique de la platrance - statistiques annuelles - http://www.developpement-durable.gouv.fr/le-secteur-economique-de-la.ntml.):



Plusieurs études récentes montrent que les hébitudes et attentes des plaisanciers sont en mutetion actuellement.

Cossier d'enquête du projet de port de plassance - Niète A : Eléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AE- NOTOPE-Ctrobre 2017



Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie « Projet de tréation d'un port de plassance sur la commune de Bretignolles-sur-Mer

Dans ses conclusions, l'étude BRLi de 2013-2014 synthétisait de phénomène dans le tableau ci-après :

Constains	 Visitionement dus clarations actualises of fairs in encouvelborners. Pratiques differentes des noverviers contrettes plus across se secretarisment automoment par de la route in the president across contrettes across services acr
Coyechts	 Conquerir el fidélisendes nouvelles clientéles de plaisantiers
Medalliae disulan	 Financiare is preliquia o administra de precursoria ai di ministra à la plas sons plasmatine de bremane de retinue de varieta de recitare de recitare de recitare de des coloniares citaria. Mobile de cuctori, qui infectiu de chiquisa port, il dintres applemigaza di declaration de navolucia platicamente port, il dintres applemigaza de pertire illus a refine para est contra producción porte de presenta del ministra de severamentes, most en obsessió prorque ministra de alexanea, trapitas qui severamentes, most en obsessió prorque ministra platica generale.
Public visč	Nouveaux plaisanciers / plaisanciers occasionnels (dits kiespärimentauxix)

D'autres études (Fédération des Industries Nautiques, Fondation Bénéteau,) arrivent à des conclusions assez

Lors des » Directs du Nautic 2014 », les fortes attentes des nouvelles générations en matière de nautisme ont été présentièss comme suit :

- Des attentes fortes, mais certains freins étornants !

- des ouvertes jours, aux versains praire vormains. L'enquête menée por la l'ordation d'entrepris Sénèteau et la fédération des industries Mautiques, au cours de l'été 2014, auprès de 1178 personnes sur différents sites des côtes littorales françaises met en lumière une motivation tres forte paur la plaisance ainsi que pour des activités moutiques três variées.

Les molts de 45 ans, clòies de cette étude, s'imaginent alsément être de futurs plaisanciers, si les professionnels du secteur réduisent certains obstacles : ils souhaiteraient des bateaux à volle étà moteur moins chers (à l'achat du activair redutent certains abstacles : Is southaiteraient des bateaux à volle est a mateur moins chers (à l'achait and à la totalatique à class services et des piaces an pour plus accessibles. Alors que puis de 666 d'entre eux noit moins de 25 ans, 54x des personnes hiternogées, van propriétaires de bateaux, s'inneghent, de marière certaine ou probable, plaisanciers dans 10 ans. Cet engacement est associé, pour la moitie d'entre eux, à une volonté de partique la volle au le moteur de manière très intensive : la chaque periose de vocacres, det aux la météo le permet ou tous les week-ends. Outre le orphine souteur des sorties en mer, elles sont de longue durie pour la moitié des personnes internogres : à l'aux journée à plus de 3 l'avanties, les futurs ploisanciers s'orientent vers une pratique importante qui constituerait l'essentiel de leurs vocances.

une pranque importante qui controlerais essentiel de dela vocances. Les sports noutrales, de la planche à volte au kitesurf en pesson par le Jetski, la plangée bouteille ou la natation, font déscribal partié des habitudes als français, Le nautisme prend des formes multiples et variées 55% des personnes interregées pratiquent ou moins l'activitée nautiques dont la pleisance au la pêche.

assi are personnes interringère pranquent au moins l'activités mauriques aont la plassance au la peren.

Un fiers des prisonnes sondées majere profujeur la plaiance dans 19 ant, som le fié encore certaine. Line part importante de la clientéle de démain qu'il faut dont sovoir écouter pour mieux comprendre ses attentes mais aussi ses heistations. Deux thémes reviennest de Jopan fréquente dans l'expression des proccupations des personnes interrogées : le pris d'arant au de location de batreaux a visé que la disponibilité des places de part, tour amátragement et la qualité des services partuaires ».

Dès les années 2002-2003, l'AFIT/Osit France 6, le FFPP7 et la FIHS ont mané des études sour évaluer le manque des capacités d'accuelt dans les ports de plaisance français en distinguant les oâtes de la Manche, celles de la Bertagne, le littora Latiantique, et les oâtes méternanemes est régions LP, PACA et de la Corre. Ces écudes mettaient en évidence un déséquilbre significatif entre « une flotte active en croissance régulière et une offre portuaire peu évolutive ».

En voici les principaux résultats :

- C. 7803.) Le nambre de platenciers était évalué à 4,5 millions de pratiquants, représentant une flotte active de 410 000 unités, dans 10% ant moins de 6 m de long, aux. La crissaire e de cette flotte staté avaluée à 10 000 unités par en .
- 000 unités par en.

 Avec els re 5000 en de côtes, la France dispose de l'appace nautique la plus important d'Europe, dont la cascerté d'acces d'a froit était évaluée à 100 a 126 000 places, cettre offre se décomposant à 73% ders 370 ports méticon étaits et 27% en moittigée organisée.

 En 2003, le nombre de places manquantes était estimé à 54 000 anneaux, avec la répartition suivante par grant bassin on envalgation.

 3 3% en Région PACA.

 24% sur le filtorral Atlantique.

 1 6% en Bratagne.

 9% dans le Languedoc-Roussillon.

 9% dans le Languedoc-Roussillon.

 9% en Corse
 cette étaite et la ce constat la CODCARR et accessor apparent.

Suite à cette étude et à ce constat le CODCAP9 a été créé en 2003.

Some a certie etude et a er constat la CUILAPP a ete cree er 2015.

La charte d'engagement et d'Objectifs pour la développement durable des ports de platitance, signée le 5 décembre 2008 entre la mitistère. La Fédération française des ports de platiance et l'éspociation nationale des sits du litorial, éronce à l'article 2 : - Un observatoire des perts de platiance sera mis en place par le ministère en 2009, notamment pour suiver l'evolution des capacités d'accuert des bateaux de platiance sons les ports ».

L'observatoire doit permettre de patière le manque d'outils capacité d'apprénender et de réstituer la vision globale de l'activité des ports de platiance et de leur évolution. Une melliture commissance de ce secteur d'activité permettres de platiance et le cleur évolution. Une melliture commissance de ce secteur d'activité permettres de platiance et le cleur évolution. Une melliture commissance de ce secteur d'activité permettres de platiance et le cleur évolution. Une melliture commissance de ce secteur d'activité permettres de platiance et le cleur évolution. Une melliture de partie de la commissance de ce secteur d'activité permettres de platiance et le cleur évolution. Une melliture ce des platiances et le cleur évolution à la demande.

Paur que cet outil, youlu par les professionnels du nautisme, soit utile, il est indispensable que l'ensemble des parts de plaisance répendant à cette enquête. Depuis décembre 2010, l'observatoire est accessible à tout public

parts ou planter to recent and more statute equations appear and enterties early, it uses extent and acceptance as a part of a six in terment during mission in exempt expension and expension and acceptance.

Aimsi I/Tat met a choosation sur son six exempt expension expension, and appearing the statistiques de la plainance deputs 2003, Aussi cans le rapport de 2014, it est précisé qu'au 51 août 2013, la navigation de plaisance en mer reprisente une flotte d'environ 979 916 unitse dents Down-Took).

- 74,5 % sont des navires à moteur
- 75,2 % % sont des navires d'une taille inférieure à 6 mètres.

6 Observation, Développement et Ingénierie Touristiques France (désormais intégré au groupement d'intérêt

économique « Atout France »)
7 Fédération Française des Ports de Plaisance

& Fédération des Industries Nautiques 9 Comité pour le Développement de la Capacité d'Accueil de la Plaisance

Dassier d'enquête du projet de part de plasance - Pièce A : Cléments constitutifs du dassier d'enquête DUP et AE- (ACTOPE-Cotobre 2017

 $\mathbb{R}[4,1]^{\frac{1}{2}}$. Ine périur e d'armeaux bien réalle en Verdée et sur la façade at antique :

V.4.1.2.1 Situation en Vendée

En 2015, une analyse des littes d'extente a mis en évidence une carette de 1010 pisos d'amarrage dans les ports vandiens et de care le micromote des bessins poédifiques sportnes a Brettarolles au vien le naixemble asseur l

Parts de plaisance	Property (contemporary respective)	Lists of allow (1865): #p
Port do And New	100	57
Part des Carrigs	11	27
Les Broencer CCI	31	16
the chiracies commune	152	
L. Her madie e Mr. Harrisons	290	99
Bad Sea - Portugios he that ha Moula	265	310
Salar Celle, Consiste Violphanes, MONVE	1.30	27.
Scin-Ciller-Circo-de-Vion CCII	75	57
Lac Subject Olivana - Fort Olivan	1.500	214
Law Sables a Villa and a cook Gamileo-CCII	0.2	33
Listrane on Med	344	22
EA gallio ar Mar	45	31
Sans Take greats West tone dans	1479	1344
Poet Brouggerry	6.0	137
landounder	12.1	123
Part du Mone	540	- 1
Sens Trial perfections as a v	2057	910
I vini placemas Mendos	6 55 6	16.6

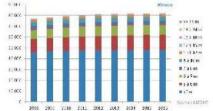
Since destination, produiting daily harve control sits colors interpreted control control control from the control date plants at part of the Property or transment plants on the control control control of the Property or transment plants on the control control control of the Control of the

Active d'Illustration, le creation de Port Médac à la Painte du Vercon a «Visès deu d'Impact evir la liste d'extente des ports variers.

N.4.1.3.2 Situation sur la façado atlantique

En mai EM7, de calainst Obrasia Develuppement à provinci à une analyse plus fine ces braches aux cons ser la Grande affait de pour réviller les fantaines du maines. Catta about conferne la malitié du tenaire à alments qui a été évalué de maisère précise.

Tout of should, its progression determination being selected and the progression of the p



George & Mannhos d'immatricadations de marines en seus maritimes, des Dave de la Leine

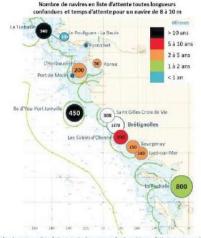
Independ a contribution du provincialo parte de plantationo - Planta de P. Alemante contributation du decidior di conquito (ILLE on AC NATIONE Comptes (ILLE on AC NATIONE Comptes (ILLE on AC NATIONE) Comptes (ILLE on AC NATIONE)



Communauté de Communes du Paya de Saint-Gilles-Crotx-de-Vie - Projet de création d'un port de plasance sur la commune de diétignolise-sur-Mer

Odyssée Développement a procédé à l'analyse des listes d'attente dans les ports atlantiques en recensant

La liste d'attente de 1 573 anneaux par 1 439 demandaurs à Brétignolles sur Mer au 15 mars 2017 présente la caractéristiques illustrées par les graphiques ci-dessous :

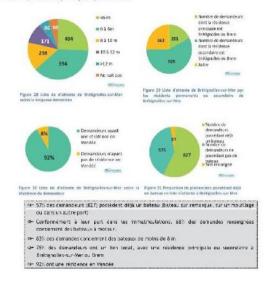




508 novinos part las 2/3 de la capacità d'accueil ou port de Bristignallas sur Mary sont en attante d'anneaux dans Les corts de Saint Oilles Colts de Vie et des Sables d'Obnne, qui n'ont aucur projet d'agrantissement, (le projet de port à sec de Sables d'Obne symnt dés parénomals.

Aux Sables d'Olonne, le délai moyen d'attente d'un anneau est de 5 à 10 ans.

A cas demandes exprimées dans des ports veixins doivent être ajoutées les cemandes ce nésidents brétignollais qui ent exprimé le subhait élection une place d'amerage dans la futur part de Brétignellas sur Mar. Pour cala, la commune a offert la possibilité aux personnes intéressees du vier desperver un anneau.



Cossier d'enquête du projet de port de plasance - Nèce A : Cléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AC- MOTOPE-Octobre 2017 66



Réf 6: La refonte des ports de plaisance.



Le Catalan préside la Fédération française des ports de pla sance, et les Villes cortuaires d'Occitanie. Les neuf ports des P.-O. proposent-ils une offre d'anneaux suffisante? Non, il manque 7 000 anneaux. Beaucoup ce plaisanciers aiment naviguer le long de la côte espagnole et aimeraient avoir un anneau dans le département. Comment pousser les ports à s'agrandir? On atteint petit à petit le haut niveau d'équipement, on ne pouma pas créer 7 000 places dans les P.-O., mais il faut restructurer l'offre. Aujourd'hui, on a une population de plaisanciers qui visillit, la moyenne d'âge est de 65 ans, il faut donc attirer de nouveaux praticuants. Et parallèlement. la tail e des pateaux augmente. les moins de 8 mètres sont voués à disparaître des ports. Ils pourraient être parqués sur des ports secs afin de libérer des places à quai pour les bateaux plus longs. On s'adaptera ainsi à la demande actuelle qui est celle de bateaux de plus de 12 mètres, parfois en multipropriété ou loués.

Les trois projets locaux semblent en avoir pris conscience.

Oui, complètement. Les trois projets proposent de développer une offre portuaire innovante avec un lien terre-mer et en incluant le territoire du port et pas le port seul.

Ces projets sont onéreux, 35 millions à Sainte-Marie, le triple au Barcarès, comment la fédération peut aider?

Tant que je serai président de la fédération, je scutiendrai les projets qui s'intégrent dans les territoires. On assiste ainsi les trois projets locaux. Mais, s c'est seulement pour augmenter le nombre d'anneaux, ils n'ont pas besoin de moi. D'autres projets vont-ils poindre dans les P.-O.? Saint-Cyprien va réaliser une réhabilitation complète autour de son port, un projet urbain. Argelès travaille à un port à sec et Canet-en-Roussillon revoit sa zone technique. Quant à Port-Vendras, c'est un joyau cui peut apporter une dynamique économique importante. Il est le seu port à pouvoir accueillir de très grandes unités, il accuellle

d'ailleurs L'Hermione le

week-end prochain.



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHE d'observation N° 7

Fiche N° 7 - Modèle de société

Rubrique - Économie et social

ARGUMENTATION: Le résumé

Le slogan de toujours de Bretignolles-sur-Mer, c'est « vivez la mer à la campagne ». Le tourisme de masse est le trésor économique actuel de Bretignolles-sur-Mer, les touristes venant profiter des plaisirs simples de bord de mer offerts par de grandes plages naturelles et sans danger, par une anse naturelle et des rochers





Pour les promoteurs du projet "l'avenir de Bretignolles passe par sa capacité à se libérer de sa dépendance du tourisme estival de masse"

La réalisation d'un port de plaisance sur le site de la Normandelière avec ses conséquences démontrées sur les plages locales (*érosion accélérée*) et sur les milieux marins (*pollution, ensablement*) affecterait le tourisme estival de masse et transformerait progressivement la commune de Bretignolles-sur-Mer en marina.

C'est un changement de modèle de société.

Les porteurs du projet prennent exemple sur le modèle méditerranéen en faisant référence à Odysséa

.....

ARGUMENTATION: Le détail

Août 2012 - Où sont nos plages?

Là où sont les plages à marée haute, c'est là où il y a des dunes, c'est tellement logique.

Où sont les plages naturelles qui attirent tant de baigneurs sur le littoral Bretignollais?

Entre la Sauzaie et Saint Gilles Croix de Vie, mais c'est loin.

A la Sauzaie, mais c'est déjà excentré par rapport au centre de Bretignolles.

A la Parée, mais il n'y a plus de plage (à marée haute)



Si on se place au plus près du centre de la commune et si on prend une photo des plages dans la continuité, celles les plus proches du bourg sont celles du Marais Girard et de la Normandelière et celles les plus lointaines, les plus belles, sont situées à proximité de Brem sur Mer : Dunes 1, 2 et Petit Pont du Brandais, ce sont les plages qui attirent le plus de monde en période estivale et qui restent accessibles même lors de grandes marées.

Où seraient les plages qui attireraient les baigneurs sur le littoral Bretignollais s'il y avait un port de plaisance sur le site de la Normandelière ?

Principalement à proximité de la commune de Brem sur Mer car les plages du Marais Girard et de la Normandelière seraient en grande partie détruites et seraient inaccessibles aux baigneurs.

A proximité de Bretignolles sur Mer, il y aurait le port de plaisance et une nouvelle plage artificielle.

A proximité de Brem sur Mer, il y aurait les grandes plages naturelles qu'il faudrait protéger de l'érosion due à l'avant-port.

Le maire de Bretignolles sur Mer, voudrait qu'une clientèle friquée vienne habiter au centre de la commune et, pour cela, il serait prêt à faire, au plus près du bourg, un port de plaisance et une plage artificielle et serait prêt à sacrifier le littoral actuel.

Une clientèle friquée, ça ne se déplace pas, on doit la servir sur un plateau, d'où l'idée de cet aménagement artificiel insensé. Mais les touristes actuels qui viennent ici pour la baignade de bord de mer, où iraient-ils ?

Février 2014 – La clientèle de qualité

Dans la présentation de son programme 2014 – 2020, la liste "*Réussir Brétignolles-sur-Mer*", pilotée par Christophe Chabot, révèle l'enjeu de <u>son avenir exemplaire</u>.

"L'avenir de Bretignolles passe par sa capacité à se libérer de sa dépendance du tourisme estival de masse"

Le tourisme estival de masse, c'est le trésor actuel de Bretignolles sur Mer, un trésor que de nombreuses communes aimeraient avoir. Christophe Chabot veut un autre tourisme, un tourisme friqué et dépensier!



Novembre 2014 - Adhésion à Odyssea

Bretignolles-sur-Mer ne veut plus être "la mer à la campagne" mais "une escale patrimoine phare de la Vendée"!

Christophe Chabot : "Le port sera une porte d'entrée de la mer vers les terres pour attirer les touristes venant de la mer

Juin 2016 – Le Littoral Vendéen : une richesse à exploiter

Le conseil départemental de Vendée est toujours dans la <u>ligne des années 70</u> : <u>il ne faut pas sanctuariser le littoral</u>, c'est une richesse à exploiter, oui à tous les projets de bétonnage du littoral, oui au port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer,



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHE d'observation N° 8

Fiche N° 8 - Avis des préfets de Vendée et de Région

Rubrique - Position de l'État

ARGUMENTATION: Le résumé

Le projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière a suscité, au cours du temps, de nombreux commentaires et avis critiques de la part des différents préfets de Vendée et de Région

C'est révélateur d'un projet qui est loin de faire l'unanimité au niveau étatique.



ARGUMENTATION: Le détail

En mars 2009, le préfet de Vendée adressait 2 avis au maire de Bretignolles-sur-Mer :

- un avis sur la demande d'autorisation et sur le dossier de port de la Normandelière situé sur le territoire de Bretignolles-sur-Mer (Réf 1)
- un avis sur la demande d'autorisation et sur le dossier de la carrière de Brethomé située sur le territoire de Bretignolles-sur-Mer (Réf 2)

Certains avis méritent attention aujourd'hui

1/ Deciaration d'Utilité nublique (DUP) et justifications du projet:

Il convient, afin de démontrer complètement l'utilité publique du projet, que soit développée et clairement définie la partie relative à son positionnement stratégique (port en eau, nombre d'anneaux, aménagement périphérique ...).

Afin de justifier du besoin de cette nouvelle infrastructure marine, le dossier pourrait faire apparaître une analyse statistique plus complète dans laquelle une estimation récente des tistes d'attente serait mise en perspective des potentialités d'accueil des ports de plaisance à l'échelle du littoral vendéen et atlantique.

De plus, la notice cite les entités portuaires voisines de Port Olone aux Sables d'Olonne et de Port la Vie à Saint Gilles Croix de Vie et indique leurs niveaux de saturation sans prendre en compte leurs développements actuels et futurs s'ils sont connus (purts à seu par exemple). Il conviendrait de procéder à une analyse plus fine de ces aspects afin de renforcer la justification de la DUP.

La possibilité d'aménagement d'un port à sec ne fait pas l'objet d'un examen suffisant pour que l'on puisse prendre la mesure de cette solution alternative. Au vue du peu de mouvements constatés traditionnellement dans les ports de plaisance, il conviendrait de préciser les études menées par le maître d'ouvrage pour répondre à la problematique des hateaux-ventouses. Il convient de compléter ce point pour une meilleure compréhension du public lors de l'enquête publique (R122-3 du code de l'environnement).

<u>19 mars 2010</u>, le préfet de la Vendée lançait un avertissement au maire de Bretignollessur-Mer et mettait un terme à l'intervention des services de l'État dans ce dossier (*Réf 3*)

23 mars 2010, le préfet de Vendée faisait une intervention sur FR3 remarquée pour émettre ses réserves sur le projet de port

En juillet 2010, le préfet de Vendée émettait de nouveaux avis sur le projet de port concernant la création d'un port de plaisance, la demande d'autorisation d'exploiter la carrière de Bréthomé et le dossier d'enquête préalable à l'enquête publique. La lettre adressée à la municipalité de Bretignolles-sur-Mer était accompagnée d'annexes (Réf 4)

En mai 2011, le préfet de Région signait l'avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer dont la conclusion est rappelée dans le tableau ci-dessous



5 - Conclusion

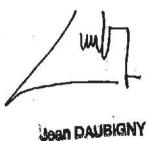
Le site de la Normandelière, espace naturel d'intérêt culturel, paysager, écologique et hydrologique, constitue une respiration entre les deux pôles urbains de Brétignolles-surmer et de Brem-sur-mer.

Si le projet a fait l'objet d'une longue maturation, il semble toutefois que la commune se soit efforcée d'adapter le projet de port à flot aux fortes contraintes du site plutôt que d'explorer les alternatives pouvant exister dans un cadre géographique élargi.

Or, les insuffisances substantielles du dossier sur les volets hydro-sédimentaire, risques naturels et sécurité de la navigation, ainsi que sur les milieux naturels et les paysages sont de nature à remettre en cause les conclusions de l'étude d'impact d'une innocuité environnementale du projet de port à flot.

Elles laissent présager, si le projet était autorisé, l'apparition de problèmes de fonctionnement de l'infrastructure (insécurité de la navigation, surcoût d'entretien du chenal, déséquilibre financier de l'opération...) et la mise en oeuvre ultéricure d'adaptations majeures (en particulier, le remplacement des récifs brise-lames par un avant-port de type jetée,...) qui ne manqueraient pas d'être encore plus dommageables pour l'environnement.





11/11

4 février 2012, dans une lettre adressée à la municipalité, le préfet de la Vendée prenait acte de la décision du conseil municipal et exprimait ses exigences pour la présentation d'un nouveau projet de port de plaisance (Réf 5)

Novembre 2012, le préfet de Vendée faisait un point de situation du projet de port (*Réf* 6)

<u>8 décembre 2012.</u> le préfet de Vendée demandait d'étudier un autre site pour le projet de port et exprimait un impératif pour le site de la Normandelière : l'intérêt public majeur

Le préfet de Vendée précisait, dans un article de Ouest-France (Réf 7) : « La Normandelière n'est pas forcément l'endroit pour installer un port de plaisance en raison



des caractéristiques géologiques des terrains. Pour qu'un tel projet soit réalisable, il faudrait une raison exceptionnelle, un intérêt public majeur. Il existe d'autres sites pour envisager un port de plaisance, même si nous ne pouvons remettre en cause l'intérêt économique d'un tel projet

<u>En août 2013</u>, dans le journal l'Express, le préfet de Vendée ne dissimulait pas son scepticisme : «En termes d'intérêt général, d'autres sites vendéens sont plus appropriés que Bretignolles, où les enjeux environnementaux sont importants. Aujourd'hui, je suis dans la mise en garde, mais le moment venu, je prendrai mes responsabilités. »

Juillet 2015 – Échange de tweets avec le préfet de Vendée

Jean-Benoît Albertini, le préfet de Vendée, n'a pas répondu à toutes les questions posées par le président de l'association La Vigie, le président de l'association Réunir Bretignolles ou moi-même, mais a tout de même précisé la position de l'État sur le projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière : malgré le dialogue avec les élus, aucun projet précis n'est connu du préfet, les impacts (environnement, besoins économiques,) devront être évalués en concertation avec les services de l'État, le préfet fera respecter la loi avec un contrôle de légalité si nécessaire, le préfet veillera à l'intérêt général et il y aura nouvelle enquête publique si nouveau projet.

Les messages que le préfet de Vendée a envoyés :

Préfet de la Vendée @PrefetVendee

.@normandeliere Pour le moment, l'État n'est pas encore saisi d'un projet précis même si nous dialoguons avec les élus 1/2

Préfet de la Vendée @PrefetVendee

.@normandeliere il faut que les impacts soient évalués en concertation (environnement, besoins économiques..). le travail se poursuit.2/2

Préfet de la Vendée @PrefetVendee

. @NicoBreti @normandeliere de toute façon une nouvelle enquête publique devra suivre un nouveau projet

Préfet de la Vendée @PrefetVendee

@NicoBreti @normandeliere la loi est faite pour être respectée et nous y sommes attentifs avec le contrôle de légalité si nécessaire.

Préfet de la Vendée @PrefetVendee

<u>@NicoBreti</u> le préfet est l'écoute de tous ceux qui s'expriment mais il s'attache à ne pas être dépendant de quelque intérêt que ce soit.

Juillet 2016 – Echange de tweets avec le préfet de Vendée

Les réponses du préfet - quelques tweets

Question : une CDC, porteur d'un projet de port, peut-elle se faire rembourser les frais d'études par une commune ?



Réponse : possible par dérogation et sous conditions

Question : quelles sont les règles pour la suppression d'une coupure d'urbanisation notifiée dans des documents d'urbanisme ?

Réponse : il faut une justification suffisamment argumentée dans le cadre de la révision des documents d'urbanisme + enquête publique

Question : une nouvelle enquête publique sur un nouveau projet de port est-elle enclenchée par la CDC ou la préfecture ?

Réponse : c'est normalement la préfecture qui en est chargée.

Question : le stationnement des tracteurs et 4x4, sur la plage de la Normandeliere à Bretignolles, est-il autorisé ?

Réponse : si on est sur le Domaine Public Maritime, c'est en principe interdit sauf urgence.

Question : les services de l'État participent-ils aux études sur le projet de port Bretignolles.

Pas de réponse. .

Question : projet de port de Breti, peut-il y avoir une nouvelle enquête publique si le projet n'est pas substantiellement différent ?

Réponse : nous attendons le dépôt du dossier. Vu l'historique et les intentions déclarées, le projet semble devoir être différent.

Question : projet de port de Breti, une position plus ferme de l'État ne permettrait elle pas de clarifier la situation pour tous ?

Réponse : l'État dit le droit, sous le contrôle du juge. Il n'est pas censeur a priori. La démocratie locale doit jouer son rôle.

Octobre 2016 – Le préfet de Vendée fait le commentaire suivant dans son avis de synthèse sur le PLU de Bretignolles-sur-Mer ($voir fiche N^{\circ} 7$)

<u>1er février 2018</u>, le préfet de Vendée confirmait que le dossier de port, approuvé en conseil communautaire le 22 juin 2017, n'était pas recevable en l'état

<u>31mars 2018</u>. Le sous-préfet de Vendée, répondant une une question d'un élu Bretignollais, disait : « *Le projet de 2018 n'est pas le projet de 2011. Il est porté par la communauté de communes et des études supplémentaires ont été réalisées. C'est un nouveau projet. »*



REFERENCES DOCUMENTAIRES

Réf 1 : Lettre du préfet de Vendée, de mars 2009, sur dossier de port sur le site de la Normandelière

Réf 2 : Lettre du préfet de Vendée, de mars 2009, sur la carrière de Brethomé

Réf 3 : Lettre d'avertissement du préfet de Vendée de mars 2010

Réf 4 : Lettre du préfet de Vendée, de juillet 2010, sur dossier de port et carrière de Brethomé

Réf 5 : Lettre du préfet de Vendée de février 2012

Réf 6 – Lettre du préfet de Vendée de novembre 2012

Réf 7 : Avis du préfet de Vendée de décembre 2012



Réf 1 : Lettre du préfet de Vendée, de mars 2009, sur dossier de port sur le site de la Normandelière

25/05 2009 16:49 FAX



Promis - Egalice - Promis 19 RÉPLIBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA VENDÉE



M002/010

DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES TERRITORIALES, DES AFFAIRES JURIDIQUES ET DE L'ENVIRONNEMENT Bureau de l'Environnement et du Tourism Affair suivie par.

Affalic solvice par .
Patrick SAVIDAN
Tel . 02 .51.36,72.39
Fex: : 02.51.36.70.27
Marick savidant@vandee prof count.

**

La Roche-sur-Yon, le 4 mars 2009

8

Monsieur le Maire de Brétignolles-Sur Mer

Monsieur le Préfet de la Vendée

Objet: Avis sur la demande d'autorisation et sur le dossier du port de la Normandelière situé sur le territoire de Brétignolles-Sur-mer.

Sulte à l'analyse réalisée par les différents services de l'État compétents, j'ai l'honneur de vous indiquer que le dossier accompagnant votre demande d'autorisation pour la réalisation du projet ce port à Brétignolles-Sur-Mer, ne peut être mis à l'enquête publique en l'état.

En préambule, il est nécessaire de préciser que le dossier de demande d'autorisation relatif à la carrière de Bréthome doit être complet et recevable pour que le dossier du port le soit également, étant donné qu'il nécessite l'utilisation de cette demière dans le cadre de sa réalisation. De plus, le dossier présenté pour le port doit privilégier une présentation et un consenu attachés au neuveau projet, sans laisser de doute sur les objectifs actuellement arrêtés et ne pas prêter à confusion avec ceux qui étaient envisagés pour l'ancien projet.

Afin de faciliter l'actualisation des différentes pièces le composant, je vous engage à prendre connaissance des remarqués formulées ci-dessous, relatives aux manquements qui, une fois levés, permettront d'établir le caractère complet et régulier du dossier :

1/ Declaration d'Utilité nublique (DUP) et justifications du projet:

Il convient, afin de démontrer complétement l'utilité publique du projet, que soit développée et clairement définie la partie relative à son positionnement stratégique (port en eau, nombre d'anneaux, aménagement périphérique ...).

Afin de justifier du besoin de cette nouvelle infrastrueure marine, le dossier pourrait faire apparaître une analyse statistique plus complète dans laquelle une estimation récente des listes d'actente serait mise en perspective des potentialités d'accueil des ports de plaisance à l'échelle du littoral vendéen et atlantique.

De plus, la notice cite les entités portuaires voisines de Port Olona aux Sables d'Olonne et de Port la Vie à Saint Gilles Croix de Vin et indique leurs niveaux de saturation sans prendre en compte leurs développements actuels et futurs s'ils sont comme (purts à seu par exemple). Il conviendrait de pracéder à une analyse plus fine de ces aspects afin de renforcer la justification de la DUP.

^{29.} Aux Datable #85522 La Roche-van You Codes 9. Telégiones 109 71 36 76 85 - Telégiopes 02 5 12 51 36 19 el évance communement perfecteur la Committe du profés. La Visit monoconti limite de control à 100070 à 1000 for de 118 Mille : 6600 for monoconti limite de control à 100070 à 1000 for de 118 Mille : 6600 for monoconti limite de control à 100070 à 1000 for de 118 Mille : 6600 for monoconti limite de control à 100070 à 100070 à 1000 for de 118 Mille : 6600 for monoconti limite de control à 100070 à



25/05 2009 16:49 FAX

國 003/010

La possibilité d'aménagement d'un port à sec ne fait pas l'objet d'un examen suffisant pour que l'on puisse prendre la mesure de cette solution alternative. Au vue du peu de mouvements constatés traditionnellement dans les ports de plaisance, il conviendrait de préciser les études menées par le maître d'ouvrage pour répondre à la problématique des bateaux-ventouses. Il convient de complèter ce point pour une meilleure compréhension du public lors de l'enquête publique (R122-3 du code de l'environnement).

Lorsque la réalisation des travaux est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Or, l'aménagement ultérieur d'un port à sec envisagé au sein de l'espace portuaire en vue d'augmenter la capacité du port à moyen terme, ainsi que les aménagements de terrains de sport et de loisirs, ne sont ni décrits ni localisés et leurs impacts cumulés non évalués. Il curivient également de compléter ce point (R122-3 du code de l'environnement).

Lors de la jecture du projet, il s'avère qu'à plusieurs reprises le dossier s'appuie uniquement sur des études de faisabilité, rénvoyant le lecteur vers des études de modélisation et de détail restant à mener ou étant supposées déjà décrites dans des notices de présentation détaillée non jointes. Il est donc nécessaire d'apporter des précisons sur ces études, ou de les joindre au dossier lorsqu'elles s'avèrent nécessaire à une meilleure lisibilité et à une bonne compréhension des objectifs visés.

Au regard des réglementations applicables en l'espèce, les points suivants méritent également d'être complétés ou ajoutés:

-Présentation: La couverture du dossier doit comporter tous les ritres de l'enquête publique et non uniquement celui de la DUP, afin d'être explicite très clairement sur le contenu du dossier, ainsi que sur les réglementations applicables;

-Dépenses: L'appréciation sommaire des dépenses de la notice (page76) doit faire figurer la date de valeur des acquisitions résultant de l'estimation des domaines. Elle doit dater de moins d'un an.

2/ Gestion du domaine public maritime (DPM):

L'enquête publique doit être diligentée au titre des articles L2124-1 et L2124-2 du code général de la propriété des personnes publiques (articles 25 et 27 de la loi littoral pour changement substantiel d'utilisation du DPM et arteinte à l'état naturel du rivage de la mer).

Le projet, une fois autorisé, devra faire l'objet d'un acte de transfert de gestion du domaine public maritime, acte prévu par l'article 1.2123-3 du guide pratique d'utilisation du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P).

Ces deux titres de l'enquête publique et l'article conzernant le transfert de gestion doivent être intégrés dans la notice explicative (pièce A1-2.1.4 et 2.1.6).

Concernant l'étendue des dépendances du DPM à transfèrer, il faut souligner que seul l'avant-port sera concerné, soit la partie du périmètre portuaire située sur le DPM naturel actuel. Le bassin et le chenal à créer en arrière sur des terrains acquis par la collectivité relèveront, quant à cux, du domaine public maritime arrificiel de la collectivité tel que défini à l'article L2111-6 du CC3P.



25/05 2009 16:50 FAX

4 004/010

3/ Au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques;

Le dossier est complet et régulier.

4/ Mise en compatibilité du document d'urbanisme:

Le projet nécessite une mise en compatibilité du plan d'occupation des sols (POS) de la commune. Le dossier de mise en compatibilité à été ajouté au dossier d'enquête et désigné comme la pièce n°7. Cette numérotation devra être mise en cohérence avec les autres pièces du dossier. La notice explicative du dossier d'enquête devra intégrer les éléments relatifs à la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Il est prévu des modifications du règlement et des plans de zonage du plan d'occupation des sols au titre de la mise en compatibilité de celui-ci. Le rapport de présentation pourrait être également modifié de manière à imégrer le port de plaisance, par exemple, au titre des projets de développement.

Ce document indique la nécessité de modifications du règlement pour la création des zones UP. UCh et NDLp. Un zonage UPm est cité dans le règlement de la zone UP sans que le chapeau de la zone UP ne précise la nature de ce zonage. L'article NDI comporte également deux points numéro 3.

Concernant la mise en compatibilité des plans de zonage, les deux cartes présentées sont peu lisibles. Il est recommandé de présenter les modifications sur un ou plusieurs plans dans un format A3 permettant de mieux matérialiser les secteurs concernés.

La mise en compatibilité du plan d'occupation des sols est soumis à la procédure d'évaluation environnementale, en raison de la problématique de l'impact éventuel du projet d'avant port sur le transit sédimentaire alimentant le site NATURA 2000 « Dunes, forêt et marais d'Olonne » et par rapport à la désignation de la zone de protection spéciale « Secteur marin de l'Île d'Yen jusqu'au continent » intervenue le 30 octobre 2008 (Article L414-4 du code de l'environnement).

5/ Loi littoral:

La notice explicative (page 51) indique que le port ne comprend aucun programme immobilier en debors des installations techniques et des services nécessaires à son fonctionnement. Or, un hôtel, certes à l'extérieur de l'enceinte portuaire, est néammoins intégré au projet d'amémagement du secteur de la Normandelière. Ce secteur hôtelier fait l'objet d'un zonage spécifique DCh. Dans le cadre d'une prise en compre des dissontions de la loi littoral, le secteur hôtelier est situé en discontinuité de l'urbanisation existante (article L146-4-1 du code de l'urbanisme) et ne présente pas le caractère d'une extension limitée de l'urbanisation (article I.146-4-2 du code de l'urbanisme). Ce projet d'hôtel ne peut donc être autorise.

De plus, afin de justifier la conformité avec la notion d'extension limitée de l'urbanisation en espaces proches du rivage, il conviendrait de préciser des à présent la nature des activités commerciales nécessitant la proximité immédiate de l'eau pour lesquelles des bâtiments sont prévus (page 19).

Concernant la délimitation des espaces proches du rivage, on ne peut en aucun cas se contenter de reprendre le Document Départemental d'Application de la Loi Littorai (DDALL) qui est un document interne à l'administration. Si le projet veut se l'approprier, il faut qu'il produise une traduction cartographique en reprénant les éléments de la loi littorai.

3



25/05 20	009 16:50 FAX	2 005/010

6/ Patrimoine urbain, paysager et architectural:

Du point de vue urbain, paysager et architecturai, plusieurs documents supplémentaires devraient être joints afin de mieux mesurer l'impact du projet. Afin d'analyser l'échelle des modifications envisagées du site, un plan de projet de bassin et de ses abords pourrait être superposé à un plan du site. Un plan de deux coupes longitudinales et transversales du projet de bassin et de ses abords pourrait être joint au dossier ainsi qu'un plan topographique de l'ensemble du site impacté afin de mieux percevoir le relief existant et les enjeux environnementaux qui s'y rattachent.

Le projet prévoit la coupure de la rue de la Source en bord de mer. Le dossier pourrait proposer un schéma routier alternatif illustrant les différentes mesures d'aménagement spécifiques envisagées afférentes à ces modifications (report du tratic sur la RD38) et en réponse à l'augmentation prévisible de trafic sur le site en lien avec l'activité portuaire et touristique. En particulier, la gestion des nombreux parkings doit être précisée.

Le bilan des déblais mis en dépôt du site existant prévoit à terme, hors remblaiement de la carrière, un surplus de remblais de 290.000 m² qui sera traité dans un rayon de 5 à 7 kilomètres autour de Brétignolles sur Mer. Des précisions seraient à apporter quant au scénario de transport et de localisation de ces excédents à terme.

La mise en œuvre d'un rideau d'étanchéité sur 300 mètres linéaires autour de la zone humide pour maintenir le niveau de la nappe serait à préciser en terme de fiabilité car l'excavarion du port et la proximité du bassin en eau de mer complexifient cette hypothèse.

Le projet prévoit la destruction du rélief dunaire générant une brèche de 60 à 80 mètres dans la dune dont l'impact visuel n'est pas représenté. Celle-ci favorisera la pénétration des vents et des sables vers le port. Il serait utile de détailler le régime des vents ainsi que les mesures de renforcement de certe dune.

La trame paysagère acuselle, structurant le site et caractérisée par 2300 mètres de lineaires de haies bocagères, serait dans le cadre du projet, gommée et redéfinie, sur le plan masse, sous forme d'emprises de parking et de taches vertes dont le caractère n'est pas défini. Il serait nécessaire qu'un paysagiste définisse un projet de paysage à l'échelle de ce territoire, dans le cadre des études ultérieures. Cet engagement pourrait être précisé dans le dossier.

En périphérie du finur port, le projet prévoit une forte densité d'espaces non construits. Si l'activité du port se développe, la pression foncière deviendra très forte. Le projet ne précise pas, pour l'instant, les dispositions qui seront adoptées pour préserver le caractère naturel de ces espaces. Les intentions des aménageurs sont à préciser sur ce point.

Enfin, la réalisation de bâtiments techniques et d'accueil d'activités économiques est prévue sur la rive Nord à proximité de quelques maisons individuelles existantes et de la résidence du Lagon. Il serait utile de définir dès à présent le cahier des charges architectural pour les futures constructions (définition de la nature HQE des constructions, principes volumétriques, nature des matériaux...) afin de consolider l'ambition environnementale de ce projet.



25/05 2009 18:51 FAA

	8/	

7/ Milicu naturel, espace protégé ...:

Il est précisé que, pour permettre la conservation de 2,5 hectares du marais Girard, il a été introduit un décalage vers le sud du bassin portuaire (en page 13). Son explication en mesure réductrice (1.1.3.1) présente un caractère extrêmement limité et insuffisant. Le nouveau bassin de baignade prévu verra ses caux renouvelées journellement. Il convient de préciser toutefois l'emplacement de la prise d'eau permetant ce pompage.

De plus, l'ouverture du chenal d'accès se traduit par la destruction de 5000 mètres carrés de dune grise, milieu qui comporte des espèces protégées. Le dossier doit expliquer clairement ce qui est susceptible d'être pris en compte et proposé pour que la demande de dérogation aux interdictions mentionnées aux paragraphes 1, 2, 3 de l'article L411-1 du code de l'environnement soit recevable. L'affirmation du caractère d'intérêt public majeur du projet ne constitue pas une réponse suffisante devant cette problématique.

Les eaux d'exhaure du fait des travaux maritimes seront chargés de matières en suspension. Aucune mesure n'est prévue pour éviter leur dépôt sur les plages avoisinantes en particulier. En effet, le décanteur-déshuileur ne retient que les particules les plus lourdes et les corps flottants. Il convient donc d'améliorer le dispositif prévu et de préciser les mesures prises à ce niveau.

Enfin, sur la forme et comme indiqué en introduction de ce courrier, il convient de rendre plus accessibles certains tableaux et illustrations: ancien projet figuré sur l'essentiel des cartes au détriment du projet retenu, échelles parfois inadaptées et souvent non indiquées, défaut de légende...

Pour ce qui concerne les ouvrages en mer, le nouveau projet de brises-lames est présenté comme une mesure réductrice de l'impact du projet initial de deux jetées et non comme faisant partie du projet proposé (chapitres 3 et 4 de l'étude d'impact). Il convient de rectifier ce point.

De plus, aucune mesure n'est explicitée pour apporter la preuve de l'innocuité des produits immergés (roches, sédiments, ...), par exemple par rapport à leur teneur en cadmium, arsenic, etc.

Dans le même ordre d'idées, il conviendrait de prévoir un suivi de la qualité des coquillages, tout comme des mesures d'interdiction ou de restriction eventuelles des activités de baignade, de pêche à pied, de loisirs nautiques, comme c'est le cas par exemple lors des travaux de dragage portuaire.

Pour ce qui concerne les travaux de dragage d'entretien mentionnés dans le dossier, il convient d'améliorer les explications relativés aux conditions des rejets des débais qui sont présentés comme exempts de pollution, alors qu'une justification en ce domaine s'impose.

Le projet d'estacade (voire de deux estacades page 238) sur pieux terminée par une plateforme d'observation (dont la longueur totale oscille entre 100 et 350 m selon les pages, ce qui est à rectifier), ne fait quant à lui l'objet d'aucune démonstration de transparence sur le plan hydro-dynamique. La seule affirmation de ce fait est insuffisante.



25/05 2009 16:51 FAX

Ø 007/010

Le dossier est insuffisamment développé pour ce qui concerne les mesures réductrices et les mesures compensatoires, pour des éléments majours en terme d'impact sur des écosystèmes marins particulièrement riches et sur le transit hydro-sédimentaire nord-sud (essentiel pour la pérennité de la grande zone dunaire située au sud), par exemple pour ce qui concerne les aménagements projetés et l'entretien du chenal d'acces au port.

Il est également à déplorer l'absence d'évaluation des incidences du projet sur la ZPS et le site d'importance communautaire (SIC) « Dunes, forêts et marais d'Olonne ». En effet, l'affirmation que le projet est transparent vis-à-vis du transit sédimentaire et sans effet sur les sites NATURA 2000 ne peut être recevable sans que soit étayé un argumentaire le démontrant. En ce domaine, il conviendra d'être vigilant sur les éventuelles conséquences à prendre en considération sur la partie urbanisme de la procédure d'autorisation (application du R121 16 du code de l'urbanisme et voir paragraphe 4 « Mise en compatibilité du document d'urbanisme »).

Mes services restent à votre disposition pour tout éclaircissement, et bien entendu pour arrêter la procedure de mise à jour des dossiers déjà livrés au service des enquêtes publiques.

Je suis moi-même à votre disposition pour toute rencontre que vous pourriez souhaiter.

Le preiet

/



Réf 2 : Lettre du préfet de Vendée, de mars 2009, sur la carrière de Brethomé

25/05 2009 16:52 FAX

₩008/010



PRÉFECTURE DE LA VENDÉE



DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES TERRITORIALES, DES AFFAIRES JURIDIQUES ET DE L'ENVIRONNEMENT Burcau de l'Environnement et du Tourisme

Affaire suivie par:

Affaire suivie par:

Patrick S.AVIDAN

Tel. 02.51.36.70.29

Fax:: 02.51.36.70.27

potrick savidan@vendee.pref.gouy tr

80

La Roche-sur-Yon, le 4 mars 2009

Monsieur le Préfet de la Vendée

Monsieur le Maire de Brétignolles-Sur-Mer

Objet: Avis sur la demande d'autorisation et sur le dossier de la carrière de Bréthome située sur le territoire de Brétignolles-Sur-mer.

Suite à l'analyse réalisée par les différents services de l'État compétents, j'ai l'honneur de vous indiquer que votre demande d'autorisation pour la réalisation du projet de réutilisation de la carrière de Bréthomé, ne peut être mise à l'enquête publique en l'état. Il convient également de préciser que ce dossier est lié à la demande d'autorisation du port de Brétignolles-Sur-Mer et que la réouverture de cette carrière ne pourra être éventuellement accordée que sous la réserve de la réalisation du projet pré-cité.

Afin de faciliter l'actualisation des différentes pièces le composant, je vous engage à prendre commaissance des remarques formulées ci-dessous :

1/ Complétade du dossier:

En préambule, il convient de signaler que la demande d'autorisation doit être datée et signée conformément à l'article R512-3, l'et alinéa, du code de l'environnement.

Pour ce qui concerne le dossier accompagnant la demande d'autorisation, il doit comporter l'ensemble des documents exigés aux articles R 512-2 à R 512-9 du code pré-cité.

Au regard de cette réglementation, les points suivants méritent d'être complétés ou ajoutés:

- Capacités techniques et financières: Les capacités techniques et financières ne sont pas clairement justifiées. De plus, il convient d'exclure la DRIRE pour la détermination du titulaire du marché public, de séparer capacités financières et garanties financières et de justifier que la commune ait bien les moyens financières d'exploiter la carrière (R512-3, 5°):

<u>Les avis</u>: L'avis du propriétaire, lorsqu'il n'est pas le demandeur, ainsi que celui du Maire sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'artêt définitif de l'installation doivent être rajourés (R512-6, 7°);

ner Debute 1899 11 Le Ripcheus 11 von Certex 9 - Teléphone 192 51 No 70 85 - Térecopie 100 51 05 51 85 - Sire Enternet Immu, vender profigourisé Covernore su public 1 súndi, mercredi, ceat, mivenderel 160 98600 a (2015 et de 18500 a (6650). Le march : jaurine continue de 05000 a 66000



25/05 2009 18:52 PAX

Ø009/010

 <u>Maîtrise foncière</u>: La justification de la maîtrise foncière ou la preuve du droit d'exploiter délivrée par le proprièmire pour l'ensemble des parcelles sollicitées doivent également apparaître (R512-6, 8°);

 Analyse des méthodes: Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets de l'installation sur l'environnement, mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation, doit figurer au dossier (R512-8, II, 6°).

2/ Régularité du dossier:

Le contenu des différentes pièces fournies doit être en relation avec l'importance de l'installation projetée, avec ses incidences prévisibles sur l'environnement, avec l'importance des dangers de l'installation et de leurs conséquences prévisibles en cas de sinistre, au regard-des intérêts visés aux articles L 211-1 et L 511-1 du code de l'environnement.

Les éléments du dossier qui ne sont pas suffisamment développés pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier au cours de la procédure les caractéristiques du projet d'exploitation de l'installation, sur son site et dans son environnement, sont:

<u>Excavation</u>: La profondeur et la surface de l'excavation doivent être clairement établics dans la partie « Volumes des activités » (page 19 de la demande), afin de pouvoir y appuyer le calcul des garanties financières, ainsi que les études d'impact et de dangers, et les volumes de remblais à mettre en place;

•Étude de dangers: Elle doit conclure sur le niveau de risque atteint par le projet, en justifiant qu'il est, dans des conditions économiquement acceptables, aussi bas que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des pratiques, et de la vulnérabilité de l'environnement:

 Analyse de risques: La méthodologie utilisée pour l'analyse de risques (probabilité, cinétique et gravité) doit être explicitée dans l'étude de dangers (L512-1 du code de l'environnement);

<u>Étude d'impact</u>: Elle doit prendre en compte la vidange complète de l'eau contenue dans l'excavation avant exploitation (volume, analyses préalables, condition de rejet, exutoire, période du rejet, effets sur les eaux souterraines, sur l'environnement, ...);

 Risques sanitaires: L'évaluation des risques sanitaires du projet doit faire l'objet d'une conclusion sur les effets de l'exploitation en terme de santé humaine;

•Transport: la route départementale 38 qui longe le site, et sur laqueile une partie des poids lourds sortira, supporte un trafic de 8 300 véhicules par jour (page 67 de l'étude d'impact). Ce chiffre date de relevés de l'année 1993. Compte tenu du dynamisme de la commune an cours de la dernière décennie, il convient de disposer d'éléments plus récents, notamment pour apprécier les effers et perturbations possibles du trafic poids-lourds de la carrière, d'autant que le réseau de voiries sera également impacté du fait du projet de port et des reports de circulation sur cet axe, en particulier par la déviation du chaotier;

•<u>Habitat</u>: une contradiction figure au dossier d'étude d'impact page 59 entre le texte qui ne mentionne aucune habitation dans un périmètre de 100 m autour du projet de carrière et le tableau ainsi que la carte page 58.

Par ailleurs, concernant la maison située en bordure nord du site le long de la rue de la Normandelière, il est nécessaire de s'assurer effectivement qu'elle est abandonnée et qu'aucun tiers n'en revendique la jouissance.



•<u>Milieux naturels</u>: L'étude d'impact doit comporter un réel état initial en matière environnementale qui puisse garantir que nous ne nous risquons pas de nous trouver en présence d'espèces protégées.

Pour les aspect « flore », le dossier ne mentionne que des relevés de juin 2008. Rien n'est précisé sur la façon dont ont été menées ces investigations (par quel prestataire, comment et sur quels secteurs ...). Il est à noter que cette référence à un relevé floristique de juin 2008 n'est pas reprise dans le dossier d'étude d'impact du projet de port.

Pour la « faune », le dossier renvoie à l'étude d'impact réalisée par BCEOM datant de décembre 2007 pour le projet du port. En fait, le relevé faunistique a été réalisé du mois de juin à septembre 2006 dans le cadre du projet initial qui n'intégrait pas la remise en exploitation de la carrière. Ce secteur n'avait donc pas été pris en compte dans l'aire d'étude Le relevé doit donc être complété.

Dans le cadre de l'enquête publique, le lecteur doit être en mesure de disposer de ces éléments et notamment des méthodes employées, des périodes auxquelles les prospections de terrain ont eu lieu, des espèces relevées ainsi que des informations relatives à leur éventuel niveau de protection. Une simple référence bibliographique aux inventaires ZNIEFF de la DIREN est insuffisante.

•Esux superficielles et souterraines: Des précisions sont à apporter sur les utilisations des 2 puits existants détectés. (propriétaires/types d'usages ...).

Le dossier précise que le niveau du plan d'eau constitue le toit de la nappe phréatique mise à jour lors des précédentes extractions. (Page 45). De fait, cela confère au site une sensibilité particulière en phase d'exploitation et met en évidence un risque de contamination de la nappe. Il convient de développer les mesures prises pour éviter ce risque, pour chacune des différentes phases d'utilisation de la carrière.

*Remise en état du site en fin d'exploitation: Actuellement le site de la carrière constitue une réserve potentielle d'eau douce intéressante ne faisant actuellement l'objet d'aucune protection et d'aucune exploitation. Le projet de remise en état intègre la réalisation d'un puits pour préserver la capacité d'exploitation de catte ressource saus en préciser la capacité résiduelle après comblement par rapport aux 310 000 m³ actuels. L'usage envisagé doit être précisé (défense incendie, arrosages, réserve d'eau potable ...). Le dossier d'étude d'impact du projet de port est plus précise en la matière en évoquant, dans les mesures conservatoires relatives à cette réserve, la mise en place d'un dispositif de drainage en fond d'excavation à connecter à la colonne de pompage. Ce dispositif ne rigurant pas au dossier pour la carrière, il semble opportun de l'intégrer au présent dossier et d'en inserire le coût dans le montant des travaux nécessaires (estimation 20 000 euros HT). Les plans de principe de réaménagement devront le faire figurer.

De plus, il conviendra de vérifier la totale cohérence des éléments présentés dans le dossier de la carrière avec la demande formulée pour le projet de purt.

Mes services restent à votre disposition pour tout éclaireissement, et bien entendu pour arrêter la procédure de mise à jour des dossiers déjà livres au bureau des enquêtes publiques.

Le prefet,



Réf 3 : Lettre d'avertissement du préfet de Vendée de mars 2010



PRÉFECTURE DE LA VENDÉE

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER DE LA VENDEE Direction La Roche sur Yon, le 19 MARS 2010

affaire suivie par : Pierre RATHOUIS

Tél.: 02.51.44.33.00 Fax: 02.51.44.33.88 pierre.rathouis@equipement-agriculture.gouv.ff



Monsieur le Maire,

Par lettre du 12 mars 2010, vous m'avez exposé vos arguments en faveur du maintien du projet de port.

Vous évoquez en particulier la notion d'exemplarité du projet et toutes les garanties que celui-ci présenterait en terme d'absence d'exposition aux risques.

Le drame qui vient de frapper terriblement le département de la Vendée invite à mon sens à la plus grande prudence. Comme l'a rappelé Monsieur le Président de la République lors du discours qu'il a prononcé en Vendée le 16 mars : « Après le 28 février 2010, rien ne peut plus être comme avant en matière de prévention des catastrophes naturelles ». La prévention des risques et la maîtrise de l'urbanisation en zone littorale constituent des enjeux essentiels pour le département et sont au centre de mes préoccupations. Ces sujets méritent réflexion et approfondissement en ce qui concerne votre projet.

C'est pourquoi je ne peux que vous confirmer ma décision de mettre un terme à l'intervention de la Direction départementale des Territoires et de la Mer dans ce dossier. Vous n'ignorez pas que l'intervention de l'Etat, en tant que conseil à vos côtés sur un dossier aussi sensible, peut constituer, en outre, un argument supplémentaire de fragilité de ce dossier déjà très contesté.

Dans l'attente de notre rencontre du 10 mai, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Monsieur Christophe CHABOT Maire de Brétignolles-sur-Mer Avenue de Verdun 85470 BRETIGNOLLES-SUR-MER Jean-Jacques BROT

29, rue Delille - 85922 La Roche-sur-Yon Cedex 9 - Tél : 02 51 36 70 85 - Télécopie : 02 51 05 51 38



Réf 4 : Lettre du préfet de Vendée, de juillet 2010, sur dossier de port et carrière de Brethomé



PRÉFECTURE DE LA VENDÉE

DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DES AFFAIRES JURIDIQUES Bureau du Tourisme et des procédures environnementales et foncières

affaire suivie par : Mikaël NICOL

Tél.: 02.51.36.72.50 Fax:: 02.51.36.70.11 mikael.nicol@vendee.gouv.fr



La Roche-sur-Yon, le 9 3 July 2010

LE PRÉFET DE LA VENDEE

à

MONSIEUR LE MAIRE DE BRETIGNOLLES SUR MER

OBJET:

Création d'un port de plaisance

Demande d'autorisation d'exploiter la carrière du Bréthomé Dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique

REF:

votre transmission du 7 avril 2010

P.J. :

2 annexes

Par transmission citée en référence, vous m'avez fait parvenir trois dossiers relatifs à la création d'un port de plaisance sur le territoire de votre commune :

- un dossier de demande d'autorisation d'exploiter la carrière du Bréthomé;
- un dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique (et autres demandes d'autorisation);
- un dossier d'enquête parcellaire.

Mes services ont pu constater que des améliorations avaient été apportées à ces dossiers depuis mes courriers du 4 mars 2009. Ils sont notamment plus exploitables avec des compléments pertinents sur l'état initial de l'environnement.

Comme je vous l'indiquais dans mon courrier du 30 juin 2010, ces progrès demeurent néanmoins insuffisants pour déclarer ces dossiers complets et recevables.

.../...

29, rue Delille - 85922 La Roche-sur-Yon Cedex 9 - Tél : 02 51 36 70 85 - Télécopie : 02 51 05 51 38 Ouverture au public : du lundi au vendredi, de 09h00 à 12h15 et de 13h30 à 16h30 - Site Internet : www.vendee.pref.gouv.fr



Je vous invite donc à apporter les compléments listés ci-après pour que ces dossiers puissent être mis à l'enquête publique. Vous trouverez également en annexe 2 du présent courrier des remarques, qui, sans s'opposer à la recevabilité, pourraient, à votre convenance, être prises en considération pour renforcer la qualité de vos dossiers.

1- La demande de réouverture de la carrière du Bréthomé

Les installations projetées relèvent effectivement du régime de l'autorisation prévu à l'article L 512-1 du code de l'environnement au titre des rubriques suivantes : 2510-1, 2515-1 et 2517-a.

Toutes les observations émises dans ma lettre du 4 mars 2009 n'ont pas été prises en considération et un relevé des insuffisances constatées et qui font obstacle à la recevabilité de votre dossier, est joint en annexe 1 du présent courrier. Parmi ces éléments, j'appelle plus particulièrement votre attention sur l'absence de maîtrise foncière sur la carrière.

Il est également rappelé que le projet de carrière n'est pas compatible avec le POS en vigueur et qu'il devra être mis en conformité avant le passage en commission départementale chargée des carrières.

2- <u>La demande d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique et autres</u> demandes d'autorisation

En préambule, il a bien entendu été constaté que l'équilibre général du projet de port repose aujourd'hui sur la possibilité d'utiliser la carrière.

a) Loi Littoral

L'analyse au dossier du respect de la loi littoral n'est pas suffisamment précise concernant notamment :

- la bande des 100 mètres, qui doit être matérialisée, uniquement en dehors de l'emprise du port ;
- la notion d'espaces proches du rivage qui ne sont pas délimités (article L.146-4-II). Le dossier devra matérialiser leur prise en compte dans les secteurs concernés et justifier du caractère limité de l'urbanisation. Il est aussi rappelé que les espaces contigus à l'eau d'un port doivent être classés dans les espaces proches du rivage.

Certaines zones semblent concernées, notamment la zone Ndp qui autorise « la construction d'équipements publics à caractère d'intérêt général, de confortation et d'amélioration des constructions existantes et d'extension mesurée d'immeubles existants... ». Il en est de même pour la zone NDpl qui autorise « des aménagements et des équipements sans hébergement structurant liés au tourisme et aux loisirs, à l'accueil du public ou à l'information ou au confort du public ...».



b) Mise en compatibilité

Le dossier de mise en compatibilité du POS a été revu de manière à appliquer l'article R 123-2-1 du code de l'urbanisme relatif à l'évaluation des incidences sur l'environnement des documents d'urbanisme.

Toutefois, le chapitre "évaluation environnementale" ne respecte toujours pas l'obligation de "rappeler que le plan fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter de son approbation" (le suivi d'une partie des mesures du port ne paraît pas pouvoir faire office à lui seul de suivi des résultats de l'application du POS).

De plus, le renvoi vers "l'étude d'impact pour une approche plus complète" interroge également sur le caractère complet du dossier, s'agissant notamment du "diagnostic" socio-économique prévu à l'article L 123-1 du code de l'urbanisme, dans la mesure où le dernier alinéa de l'article R 123-2-1 autorise certes à se référer aux renseignements figurant dans d'autres études, mais uniquement sur la thématique de l'environnement.

Au titre de la mise en compatibilité, il est prévu une modification du règlement et des plans de zonage du plan d'occupation des sols. Le rapport de présentation, rédigé en 1998, devra être actualisé et modifié de manière à intégrer le port de plaisance, par exemple, au titre des projets de développement.

Le dossier renvoie à plusieurs reprises vers le futur PLU pour la mise en application de dispositions d'urbanisme cohérentes avec les mesures compensatoires envisagées sur d'autres secteurs de la commune, en s'appuyant sur le fait que la mise en compatibilité du POS ne peut concerner que le périmètre de la DUP. Dans un premier temps et pour la sécurité juridique du dossier, il conviendrait d'apporter la preuve de la compatibilité des mesures envisagées avec le document d'urbanisme en vigueur.

c) Législation sur l'eau et les milieux aquatiques

Au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques, le dossier est complet et recevable. Il comporte bien une étude d'impact complète et une évaluation sur les sites natura 2000. Le dossier comporte également l'analyse de la compatibilité avec le nouveau SDAGE 2010-2015 et précise des mesures correctrices ou compensatoires demandées par celui-ci.

De plus, la zone humide du Marais Girard est clairement décrite et identifiée.

d) Viabilité économique du projet

Il avait été demandé de présenter les principaux postes du coût d'objectif et les sources de financement. Le dossier ne répond pas de manière satisfaisante à cette demande : l'estimation du coût du programme fonctionnel (35 millions d'euros) mériterait d'être explicitée par types de postes et les co-financeurs pressentis pour la part de subvention de 8,4 millions d'euros devraient être identifiés.



e) Les mesures compensatoires envisagées

En application de l'article R 122-3 du code de l'environnement, toute étude d'impact doit présenter « les mesures pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes».

Comme indiqué au point 2 b), il est problématique qu'une part importante des mesures compensatoires envisagées ne soit pas de réalisation certaine, la commune exprimant seulement des intentions sur des parcelles situées à l'extérieur du périmètre de la DUP dont elle n'a pas la maîtrise foncière, s'engageant uniquement (par exemple) à « étudier la possibilité » de mettre en oeuvre certaines mesures ou ne précisant pas les modalités de réalisation de certaines des mesures prévues (exemple : la « consécration d'un sanctuaire écologique »). Le périmètre et la surface de la ceinture verte en cours de constitution varient quant à eux selon les pages de 300 à 400 hectares.

De plus, le coût estimatif d'une part importante des mesures envisagées n'est pas renseigné, seule la mention « inclus dans le coût d'objectif du projet » figure au dossier. Inversement, les dépenses qui ne correspondent pas à des « mesures (prises) pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement» n'ont pas à figurer dans ce chapitre et devraient donc être retirées. C'est le cas notamment des dépenses d'indemnisation des propriétaires, de la signalisation maritime...

Site classé

L'actuelle zone 1NAp située au sud de la Sauzaie concerne pour partie le site classé des dunes du Jaunay et de la Sauzaie. Aussi, la mise en place d'un plan de gestion s'accompagnant d'un programme d'actions (seulement esquissé au dossier) sur ce périmètre à titre de mesure compensatoire du projet portuaire est susceptible de nécessiter une autorisation de travaux en site classé de niveau préfectoral ou ministériel. Or, le dossier n'analyse pas si les mesures prévues sont concernées ou non par ce type de procédure. Dans le cas où il conviendrait de requérir une autorisation ministérielle sur la base d'une étude d'impact, un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en tant qu'autorité environnementale serait alors nécessaire.

f) L'articulation entre les procédures

Espèces protégées: l'emprise du projet abrite des espèces protégées et milieux associés. Leur maintien sur place s'avérant incompatible avec la réalisation du projet, la mise en oeuvre de ce dernier nécessitera donc une demande de dérogation au titre de la législation sur les espèces protégées, non reçue à ce jour bien que supposée finalisée mi-2010.

A noter que l'étude d'impact explique le caractère inachevé de certains inventaires par le fait que le porteur de projet souhaitait, sans attendre, déposer un dossier d'enquête publique sur la base de l'avant-projet, et renvoie vers le dossier de demande de dérogation pour les inventaires plus détaillés. Dans la mesure où les demandes de dérogation au titre de la législation sur les espèces protégées ne sont pas soumises à enquête publique, ce choix engendre un manque de transparence vis-à-vis du public dans la restitution des études menées et des ajustements du projet qui pourraient éventuellement être décidés dans en application de cette législation. Votre attention avait déjà été attirée sur le fait que l'entier respect de cette législation conditionnerait le commencement des travaux si le projet venait à être autorisé.



g) Les effets du projet sur le climat

La présentation des effets du projet sur le climat est absente du dossier, bien qu'exigée à l'article R 122-3 du code de l'environnement.

Je vous invite donc à réexaminer vos dossiers sur la base de ces observations. Mes services restent également à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Jean-Jacque BROT

Copie adressée pour information à :

Mme le Sous-préfet des Sables d'Olonne
M. le directeur départemental des territoires et de la mer
M. le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement
M. le chef du groupe de sudivisions de la DREAL
Mme la déléguée départementale de l'ARS
M. le chef du SDAP



Réf 5 : Lettre du préfet de Vendée de février 2012

16/05/2018

2012 - Communiqué préfet 4 février.jpg

Communiqué de press

PREFECTURE DE LA VENDEE Bureau de la communication interministérielle Télécopie: 02 51 36 71 26

Le 4 février 2012

Réaction du préset à la délibération du conseil municipal de Brétignolles sur Mer sur le projet de port

Le préfet a pris connaissance de la récente délibération du conseil municipal de Brétignoiles sur Mer, relative au projet de port de plaisance. Cette délibération appelle les commentaires suivants :

- Il n'y aura pas de nouvelle enquête publique sur le projet actuel. Il est, en effet, juridiquement impossible de procéder à deux enquêtes successives sur un même projet. Dans ces conditions, une nouvelle enquête publique ne pourra le cas échéant porter que sur un projet substantiellement différent de celui précédemment déposé, qui devra dès lors être considéré comme définitivement abandonne.
- Compte tenu de ce que des objections nombreuses et sérieuses ont été soulevées à l'occasion de l'enquête publique et relevées par les services de l'Etat consultés, le préfet a appelé l'attention de monsieur le maire de Brétignolles sur Mer sur la nécessité, au cas où un nouveau projet serait élaboré par la commune, d'établir un diagnostic présiable, lucide et exhaustif, des contraintes de toute nature touchant plus particulièrement à la sauvegarde de l'environnement à prendre impérativement en considération. Cette démarche, indispensable à tout dépôt d'un nouveau projet, doit permettre de s'assurer qu'une opération de cette envergure est, dans son principe même, réalisable sur le site proposé. Si la réponse à cette question est négative, le préfet en tirera la conclusion que les conditions ne sont pas réunies pour qu'un nouveau projet soit soumis à enquête publique.
- On peut comprendre que sur un projet aussi sensible, les opinions s'expriment avec conviction sinon avec passion. Pour autant, les mises en cause personnelles sont évidemment regrettables. En tout état de cause, les services de l'Eret n'ont sur cette affaire aucune autre ligne de conduite que la recherche de l'objectivité, de la fiabilité des analyses techniques, et de la sécurité juridique des procédures.



Réf 6 – Lettre du préfet de Vendée de novembre 2012

16/05/2018

2012 - lettre prefet de novembre.jpg





Réf 7 : Avis du préfet de Vendée de décembre 2012

Ouest France du 8 décembre 2012

Port-Brétignolles: le préfet veut un autre site

Pour Bemard Schmeltz, la Normandelière n'est pas le bon endroit pour installer un port. Il l'a expliqué au maire de Brétignolles.

Il a bien été question du projet de Port-Brétignolles, vendredi 30 novembre en préfecture, à La Rochesur-Yon. Interrogé par nos soins lors de sa visite sur le canton de Saint-Jean-de-Monts, le préfet Bernard Schmeltz a confirmé avoir recule maire de Brétignolles-sur-Mer. « Cette réunion faisait suite à une première rencontre avec Christophe Chabot. Je ne peux m'opposer à ce qu'une commune porte un projet de ce type. Mais je suis dans mon rôle d'apporter des conseils aux élus au cours de leur réflexion plutôt que d'aligner le projet quand je devrais trancher. Cette réunion a permis de réunir les services d'État

dont la Dreal (Direction régionale de l'aménagement et du littoral) qui a vocation à travailler sur ce dossier. Mon rôle est d'alerter les élus sur ce projet qui va poser de gros problèmes. »

La Normandelière n'est pas forcément l'endroit pour installer un port de plaisance en raison des caractéristiques géologiques des terrains. Pour qu'un tel projet soit réalisable, il faudrait une raison exceptionnelle, un intérêt public majeur. Il existe d'autres sites pour envisager un port de plaisance, même si nous ne pouvons remettre en cause l'intérêt économique d'un tel équipement.



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHE d'observation N° 9

Fiche N°9 - Engagements initiaux 2003

Rubrique - Engagements porteur du projet

ARGUMENTATION: Le résumé

Les engagements 2003 du promoteur du projet :

1 - Aucun programme immobilier n'accompagnera la réalisation du port



2 – Les activités	nautiques	(baignade	et voile)	seront	conservées	sur l	e site	de	la
Normandelière									

- 3 Le port de plaisance ne devra pas générer de pollution sur le littoral
- 4 Le financement du projet ne devra avoir aucune incidence sur la fiscalité

Si pour une raison ou pour une autre l'une de ces conditions ne devait pas être remplie, la Municipalité reviendrait sur sa décision.

Les promesses n'engagent que ceux qui les font à l'heure où ils les font

Ces engagements nous interpellent.

Point 1 - Après quelques années d'exploitation du port de plaisance, QUI pourra empêcher les gestionnaires du port de réaliser des opérations immobilières à proximité pour répondre à l'attente de la nouvelle clientèle des plaisanciers et pour assurer de nouveaux profits ?

Point 2 – Il y aurait de nouveaux bassins de baignade sur le site de la Normandelière mais les plages familiales existantes actuelles seraient fortement amputées et dégradées.

Point 3 — Une activité portuaire avec ses opérations de dragage génère de la pollution sur le littoral — exemple à Saint-Gilles-Croix-de-Vie (voir Fiche Dragage)

Il est écrit dans la fiche d'observations :

On peut affirmer aujourd'hui que si les produits de dragage du bassin portuaire du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer étaient rejetés au large de la



Normandelière ou sur les plages voisines, il y aurait des incidents techniques, des pollutions accidentelles et, pendant les opérations de dragage, les plages seraient interdites, la pêche à pied serait interdite,

Point 4 -

Aucun grand projet récent d'aménagement portuaire n'a été maîtrisé au niveau des coûts et ce sont toujours les contribuables qui ont financé les dépassements (voir fiche Maîtrise des coûts)

Il est écrit dans la fiche d'observations :

Si l'on se réfère au retour d'expérience, on peut dire que le risque de non-maîtrise des coûts est élevé pour le projet de Port Bretignolles et ce risque n'est pas pris en compte dans le dossier de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer.

Si l'on se réfère au retour d'expérience, on peut affirmer qu'il y aurait des surcoûts lors de la réalisation et de l'exploitation du projet de Port Bretignolles et que ces surcoûts seraient pris en charge par la collectivité

A la date d'aujourd'hui, le financement des activités d'études et des opérations immobilières liées au projet de port ont déjà eu une incidence notable sur la fiscalité locale à Bretignolles-sur-Mer et au Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Après enquête publique sur un nouveau projet, les contribuables Bretignollais et du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie auront dépensé de l'ordre **de 7 200 000 euros** pour le projet de port (*voir dans le détail des argumentations*). C'est de la fiscalité locale.

Intégrer ces dépenses dans le coût d'acquisition du port de plaisance et prévoir un remboursement de ces dépenses par les recettes d'exploitation du port est un vœu pieux compte tenu des surcoûts qui accompagneront inévitablement un tel projet d'aménagement.

C'est de la nouvelle fiscalité locale qui devra prendre en charge les surcoûts du port.

Conclusion

Au regard de ces observations, pour tenir ses engagements, le promoteur du projet aurait dû revenir sur sa décision et arrêter son projet.

Il a eu l'opportunité de le faire en 2011, il ne l'a pas fait.





Aujourd'hui, c'est la fuite en avant, le promoteur du projet prétextant même qu'il faut aller au bout du projet pour récupérer l'argent que les contribuables ont déjà dépensé, les quelques 7 200 000 euros.

C'est une stratégie de poke	r!	
•		•••••

ARGUMENTATION: Le détail

Site internet de la communauté de communes (de 2003 à 2008).

Ces informations ont ensuite été supprimées mais le promoteur du projet a renouvelé ses engagements lors de plusieurs réunions publiques





Port de Plaisance

La Ville de Brétignolles sur Mer a décidé, en concertation avec la population, de réaliser un port de plaisance sur le site de la Normandelière.

L'esquisse du projet a été présentée à la population avec sa maquette le 13 mai 2006.

L'accueil très favorable qui a été réservé à cette opération a convaincu l'équipe municipale de la nécessité de mener au plus vite les dernières étapes administratives avant la saisine du Préfet de la Vendée, qui prendra sa décision dans le courant de l'année 2007.



L'esquisse du port de Brétignolles sur Mer:

cliquez ici pour consulter une présentation des détails du port. La maquette est également visible en mairie aux horaires habituels d'ouverture au public

(8h30 - 12h30 / 14h - 17h30 du lundi au vendredi)

Depuis le 15 janvier 2006, il est possible de pré-réserver un ou plusieurs anneaux en remplissant ce formulaire.

Vous pouvez télécharger le formulaire puis le retourner à la mairie de Brétignolles sur Mer, après l'avoir complété Quelques mots sur les opposants...:

Certains annoncent que le port sera dangereux, qu'il n'est pas réalisable techniquement, que son coût pénalisera durablement les finances locales,

Pour vous faire votre propre opinion, voici un tableau de synthèse comparant l'argumentation des opposants et celle de la Municipalité:

Commune en plein essor, Brétignolles sur Mer a engagé une importante réflexion sur la création d'un port de plaisance à flot de 800 à 1000 anneaux. Ces études sont menées en partenariat avec la DDE de la Vendée et de nombreuses sociétés spécialisées dans ce type de projets.

Depuis 2002, on parle beaucoup du projet de port de Brétignolles sur Mer.

Quand on écoute les arguments de ceux qui se disent opposés au projet, on comprend très vite que le port de plaisance qu'ils imaginent, ou que certains leur ont décrit n'est pas celui de la Municipalité Brétignollaise.

Quelles sont les caractéristiques du projet ?

Le port de Brétignolles sur Mer est avant tout un projet démocratique et concerté: en 2002, 67% de la population (électeurs et résidents secondaires) en ont accepté le principe.

Le port de plaisance est également un projet exemplaire en matière d'intégration environnementale: pas de programme immobilier, réalisation en retrait du littoral pour

répondre aux exigences de la loi du 3 janvier 1986.

Enfin c'act un projet qui ne coîtere rien au contribueble: qual que coit le mode de financement



Depuis le lancement du projet, la Municipalité a souhaité faire preuve de la plus grande transparence. Toutes les études sont donc consultables en mairie, auprès de M. Cédrie BETHUS.



Emm, cest un projet qui ne couteta tien au continuable, quel que soit le mode de financement (régie municipale, délégation de service public ou partenariat public-privé), l'ensemble des études et des travaux seront financés par les usagers. Un port de 800 anneaux génère en effet plus d'un million d'euros de recettes annuelles, permettant un amortissement des ouvrages sur une vingtaine d'années

Quant à elle, l'étude juridique réalisée par le cabinet d'avocats Sartorio est téléchargeable sur ce lien:



. L'équipe municipale souhaite faire de cet équipement le premier port de plaisance répondant aux normes HQE (haute qualité environnementale).

Son intégration paysagère sera particulièrement soignée, l'idée étant de créer un bassin avec une forme d'"Aber" à l'exemple de certains ports

Que peut apporter un port de plaisance à Brétignolles sur Mer ?

De l'emploi: selon les statistiques nationales reprises par le Ministère de l'Equipement: 7 à 10 emplois directs et indirects pour 100 postes d'amarrage,

De l'animation et une fréquentation touristique plus étendue dans l'année,

Une image de marque améliorée par un équipement touristique qualitatif gommant les erreurs du tourisme de masse qui ont pu affecter notre station depuis 15 ans.

Quels seront les effets du projets?

La réalisation du projet ne pourra aboutir que s'il est démontré par un organisme indépendant que le port n'a pas d'influences manifestement défavorables pour l'économie, le tourisme, l'écologie et les habitants de Brétignolles sur Mer. D'ores et déjà, la Municipalité a pris 4 engagements très importants:



1- aucun programme immobilier n'accompagnera la réalisation du port

2- les activités nautiques (baignade et voile) sur le site de la Normandelière seront préservées,

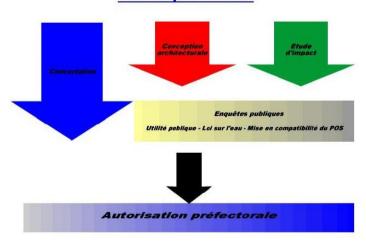
3- le port de plaisance ne devra pas générer de pollution sur le littoral,

4- le financement du projet ne devra avoir aucune incidence sur la fiscalité.

Si pour une raison ou pour une autre l'une de ses conditions ne devait pas être remplie, la Municipalité reviendrait sur sa décision.

Le port n'aura donc aucune incidence sur les pratiques actuelles: la baignade restera possible sur la plage de la Normandelière, toute personne pourra disposer d'une cale de mise à l'eau gratuite, enfin, les digues n'auront qu'une influence très limitée sur le paysage, comme à Saint Gilles Croix de Vie ou aux Sables d'Olonne.

Les étapes à venir





<u>Février 2018</u>: Port Bretignolles : la facture explose

Ouest-France du 27 février 2018

Pays de Vie

Jean-Pierre Costes vote contre le budget communautaire

Jean-Pierre Costes, élu d'opposition au conseil communautaire du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, explique son vote sur le budget 2018 : « J'ai voté contre le budget 2018 de la communauté de communes du pays de Saint-Gilles car il prévoit l'augmentation importante de la taxe foncière alors que la logique voudrait que les impôts

diminuent dans les communes, en conséquence des nombreux transferts de compétences et de personnel diminuant les charges des communes. Cette augmentation des impôts est également la conséquence des coûts d'études importants (1 660 000 € sur trois ans) de Port-Brétignolles. »

Il est bon de rappeler ce qu'a coûté le projet de Port Bretignolles aux contribuables locaux à la date d'aujourd'hui, avant toute nouvelle enquête publique sur un nouveau projet.

Les contribuables Bretignollais ont financé, de 2003 à 2015, près de 6 500 000 € pour des opérations liées au projet de Port Bretignolles : de l'ordre de 4 500 000 € pour les études et l'enquête publique, de l'ordre de 2 000 000 € pour l'achat des terrains de la ferme de la Normandelière.

Les contribuables du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont engagé, à partir de 2015, 1 600 000 € pour préparer un nouveau projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière. 500 000 € ont été dépensés pour préparer un nouveau dossier pour mise en enquête publique.

S'il y avait nouvelle enquête publique, il faudrait ajouter **200 000 €**, c'est ce qu'avait coûté l'enquête publique de 2011.

Après enquête publique sur un nouveau projet, les contribuables Bretignollais et du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie auront dépensé de l'ordre de 7 200 000 euros pour le projet de port. C'est de la fiscalité locale.

Intégrer ces dépenses dans le coût d'acquisition du port de plaisance et prévoir un remboursement de ces dépenses par les recettes d'exploitation du port est un vœu pieux compte tenu des surcoûts qui accompagneront inévitablement un tel projet d'aménagement.

C'est de la nouvelle fiscalité locale qui devra prendre en charge les surcoûts du port.



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 2

Demande de déclaration d'utilité publique du projet

FICHE d'observation N° 10

Fiche N°10 - Concertation Préalable

Rubrique - Intérêt du public du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie

ARGUMENTATION: Le résumé

<u>Depuis avril 2015</u>, la maîtrise d'ouvrage du projet de port de plaisance relève de la compétence de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, comme c'est le cas également des ports de plaisance et de pêche de Saint Gilles Croix de Vie.



Conformément à la loi, la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie a réalisé une concertation préalable, en 2017, pour permettre au public de prendre connaissance du projet et de faire des observations.

Dans le cadre de cette concertation préalable, des registres étaient à la disposition du public dans les mairies du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Dans le cadre de cette concertation préalable, pour conforter l'intérêt du public, la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie a organisé des réunions publiques dans les principales communes de l'intercommunalité :

Le 15 avril 2017 à Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Le 5 mai 2017 à Coëx

Le 12 mai 2017 à Saint-Hilaire-de-Riez

Le 13 mai 2017 à Bretignolles-sur-Mer

Le résultat est édifiant

Très peu d'observations déposées dans les mairies du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Seule, la réunion publique à Bretignolles-sur-Mer a eu un succès populaire et a permis de constater un fort clivage entre partisans et opposants dans la commune. En terme d'intérêt du public Bretignollais, ça reste un projet de discorde provoquant un fort intérêt positif ou négatif

La population des autres communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Saint-Hilaire-de-Riez, Coëx) s'est désintéressée du projet de port de plaisance qui ne semble pas faire partie de leur vision d'avenir.



Ce qui a été marquant, lors de toutes ces réunions publiques, c'est l'omniprésence de la municipalité de Bretignolles-sur-Mer, c'est elle qui a pris en charge les présentations et non la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, pourtant porteur du projet.

Il faut noter que le bilan de la concertation préalable 2017, réalisé par les promoteurs du projet, est un simple relevé des opérations réalisées pas un bilan complet comme le recommande l'Autorité Environnementale – voir ci-dessous - : statistique de la fréquentation, échanges avec le public.

Ces échanges avec le public devaient être consignés dans un rapport pour être mis à disposition du public et pour information des commissaires-enquêteurs lors de l'enquête publique.

Lors des réunions publiques, les principaux échanges ont eu lieu avec les opposants au projet et on fait l'objet d'enregistrements audio – voir sur ces Liens : Lien 1 – Lien 2

Dans son avis délibéré du 30 mai 2018, l'Autorité Environnementale recommande « de compléter le dossier par le bilan de la concertation publique effectuée en 2017 »

.....

ARGUMENTATION: Le détail

15 avril 2017 – Réunion publique à Saint-Gilles-Croix-de-Vie





Les résidents de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et des communes de proximité snobent la réunion publique de Christophe Chabot montrant ainsi leur désintérêt pour son projet de port de plaisance.

50 personnes maximum présentes à la première réunion publique sur le projet de port Bretignolles dont 30 personnes des collectivités (*CDC et municipalité de Bretignolles*), des sociétés gérant les ports de pêche et de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, c'est peu dire que cette première réunion est un bide.

L'interprétation de Christophe Chabot est tout autre : "le projet ne génère plus d'angoisse" c'est pourquoi il n'y a pas foule à la réunion !

Ce qui est marquant, c'est l'omniprésence de la municipalité de Bretignolles, c'est elle (*Stephane Raffeneau – le DGS -, Jean-Baptiste Rabiniaux*, *Frédéric Fouquet*) qui assure la présentation de l'ensemble du projet alors que celui-ci est porté par la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.



Ouest-France Dimanche du 16 avril 2017

Port-Brétignolles : les antis haussent le ton

Échanges musclés, soupirs... La réunion publique, qui s'est tenue hier à Saint-Gilles pour présenter le projet de port, s'est animée.

Reportage

La salle Marie-de-Beaucaire à Saint-Gilles, sa centaine de fauteuils, est à moitié vide. Qu'à cela ne tienne : l'ambiance semble plutôt posée pour cette première. Celle de la présentation publique de la nouvelle mouture du port de Brétignolles, exposée hier. « La réunion d'aujourd'hui n'est pas le fait du prince, lance d'emblée Christophe Chabot, président de la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles. La loi nous l'impose. »

Mais c'était sans compter sur la première question qui, après l'exposé du projet, est comme venue briser une atmosphère pour la moins détendue... « Vous dites que le projet ne coûtera pas un centime alors qu'il y a un emprunt. Il faudra bien rembourser! Comment? », interroge l'un des participants. « Avec les re-

cettes annuelles du port », rétorque Stéphane Raffeneau, directeur général des services de Brétignolles.

« C'est quoi ces questions à la con »

Un autre lance quelques instants après : « Il suffit de voir la tristesse du port de Saint-Gilles pour se demander si ça vaut le coup ! » Rire dans l'assemblée. Tandis que Nicolas Ducos, de l'opposition à Brétignolles, s'insurge contre « les incohérences du dossier ».

Nombreux sont ceux qui commencent à souffler, de dépit, comme lassés. « C'est quoi ces questions à la con », fuse de l'assemblée. Parce qu'il y a ceux aussi qui veulent voir ce port au plus vite. Et la question tombe à point nommé : « Quel est le calendrier ? » En juin, le dossier sera déposé

J. D.





Au Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Christophe Chabot ne mobilise toujours pas la population avec son projet de port de plaisance.

Il y avait 50 personnes maximum à Saint-Gilles-Croix-de-Vie le <u>15 avril 2017</u>

Dans l'autre grosse commune du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Saint-Hilaire-de-Riez, il y avait, **ce vendredi 12 mai 2017**, au maximum 40 personnes dont une vingtaine de partisans de Christophe Chabot regroupés autour du président de BVSP, <u>Eric</u> <u>Bourgouin</u>. Ils avaient dû être mobilisés pour faire du nombre.

Ce ne sont pas les partisans de Christophe Chabot qui apportent une contribution à la concertation préalable, ils ne disent rien. Mais ils n'ont probablement rien à dire, après trois visionnages du film, ils semblent n'avoir toujours rien compris, s'extasiant simplement devant les vues d'artiste d'un film de propagande.

Pour convaincre les 5 personnes de l'assistance qui n'avaient jamais entendu parler du nouveau projet de port de Bretignolles, Christophe Chabot a mobilisé deux DGS, celui de la communauté de communes, Jérôme Denecheau, et celui de Bretignolles, Stéphane Raffeneau. Ils étaient assistés de Jean-Baptiste Rabiniaux, Frédéric Fouquet.

13 mai 2017 – Réunion Publique à Bretignolles-sur-Mer





Quotidien Ouest France edition Challans St-Gilles-Croix-de-de-Vie du 15/05/2017

Pays de Vie - Pays de Monts -

Port-Brétignolles continue de faire des vagues

Brétignolles-sur-Mer — Petites piques, questions en rafale... La réunion publique pour présenter le projet de port, qui s'est tenue, samedi, à Brétignolles-sur-Mer, rappelle que le débat reste entier.

Reportage

Devant la salle des fêtes de Brétignolles, samedi, le parking est bien rempli. Idem à l'intérieur, où les rangées de chaises ont trouvé preneurs. 400 têtes se pressent pour cette réunion publique autour du projet de port de Brétignolles. Calepins en main, oreilles attentives, ils vivent depuis des années, en première ligne, rebondissements qui pimentent le dossier. Christophe Chabot, président de la communauté de communes, entame les hostilités. Dans ses premiers mots, une concession. « C'est un rendez-vous que certains attendent depuis trop longtemps. » Des gens acquiescent dans l'assemblée. Puis, reprenant la parole, expose les grandes lignes de la matinée : « Nous sommes là pour lever les incertitudes, les angoisses et les peurs autour de ce projet. »

« Vous êtes là pour faire de la propagande »

Les présents ne sont pas simplement venus écouter. Ils ont des questions à poser. Dès la troisième interrogation, sur dix-sept, on comprend que la nouvelle mouture du projet ne fait pas l'unanimité. « Vous êtes là pour faire de la propagande 1 de viens d'apprendre à



l'instant, qu'il y aurait un chenal. Pouvez-vous nous le montrer à marée basse ? » En toile de fond, l'accessibilité du port en cas de faible hauteur de l'eau. « On pourra y entrer 24 heures sur 24! », lui rétorque-t-on. Jean-Baptiste Rabiniaux, le chargé d'informations du projet, explique en complément qu'il y aura deux bassins en sus du port. Un pour la voile légère et un autre pour la baignade. « J'entends des bruits comme « On veut notre plan d'eau ». Et bien nous aussi! », ironise-t-il en référence aux récentes manifestations pour la réouverture du lac de la Normandelière.

« Rendre à la terre ce qu'on lui enlève avec la mer »

de la propagande ! Je viens d'apprendre, à Mais lorsque Jean-Baptiste Durand, le

président de la Vigie, une association de veille citoyenne et écologique, prend la parole, le ton se corse. « Il s'agit d'imposer un projet hors de l'intérêt général. Il a été modifié sur la forme et pour l'illusion. Sur le fond rien ne change. » Il se fait huer. Mais amorce une petite bombe : « Nous avons engagé une procédure de recours contre la communauté de communes. » Alors Christophe Chabot déclenche son revers : « S'il est bien une chose qui n'a pas changé depuis le début, c'est l'attitude de la Vigie ! » Certains rient. « Ses aficionados, glisse JeanBaptiste Durand, en aparté. Nous avons demandé à nos membres de ne pas venir pour éviter la confrontation houleuse, » Dans le lot des questions, plusieurs viennent aussi abonder le projet. Jean, lui, trouve qu'il ne va pas assez loin. Avec les 1,8 million de m3 de terre déplacée pour creuser le port, il verrait bien un remblai. « Ce serait une façon de rendre à la terre ce qu'on lui enlève avec la mer. »

Joseph DAUCE.

Plus de 400 personnes dans la salle des fêtes pour la dernière réunion publique de la concertation préalable

De la réunion publique à Bretignolles-sur-Mer, nous retiendrons deux faits significatifs : les échanges entre Christophe Chabot et Thierry Biron, l'intervention de Jean-Baptiste Durand.

Un fait acquis : Port Bretignolles est avant tout une affaire Bretignollaise, les autres communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ayant peu participé aux autres réunions publiques



<u>22 juin 2017</u> – Délibération des élus communautaires sur la concertation préalable et sur le projet de port de plaisance

C - Conseil Communautaire du 22 juin 2017

1 - DL2017 5 01 / Concertation préalable relative au projet de port de plaisance de Brétignolles sur Mer – bilan de la concertation

Le Conseil Communautaire,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L. 103-1 et suivants et R.103-1 et suivants, Vu la délibération du Conseil Municipal de Brétignolles sur Mer en date du 1^{er} mars 2007, tirant le bilan de la première concertation organisée sur ce projet,

Vu la délibération du 9 février 2017, décidant l'engagement d'une nouvelle concertation, Considérant que la concertation mis en œuvre a été menée conformément aux objectifs et aux modalités décidées par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, Après en avoir délibéré à la majorité (2 oppositions),

DECIDE:

<u>Article 1</u>: d'approuver le bilan de la concertation sur le projet de port de Brétignolles sur Mer tel qu'il est annexé à la présente délibération;

<u>Article 2</u> : d'autoriser Monsieur le Président à signer tout document en rapport avec la présente délibération.

Le 23 juin 2017, Le Président, Christophe CHABOT

Reçu en Préfecture le : 23 juin 2017

2 - DL2017 5 02 / Projet de port de plaisance de Brétignolles sur Mer – approbation du dossier d'enquêtes publiques

Le Conseil Communautaire,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code de l'urbanisme,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Vu le code des transports,

Vu la délibération du Conseil Communautaire du 22 juin 2017 tirant le bilan de la concertation menée sur le projet de port de Brétignolles sur Mer,

Vu l'avis favorable du Bureau Communautaire en date du 8 juin 2017,

Considérant l'intérêt de réaliser un second port de plaisance sur le territoire intercommunal pour assurer son développement, créer de nouveaux emplois et renforcer l'attractivité touristique du Pays de Saint Gilles Croix de Vie,

Après en avoir délibéré à la majorité (2 oppositions),

DECIDE:

Article 1 : d'approuver le projet de port de Brétignolles sur Mer ;

Article 2 : d'approuver le dossier d'enquête publique tel qu'il est annexé à la présente délibération;

37 / 170



Mars 2018 – Dossier de Port Bretignolles – Pièce A : Notice technique

Page 15 - Pièce A: Notice explicative

1.2.2.3 Préalablement à l'enquête publique

1.2.2.3.1 Concertation publique préalable : bilan

Les modalités de la concertation mise en œuvre tout au long du projet sont présentées au paragraphe II.2.

Après une réflexion interne, sous l'égide d'une commission municipale, un avant-projet a été soumis en 2003 à une consultation informelle de la population, regroupée en deux collèges : les électeurs et les résidents secondaires. Un document de consultation a été transmis à chacun d'eux, présentant à la fois le projet et sa justification.

Les collèges électoraux, représentant 7214 « électeurs », se sont tous deux déclarés majoritairement favorables à la poursuite de ce projet, avec 67,33% de « oui » :

Ta	ibleau 2.		e la consultatio Ilaisance de la		ulation sur l'av ère, en 2003	vant-pro
17. 2	Electeurs		Résidents sec.		Total	
Vote	Suffrages	%	Suffrages	%	Suffrages	%
OUI	899	50,82	2266	77,29	3165	67,33
NON	870	49,18	666	22,71	1536	32,67

La réflexion s'est ensuite poursuivie, notamment au sein d'un comité de pilotage rassemblant des élus et des personnalités extérieures au Conseil Municipal.

Une concertation menée dans le cadre des articles L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme (recodifiés en L.103-1 et suivants) a permis de maintenir un lien permanent entre les élus et la population durant toute la phase d'études préalables. Ainsi depuis 2003 la commune de Brétignolles sur Mer a régulièrement publié des informations sur le port dans son magazine « paroles de Brétignolles » et organisé des réunions publiques présentant le projet et ses évolutions successives.

De plus, une exposition en mairie a été présentée en mairie courant 2006 et 2007 en laissant la possibilité au public de s'exprimer sur un registre prévu à cet effet.

En 2013, une plaquette d'information très détaillée a été très largement diffusée au public.

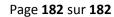
Par délibération du 9 février 2017, le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie a de nouveau fixé les modalités de concertation publique du projet de port de plaisance de Brétignolles sur Mer, conformément aux dispositions des articles L. 103-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Cette concertation s'est déroulée selon les modalités suivantes :

- La concertation publique s'est déroulée du 10 mars au 10 juin 2017
- Elle a fait l'objet d'un avis affiché dans les mairies des communes membres ainsi qu'au siège de la Communauté de Communes et publié dans deux journaux locaux;
- Une exposition présentant les différentes composantes du projet a été organisée durant cette période dans les locaux de la Communauté de Communes;
- Un dossier a été mis à la disposition du public dans chaque mairie des communes membres, ainsi qu'au siège de la Communauté de Communes, aux heures habituelles d'ouverture des services. Ce dossier a été accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public.
- Ce dossier était également consultable sur le site internet: www.payssaintgilles.fr;
- Quatre réunions publiques ont été organisées à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Coëx, Saint-Hilaire-de-Riez et Brétignolles-sur-Mer en présence du maître d'ouvrage. Chacune de ces réunions a fait l'objet d'un avis sur le site internet de la Communauté de Communes: www.payssaintgilles.fr ainsi que dans la presse.

Le bilan de cette concertation a été tirée par délibération du 22 juin 2017.

Les promoteurs du projet disent avoir respecté les règles en organisant des réunions publiques dans les principales communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, dans le





cadre d'une concertation publique préalable, mais ne précisent pas la fréquentation des ces réunions et ne mentionnent pas les échanges avec le public.