



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

Sommaire

F1- Fiche : conception – dimensionnement.....	2
F2- Fiche : Navigabilité	32
F3- Fiche : Fiche : Retours d'expérience.....	38
F4- Fiche : Similitudes.....	64
F5- Fiche : Maîtrise des coûts	77
F6- Fiche : SCoT.....	84
F7- Fiche : PLU-RNU.....	127
F8- Fiche : SAGE AUZANCE VERTONNE.....	157
F9- Fiche : PPRL.....	161
F10- Fiche : Tempêtes.....	164



Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 1

Fiche N°1 - Conception – Dimensionnement

Rubrique : Sécurité navigation dans l'avant-port

ARGUMENTATION : Le résumé

La sécurité de navigation dans l'avant-port est un des points clés du projet de port de plaisance de Bretignolles, un des objectifs des promoteurs du projet étant d'assurer le fonctionnement du port 24H/24

Dans les projets initiaux proposés par la municipalité de Bretignolles-sur-Mer, jusqu'à mi 2008, l'avant-port était protégé par deux digues enveloppantes allant jusqu'à la côte. Cette solution, largement utilisée pour les ports existants, a été abandonnée parce qu'elle bloquait le transit sédimentaire nord/sud et mettait en danger de disparition les plages du sud de Bretignolles-sur-Mer.

A partir de mi 2008, le nouveau maître d'œuvre du projet, la société BRL ingénierie, a proposé une conception innovante pour protéger l'avant-port : deux récifs artificiels positionnés au large de la Normandelière pour bloquer principalement les houles dominantes de Nord Ouest.

On continuera à appeler ces protections « récifs artificiels » mais les termes qu'il faudrait utiliser sont : « brise-lames, barrières anti-houle »

Deux points à noter :



- La société BRL Ingénierie, maître d'oeuvre du projet depuis mi 2008, n'a jamais, jusqu'à aujourd'hui, créé de port de plaisance sur les côtes françaises : pas de référence .
- Aucun port de plaisance n'est actuellement protégé uniquement par des récifs artificiels ; pas de retour d'expérience pour le type de port proposé.

La société BRL Ingénierie s'est appuyée sur des modélisations et de simples essais en canal à houle pour positionner et dimensionner les récifs artificiels et pour valider leur bon fonctionnement à l'échelle 1.

La conclusion :

Compte tenu de la complexité du milieu rocheux de la Normandelière, les études de conception et de dimensionnement de la société BRL Ingénierie sont nettement insuffisantes pour valider le bon fonctionnement des récifs artificiels. Il faut les comparer aux études de conception et de dimensionnement conduites par le Groupe Vinci pour le projet d'extension du port de la Cotinière (*voir dans le détail des argumentations - Réf 4 – A27-)*

Ce n'est qu'une fois le port réalisé qu'on connaîtrait le résultat. Il y a donc un risque élevé pour que la sécurité de navigation ne soit pas assurée et qu'il faille modifier les ouvrages de protection de l'avant-port à posteriori. C'est le risque majeur pointé par l'Autorité Environnementale en 2011 et qui reste valable aujourd'hui. (*Réf 1*)

Il faudrait demander au maître d'oeuvre BRL Ingénierie de compléter son dossier de port pour prendre en compte le risque majeur de non-fonctionnement des récifs artificiels, de proposer et d'évaluer (*impact sur les délais, les coûts, impact sur l'environnement*) les solutions de réparation qu'il mettrait en oeuvre pour assurer la sécurité totale de navigation dans l'avant-port.

C'est une information capitale sachant que de nombreuses réalisations de port de plaisance récentes ont nécessité des adaptations, le prolongement de digues, pour répondre au principal besoin des usagers, la sécurisation de la navigation.

.....

ARGUMENTATION : Le détail

Décembre 2008 : Présentation du nouveau projet de port de plaisance , avec récifs artificiels, au salon nautique de Paris

31 mars 2009 : **La Grande Commission Nautique** donne un avis favorable au projet de port de Bretignolles avec une observation importante :



« le positionnement, la dimension et la hauteur des récifs semi-immergés brise-lames devront être optimisés par modélisation pour minimiser l'agitation dans l'avant-port »

9 mai 2011 – Avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de création d'un port de plaisance sur le site de la Normandelière à Bretignolles-sur-Mer (Réf 1)

Concernant les insuffisances du dossier de Port Bretignolles, l'Autorité Environnementale concluait : *"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 ultérieure 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"*

Les conclusions de l'Autorité Environnementales restent valables aujourd'hui, la conception de l'avant-port étant inchangée.

5 juillet 2011 – L'historique Port Médoc

Lors de l'enquête publique de 2011, les promoteurs du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer ont invité le directeur du Port Médoc, une référence pour eux.

Port Médoc a été inauguré mi 2004

En mars 2007, l'association des Investisseurs et des Utilisateurs dénonce l'impossibilité de rentabiliser les anneaux et souligne les erreurs de conception et de réalisation qui empêchent le port de fonctionner : la digue nord est trop courte pour faire barrage à la houle.

En décembre 2017, une campagne hivernale de travaux est engagée avec le prolongement de la digue nord qui passe de 90 à 150 mètres. (Réf 2)

Décembre 2011 – Commission d'enquête – Conclusions concernant autorisation pour la création d'un port (page 10 du document) :

La Commission d'enquête constate que les conditions de navigabilité et de sécurité nautique, font partie de celles qui ont le plus interpellé, à juste titre, le public. Il est vrai qu'aujourd'hui, même au regard des études ou avis de spécialistes, nul ne sait exactement ce que seraient les risques pour la navigation dans l'avant-port. Cela étant dû principalement à la configuration du chenal d'accès et à la courantologie qui s'établira effectivement à proximité des brise-lames, c'est-à-dire dans la passe d'accès au pré-chenal. L'efficacité de ces ouvrages n'est pas expérimentée et ne pourrait, en tout état de cause, être prouvée qu'après leur réalisation. Le problème d'accès au pré-chenal par les bateaux qui seraient amenés à naviguer latéralement à la houle avant d'effectuer un changement de direction par rapport à l'alignement d'entrée dans le chenal, ce qui peut présenter un danger ou au minimum des difficultés, même pour un marin averti. La



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

Ces conclusions restent valables aujourd'hui, la conception de l'avant-port étant inchangée.

26 mars 2013 – Chantier des Minimes – Les imprévus de chantier

La digue de Lazaret, construite à partir des matériaux de l'ancienne digue s'est affaïssée sur plus de 100 mètres

[Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans \(Réf 3\)](#)

27 juin 2016 – Port de Morgat et Port de Morin – Les travaux de compensation

Les ports de plaisance posent de plus en plus de problèmes aux élus gestionnaires.

Une fois réalisés, les ports de plaisance doivent être opérationnels coûte que coûte et les opérations de dragage peuvent s'avérer très coûteuses pour les collectivités.

Il est bon de rappeler ce qui a été fait à Noirmoutier après la réalisation de **Port de Morin**

- pour réduire l'ensablement à l'entrée du port de plaisance, des épis ont été disposés au Nord bloquant le transit sédimentaire Nord/Sud

- le transit sédimentaire Nord/Sud étant bloqué par les épis au Nord et les ouvrages du port, les plages du Sud étaient en danger d'érosion. Pour éviter leur disparition complète, des épis ont été disposés au Sud pour limiter le déplacement du sable restant

C'est tout le littoral qui est bétonné, quel paysage !

Bien sûr, au moment de la conception du projet de port, il n'était pas prévu d'épis sur les plages environnantes.

12 mars 2018 - Projet de Port Bretignolles : un dimensionnement nettement insuffisant

Les études du projet d'extension du Port de la Cotinière sont menées avec sérieux, les études du projet de Port Bretignolles ont été bâclées et ne permettent pas de porter en enquête publique une définition de port consolidée par de sérieux essais physiques

La Cotinière au banc d'essai (Réf 4)

Dans une cuve à houle de 40 mètres de côté, les maçons ont manié la truelle pour reproduire à l'échelle 1/35e le relèvement des fonds marins jusqu'à la bande côtière. Fidèles aux relevés bathymétriques, ils ont déposé le troisième et futur bassin de pêche (4ha) et son quai de débarquement de 200 mètres ceints de deux jetées qui le défendront des assauts de la mer. Du ciment, du remblai et d'autres petits cailloux sculptent aussi le chenal d'accès au port, dans le respect de cotes fournies par les ingénieurs, avec une marge d'erreur qui ne dépasse pas 3% par rapport aux configurations naturelles ... Tout le talent d'Artelia est d'obtenir une image fidèle de la réalité grâce à un modèle réduit judicieusement conçu. Houles et marées comprises.

"C'est un outil d'aide à la conception des ouvrages. Il est utilisé assez systématiquement dans le cadre de tels projets, parce que les ouvrages maritimes sont complexes à concevoir et à construire et qu'ils sont coûteux" résume Sébastien Leroux, le directeur de

projet maritime du laboratoire.

En fait le modèle physique vient éclairer le modèle numérique. Lequel atteint ses limites, par exemple, "pour évaluer la stabilité d'un enrochement soumis à une houle oblique, pour vérifier un franchissement d'eau ou pour anticiper les dommages sur le talus arrière d'une digue" ..

Le banc d'essai du projet de la Cotinière : un bassin représentatif à l'échelle 1/35



Une réplique à échelle réduite des jetées et du quai du troisième bassin de la Cotinière, sur l'île d'Oléron, a été réalisée dans le bassin d'essai grenoblois. PHOTO: NICOLAS DU BOIS.

Le banc d'essai du projet de port de plaisance de Bretignolles : un canal à houle





Le projet de Port Bretignolles s'inscrit sur un milieu marin complexe avec de nombreux enrochements impactant les courants

Le projet de Port Bretignolles est de conception innovante, de simples récifs artificiels protégeant l'avant-port. Aucun port actuel n'est protégé par de simples récifs artificiels. Le dimensionnement du projet de Port Bretignolles est plus compliqué que celui du projet de la Cotinière et, pourtant, il n'y a pas eu d'essais physiques représentatifs pour dimensionner les ouvrages maritimes, de simples essais en [canal de houle](#) !.

[La Grande Commission Nautique de 2009](#) avait donné un avis positif au projet avec une réserve combien justifiée sur le dimensionnement des récifs artificiels

Si le projet de port actuel de Bretignolles, avec le dimensionnement connu, était approuvé, par le préfet de Vendée, après enquête publique et était réalisé dans la foulée, ce ne serait qu'après réalisation qu'on constaterait l'efficacité des ouvrages du port.

Et comme il serait impossible de revenir en arrière, toutes les solutions seraient alors proposées pour améliorer l'efficacité des ouvrages du port quelles que soient les conséquences **environnementales** (*exemple : prolongement des récifs jusqu'à la côte entraînant un blocage du transit sédimentaire*)

Mars 2018 – Dossier de Port Bretignolles – Pièce C : Etude d'impact

Pour justifier le choix des récifs artificiels, le promoteur du projet cite des exemples de port de plaisance utilisant des barrières anti-houle de conception très différente.



3 avril 2018 – Pour protéger un avant-port, il faut de bonnes digues (Réf 5)

La Turballe. *Le département souhaite moderniser et dynamiser le port. La première étape consiste à sécuriser l'entrée du port en allongeant la digue de protection du chenal.*

Si Port Bretignolles était réalisé dans sa configuration actuelle, avec de seuls récifs artificiels pour protéger l'avant-port et une entrée difficile d'accès, la première étape, dans les années suivantes, serait de sécuriser l'entrée en ajoutant des digues. C'est toujours comme ça que ça se termine, une fois un port réalisé, on ne peut plus revenir en arrière, il faut tout faire pour améliorer le service aux usagers.

Dans un dossier bien ficelé, il faudrait que les concepteurs du projet évaluent le risque de non-fonctionnement de l'avant port et proposent des solutions pour y remédier si le risque est avéré, avec une analyse à l'appui des conséquences environnementales.

Projet de config de port de la Turballe

Projet de configuration générale



F1- REFERENCES DOCUMENTAIRES

- Réf 1 – A26- F1- 110508 Avis AE
- Réf 2 – A17- F1- Historique Port Médoc
- Réf 3 – A33- F1- Extension du Port des Minimes
- Réf 4 – A27- F1- La Cotinière au banc d'essai

F1- REF 1 - A26- 110508 Avis AE (pages 1 et 11)



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement
et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le - 9 MAI 2011

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet de création d'un port de plaisance
sur le site de la Normandelière à Brétignolles-sur-Mer**

(Département de la Vendée)

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité du dossier comprenant l'étude d'impact du projet (version datée d'octobre 2010, actualisée en février 2011) et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

A noter que le volet de mise en compatibilité du POS fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale distinct également joint au dossier d'enquête publique, en application des articles R.121-16 3°, L.121-12 et R.121-15 du code de l'urbanisme.

1 - Présentation du projet

Le dossier a pour objet l'aménagement sur trois ans d'un port de plaisance de 1.000 anneaux sur une emprise d'environ 80 hectares, intégrant des aménagements périphériques et des espaces verts pour un coût total estimé à 45 millions d'euros.

Le principe fondateur est de s'inspirer du fonctionnement d'un abers breton sur le littoral vendéen, par creusement et déroctage à l'intérieur des terres en vue de la création du bassin portuaire et des équipements connexes (commerces, aire de carénage, stationnements ...). Le dossier prévoit également l'implantation de deux récifs brise-lames de 200 et 350 mètres de longueur encadrant le chenal d'accès au port à créer, au niveau de l'estran rocheux. Le projet nécessiterait au total 1.800.000 m³ de déblais.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le site de la Normandelière constitue un précieux espace interstitiel entre les pôles urbains de Brétignolles-sur-mer et de Brem-sur-mer.

1/11

Le projet portuaire étant présenté comme une compensation au ralentissement de la croissance des bases fiscales liées à la construction dans le cadre d'une politique volontariste de maîtrise du rythme de construction et de l'étalement urbain, il aurait été intéressant que le dossier justifie de l'absence de mise en oeuvre à ce jour d'un PLU supprimant une partie des zones NA existantes et des moyens que s'est donnée la commune pour maîtriser la construction et la consommation d'espace dans cette attente.

F) Mesures compensatoires

Il est problématique qu'une part importante des mesures compensatoires envisagées ne soit pas de réalisation certaine, le porteur de projet formulant des engagements sans échéancier précis et sur des parcelles situées à l'extérieur du périmètre de la DUP dont il n'a pas la maîtrise foncière. La « consécration d'un sanctuaire écologique » annoncée est également imprécise, de même que le périmètre de la ceinture verte en cours de constitution, qui varie selon les pages et semble faire abstraction de sa superposition probable avec le périmètre d'une AOC viticole, a priori incompatible avec le reboisement envisagé.

5 - Conclusion

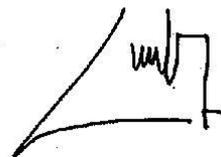
Le site de la Normandelière, espace naturel d'intérêt culturel, paysager, écologique et hydrologique, constitue une respiration entre les deux pôles urbains de Brétignolles-sur-mer et de Brem-sur-mer.

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 ultérieure 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.

Le préfet



Jean DAUBIGNY

11/11

Réf 2 – A17- Historique Port Médoc

MARDI 5 JUILLET 2011

Normandelière et la preuve par l'exemple Port Médoc

On ne vous dit pas tout , on vous ment .

Le Monsieur Port Médoc qui est intervenu lors de la réunion publique du 23 juin 2011 était sans doute invité par Christophe Chabot pour vanter les qualités du nouveau port de plaisance aux portes de l'estuaire de la Gironde et pour rassurer sur les coûts .

Le moment est venu de conter les péripéties de Port Médoc pour montrer combien la communication du maire et de son invité est mensongère . Le scénario d'un nouveau port de plaisance n'est pas celui rédigé par les promoteurs , il est toujours original et tient plutôt du film catastrophe . Il n'y a pas eu vraiment d'opposition au démarrage du projet de port de plaisance à la pointe du Verdon . Les associations environnementales ne se sont pas manifestées , le projet étant considéré comme exemplaire vu sa situation dans l'estuaire . Ce projet devait aussi permettre de relancer l'économie locale .

En 2001 , la plaquette de présentation de Port Médoc était , comme toujours , la promesse d'un bel avenir :

"Port Médoc , le nouveau port que l'océan attendait

Un port moderne et protégé accessible 24H/24 , 7 jours/7 , par toutes marées

Un port propre et respectueux de son environnement ... "

En novembre 2001 , est signé l'acte de concession de Port Médoc entre les 11 maires de la Communauté de Communes de la pointe Médoc et la société Guintoli Marine . Contrairement au projet de Port Brétignolles , le projet de Port Médoc était à l'initiative de la Communauté de Communes , une délégation de service s'imposait donc .

En septembre 2002 , la Grande Commission Nautique donnait , comme de bien entendu , un avis favorable . On pourra juger de la pertinence de cet avis en fonction des évènements à venir .

Inauguration de Port Médoc mi 2004 ., son coût : 32 000 000 d'Euros .



En mai 2007 , l'Association des Investisseurs et Utilisateurs (AIU) dénonce l'impossibilité de rentabiliser les anneaux et souligne des erreurs de conception et de construction qui empêchent le port de fonctionner : la digue nord est trop courte pour faire barrage à la houle

En décembre 2007 , une campagne hivernale de travaux est engagée avec des opérations de dragage (arrêté préfectoral autorisant le dragage de 60 000 m3 de sédiments chaque année) et un prolongement de la digue nord passant de 90 à 150 m (coût : 3 000 000 d'Euros)

En avril 2008 , La Chambre Régionale des Comptes d'Aquitaine s'intéresse à la gestion de Port Médoc entre 2003 et 2005 , met en évidence des incorrections dans l'enregistrement comptable des mouvements financiers liés à l'opération de Port Médoc et juge la délégation de service .

En octobre 2009 , les actualités de Soulac mettent en avant les problèmes récurrents d'envasement de Port Médoc , envasement accéléré depuis la modification de l'entrée du port et la prolongation de la digue. Les coûts de dragage du bassin ont été nettement sous-estimés dans le dossier d'instruction . Et le journaliste ironise sur la promesse faite en 2001 *"Tous les plaisirs du port de plaisance réunis à Port Médoc Atlantique , bassin protégé en eau profonde , accessible toute l'année , 7 jours/7 , par toutes marées" !*

En avril 2010 , un audit est lancé sur Port Médoc , le Président de la CC convient que la *"politique tarifaire de Port Médoc n'est pas limpide"* . Un projet immobilier *"Village de la presqu'île"* est très attendu pour relancer Port Médoc . C'est à chaque fois la même chose , l'immobilier au secours d'un port !

En mars 2011 , les plaisanciers expriment leurs colères , certains se retrouvent en difficulté , ils perdent beaucoup d'argent .

En avril 2011 , le résultat de l'audit est sans appel : *"Port-Médoc dans le rouge"* . Le bilan après 7 ans d'exploitation est décevant , le port est sous perfusion . Sans les avances du groupe qui gère Port Médoc , *"24 000 000 d'Euros cumulés depuis 2005"* , la filiale gestionnaire du port de plaisance aurait déposé son bilan . Les bilans de Port Médoc n'offrent pas de perspectives rassurantes . C'est l'amodiation qui est en cause , *"elle est plus adaptée aux gros bateaux et à la clientèle aisée de Méditerranée , mais ne fait pas recette sur notre frange de côte"* . Le consultant préconise *"des contrats de locations annuelles renouvelables par tacite reconduction"* et *"des tarifs compétitifs"* , actuellement les tarifs de Port Médoc sont en moyenne 37% supérieurs à ceux pratiqués à Arcachon , La Rochelle et Royan .

Port Médoc n'est pas Port Brétignolles , sa conception est simple et totalement classique , son ancrage dans l'estuaire est logique , sa situation à la Pointe de Grave est naturelle , et pourtant que de problèmes ! . Port Brétignolles serait beaucoup plus dangereux compte tenu de sa conception innovante et de son ancrage (marin et terrestre)

sur le site de la Normandelière . Comment peut-on croire que le coût de Port Brétignolles serait du même niveau que celui de Port Médoc ? Il faut être béni-oui-oui pour gober une telle énormité . Si après une telle histoire , il y a encore des indécis à Brétignolles sur Mer , c'est que ces personnes ne veulent pas entendre .

Mobilisez vous pour donner votre avis à l'enquête publique , n'ayez pas peur du maire de Brétignolles sur Mer , ayez peur du projet de port de plaisance et de ses conséquences pour la commune . Demain il sera trop tard

Port Médoc aujourd'hui :



Réf 3 – A33- F1- Historique Extension du Port des Minimes

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans

A LA UNE / LA ROCHELLE / Publié le 24/10/2014 à 17h55. Mis à jour le 25/10/2014 par Laure Ménard.



▲ Le chantier d'agrandissement du port de plaisance de La Rochelle, annoncé il y a quatorze ans et débuté en mars 2011, n'a pas été un long fleuve tranquille. ©PASCAL COUILLAUD

L'inauguration du port de plaisance, de la passerelle Nelson-Mandela et de la digue du Nouveau Monde a lieu ce samedi. L'occasion de revenir sur un chantier mouvementé

Le chantier d'agrandissement du port de plaisance de La Rochelle, **annoncé il y a quatorze ans et débuté en mars 2011**, n'a pas été un long fleuve tranquille. **Affaissements répétés de la digue du Lazaret, retards dans les travaux, facture revue à la hausse...** Les mauvaises nouvelles se sont accumulées.

Reste que l'extension de 15 hectares du port des Minimes, qui couvrait déjà 55 hectares, fait passer cet équipement dans une autre dimension. **Ses 5 000 places en eau profonde font de lui le plus grand port de la façade atlantique**, et l'un des plus grands du monde.

Près de 55 millions d'euros ont été investis pour accueillir de nouveaux plaisanciers et soutenir une économie qui génère de nombreux emplois dans l'agglomération.

Ce samedi, l'extension du port de plaisance, la passerelle Nelson-Mandela et la digue du Nouveau Monde (digue Nord) seront inaugurées. Avant la grande fête nautique, "Sud Ouest" revient sur les grands moments qui ont émaillé ce chantier majeur.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ Vues aériennes du port de plaisance des Minimes. En 2005, avant les travaux d'extension, et en 2014, après les nouveaux aménagements. ©CRÉDIT PHOTO : FRANCK MOREAU ET PASCAL COUILLAUD

Historique

1972 – Construction du port des Minimes, avec 3600 anneaux, sur 55 hectares.

26 décembre 1999 – La tempête fait rage. Dans la nuit, un ou plusieurs paquets de mer font fi de la digue du Lazaret. Les Minimes sont inondés.

Lancement du projet

Mai 2000 – En Conseil municipal, Maxime Bono annonce que la digue du Lazaret a besoin d'être restaurée. Coût total estimé : près de 1,2 million d'euros.

Novembre 2000 – Maxime Bono, maire de La Rochelle, annonce un projet d'extension du port de plaisance rochelais au Salon nautique de Paris.

1er juin 2007 – Le maître d'œuvre de l'agrandissement du port de plaisance est officiellement désigné. Il s'agit d'un groupement d'entreprises nantais du nom d'Arcadis-Urbicus. Ce chantier est estimé à 28,5 millions d'euros. Il comprend l'agrandissement du port, la création de 1000 à 1200 anneaux supplémentaires, le déplacement de la digue du Lazaret, la protection du quai des Tamaris et la création d'une nouvelle digue nord.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ Les différents éléments du projet d'extension du port de plaisance de La Rochelle ©CRÉDIT PHOTO : DR

11 juin 2007 – Début de l'enquête publique concernant le projet d'extension du port de plaisance.

Analyses des fonds marins

Janvier 2009 – Première analyse des fonds marins avec extraction de sédiments à 2,30 mètres pour évaluer le risque sanitaire pour les personnes amenées à travailler sur l'extension du port (des substances radio-chimiques avaient été découvertes en 2005 lors d'une opération de dragage du chenal du Vieux Port).

20 juillet 2009 – Deuxième analyse des fonds marins (jusqu'au 1er août) sur demande de la préfecture. Les prélèvements de sédiments, plus poussés, atteignent 6 mètres. Les résultats rendront, ou non, possible le projet d'extension du port des Minimes.

28 juin 2010 – Le Conseil municipal attribue huit des neuf lots du marché d'agrandissement du port de plaisance. La démolition et la reconstruction de la digue du Lazaret sont dévolues au groupement Guintoli pour un montant de 5,54 millions d'euros hors taxes.

Budget prévisionnel de l'extension du port de plaisance : 52 millions d'euros HT (Région, 12 millions; Département, 12 millions; Ville, 14 millions; Agglomération, 6 millions; Régie du port, 8 millions).

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ Au total, 850 000 mètres cubes de boues seront rejetés en mer ©CRÉDIT PHOTO : XAVIER LEOTY

En plus de la drague hollandaise, une barge équipée d'une pelleteuse travaille au Lazaret. Elle cure le fond pour atteindre les surfaces dures sur lesquelles sera appuyé le morceau de digue.



▲ La drague "Hein" et la barge équipée d'une pelleteuse ©CRÉDIT PHOTO : XAVIER LÉOTY

Les travaux d'extension du port de plaisance débutent depuis le Bout blanc. Les engins sont arrivés et à l'oeuvre.



▲ Le ballet des engins, acte 1 ©CRÉDIT PHOTO : PASCAL COUILLAUD

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr

4 novembre 2011 – Le juge des référés du tribunal administratif de Poitiers rejette le recours de l'association Robin des bois, qui réclamait l'arrêt des travaux. La drague peut continuer de draguer.

17 novembre 2011 – L'association écologiste Nature environnement 17 dépose un second recours contre les travaux d'agrandissement du port de plaisance des Minimes, "au titre du code de l'environnement".

Le chantier dans sa phase effective

21 novembre 2011 – Début du chantier déconstruction/construction de la digue du Lazaret. On annonce sa livraison juillet 2012.



▲ La transformation du paysage portuaire ne fait que débuter. ©CRÉDIT PHOTO : XAVIER LÉOTY

29 novembre 2011 – Le Conseil général annonce qu'il n'accordera pas les 12 millions d'euros sollicités par Maxime Bono pour l'extension du port des Minimes. Il faudra se contenter de 3,2 millions, versés par tranches. Le Conseil régional, lui, s'est engagé à soutenir le projet à hauteur de 12 millions.

20 décembre 2011 – Le tribunal administratif de Poitiers rejette la première demande de Nature Environnement 17 visant la suspension des travaux d'extension du port des Minimes.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr

en œuvre ». Il ressort que les vases constituant l'assise de la nouvelle digue ne sont pas homogènes et ne permettent pas la constitution de la digue telle que prévu.

31 décembre 2012 – 2200 demandes de places sont en souffrance. La Régie du port annonce la livraison imminente de l'extension. Début des études pour l'attribution des places au long des 17 pontons (3 km) et 600 catways (petits appontements flottants) de la nouvelle infrastructure.

Deuxième affaissement

1er mars 2013 – Deuxième affaissement de la digue du Lazaret de près de 1,20 mètres de long sur 1,20 mètres de haut. Des sondages sont prévus jusqu'à la mi-avril pour connaître la nature exacte des aléas du chantier.



▲ Nouvel affaissement de la digue du Lazaret ©CRÉDIT PHOTO : PASCAL COUILLAUD

25 mars 2013 – Maxime Bono demande au Conseil municipal de l'autoriser à engager d'éventuelles poursuites judiciaires : "S'il y a une erreur sur le diagnostic initial, c'est la responsabilité du maître d'œuvre, c'est-à-dire Arcadis, répond un fin connaisseur du dossier. Si c'est une faute dans la conduite des travaux, c'est celle de l'entreprise, Guintoli. Si ce sont des boulettes dans les calculs, notamment sur la qualité du soubassement, les torts peuvent être partagés."

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr

mètre et d'espérer que le puzzle de rochers trouve naturellement sa place. On parle désormais d'une livraison début 2014.



▲ Reprise des travaux sur la digue du Lazaret après le deuxième affaissement ©CRÉDIT PHOTO : XAVIER LÉOTY

Juillet 2013 – Les nouveaux pontons ont pris place dans l'extension.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ Le chantier avance, les pontons sont installés ©CRÉDIT PHOTO : PASCAL COUILLAUD

27 septembre 2013 – La digue du Lazaret est consolidée. Le directeur de la Régie du port de plaisance, Bertrand Moquay, affirme qu'elle sera achevée en novembre 2013 et que son aménagement sera lancé au premier semestre 2014. Le chantier de la nouvelle digue Nord avance dans les temps. Il reste 70 mètres de linéaire à étirer sur les 640 mètres de cet ouvrage. On parle d'une livraison au printemps.

Octobre 2013 – La livraison de la digue du Bout blanc est annoncée en février et celle de la digue du Lazaret à la mi-décembre 2013.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ Maxime Bono, maire, Frédéric Charpail et Nanou-Jaumouillié, conseillers municipaux, sur la longue jetée de la digue Nord, future grande promenade en ceinture de l'extension du port. ©CRÉDIT PHOTO : XAVIER LÉOTY

7 novembre 2013 – La grande digue Nord, celle qui borde l'extension du port de plaisance des Minimes, en bordure du chenal d'accès au Vieux Port et dans l'alignement de la promenade des Tamaris, est en voie d'achèvement. Le chantier a rejoint le musoir auquel doivent se raccorder les derniers contreventements. Longueur totale de l'ouvrage : 620 mètres. Au printemps, une longue passerelle métallique de 164 mètres raccordera l'autre extrémité de la digue au Bout-Blanc (au pied de la station météo).

Troisième affaissement

5-6 décembre 2013 – Troisième effondrement de la digue du Lazaret dans la nuit. Aucun blessé n'est à déplorer. La brèche est visible de part et d'autre du chenal. Une cinquantaine de mètres de la partie supérieure de la digue s'est effondrée verticalement, à l'endroit même où, un an auparavant, un premier tassement avait eu lieu. La carapace de l'ouvrage (parois externes) est restée intacte aussi bien à l'intérieur du port que côté chenal. **Les vases sur lesquelles la digue est censée s'appuyer manquent (toujours) d'homogénéité.** Un brise-lames est installé.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ Après le troisième effondrement de la digue du Lazaret. ©CRÉDIT PHOTO : ROMUALD AUGÉ

On annonce une livraison de la nouvelle digue Nord en janvier 2014. Elle sera baptisée digue du Nouveau Monde.

14 mars 2014 – Reprise des travaux sur la digue du Lazaret. L'entreprise Guintoli commence à rapporter des enrochements. Pour recharger la digue, un **cheminement extérieur** (côté chenal) va être créé. Il sera **conservé pour conforter la digue**. On annonce une livraison en juin 2014.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ Mise en place de la future passerelle Nelson-Mandela ©CRÉDIT PHOTO : PASCAL COUILLAUD

1er avril 2014 – L'entreprise ETPO, en charge de l'extension du port des Minimes (côté Bout blanc), pose l'élément le plus haut de la passerelle, qui raccordera la nouvelle digue à la promenade des Tamaris.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ La mise en place de la passerelle Mandela, qui relie la nouvelle digue du port des Minimes à la promenade des Tamaris, le long de l'avenue Michel-Crépeau, est achevée. ©CRÉDIT PHOTO : XAVIER LÉOTY

19 avril 2014 – Jean-François Fontaine, nouveau maire de La Rochelle, annonce que les travaux d'extension du port de plaisance vont coûter plus cher que prévu.

Premiers bateaux dans le premier bassin

29 mai 2014 – Amarrage des **premiers bateaux dans le nouveau bassin des Tamaris**, entre la digue Nord et la digue du Bout blanc, qui sont terminées.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ 973 places ont été créées dans le nouveau bassin des Tamaris ©CRÉDIT PHOTO : XAVIER LÉOTY

2 juin 2014 – On annonce la fin du chantier de "confortation" de la digue du Lazaret en juillet 2014. Il s'agit de draguer les pans qui se sont effondrés et de constituer un pied de digue côté chenal : des risbermes, sortes de pentes glissant en escalier vers le lit du chenal. **La largeur du chenal s'en trouve réduite de 15 mètres.**

1er juillet 2014 – La somme de **2,3 millions d'euros** a été inscrite au **budget supplémentaire** du Conseil municipal pour couvrir le surcoût des travaux de l'extension du port de plaisance des Minimes et mener à terme le chantier. Le coût de la construction de la digue du Lazaret avait été fixé à 5,5 millions d'euros, puis porté à 8 millions à la suite du premier affaissement. **Jean-François Fontaine décide d'engager des recours contre les entreprises.**

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ Jean-François Fountaine, maire de La Rochelle depuis mars 2014, a repris le dossier en main ©CRÉDIT
PHOTO : XAVIER LÉOTY

Budget final de l'extension du port de plaisance : 54,2 millions HT. Conseil régional, 12 millions; Conseil général, 3,2 millions; Agglomération de La Rochelle, 6 millions; Ville de La Rochelle, 25 millions; Régie du port de plaisance, 8 millions.

2 juillet 2014 – Du côté du nouveau bassin dans le prolongement de l'allée des Tamaris, les travaux d'extension du port des Minimes sont terminés. Un tiers des anneaux sont occupés. La numérotation des têtes de ponton est faite. Du côté du Lazaret, en revanche, la consolidation de la digue effondrée demande encore de la patience.

Aout 2014 – Livraison officielle de la passerelle de 164 mètres, entre la digue Nord et la promenade des Tamaris. La digue du Lazaret est achevée.

Nouvelle mauvaise surprise

1er septembre 2014 – Une houle excessive agite le plan d'eau à la pointe est du bassin, au pied de la digue du Bout blanc et au droit de la passerelle qui donne un accès direct au chenal. Pontons et bateaux sont secoués. Un voilier et une unité à moteur voient leurs étraves rabotées. On annonce l'installation d'un brise-clapot provisoire et le lestage des pointes des pontons les plus exposés.

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

04/04/2018

Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans - Sud Ouest.fr



▲ À force de frottement contre le ponton, l'étrave en polyester s'est endommagée. ©CRÉDIT PHOTO : PHILIPPE BAROUX

Octobre 2014 – Les 1160 nouveaux anneaux ont trouvé preneur. Les derniers aménagements du parking de la digue sont toujours en cours (fin annoncée en décembre).

Inaugurations ce samedi

25 octobre 2014 – Inauguration de l'extension du port de plaisance, de la passerelle Nelson-Mandela et de la digue du Nouveau Monde (digue Nord), à 16 h 30, allée des Tamaris. Au programme de cette journée : baptêmes en mer pour tous (à 15 heures, rendez-vous à l'épi de dragage, avenue Michel-Crépeau) et parade nautique (à 17 heures, digue du Nouveau Monde).

<http://www.sudouest.fr/2014/10/24/extension-du-port-des-minimes-de-la-rochelle-retour-en-images-sur-un-projet-vieux-de-14-ans-1715037-1391.php>

Réf 4 – A27- La Cotinière au banc d'essai

SAINT-PIERRE-D'OLÉRON (17) La résistance aux événements climatiques majeurs du futur port est testée dans les Alpes. Les simulations rassurent marins et élus insulaires



DOSSIER RÉALISÉ
PAR PHILIPPE BAROLUX
p.baroux@sudouest.fr

Le port de pêche de La Cotinière tutoie les massifs enneigés de La Chartreuse et du Vercors, au pied desquels déferlent, depuis cet hiver, les grandes houles de l'Atlantique. C'est à Grenoble que les ouvrages du projet d'extension charentaise maritime subissent les assauts répétés et modélisés de conditions de mer extrêmes. À la manœuvre des tempêtes, les spécialistes du laboratoire d'hydraulique Artelia, détenteurs d'une expérience plus que centenaire dans la mécanique des fluides, la résistance des ouvrages et les forces obscures du déplacement des masses d'eau.

Philippe Barolux

Ils ont réservé le plus grand de leurs cinq bassins d'essais au projet de la commune de Saint-Pierre-d'Oléron (17). Dans une cuve à houle de 40 mètres de côté, les maçons ont manié la truelle pour reproduire à l'échelle d'1/35^e le relèvement des fonds marins jusqu'à la bordure côtière. Fidèles aux relevés bathymétriques, ils y ont déposé le troisième et futur bassin de pêche (4 hectares) et son quai de débarquement de 200 mètres ceints des deux jetées qui le défendront des assauts de la mer. Du ciment, du remblai et d'autres petits cailloux sculptent aussi le chenal d'accès au port, dans le respect des cotes fournies par les ingénieurs, avec une marge d'erreur qui ne dépasse pas 3 % par rapport aux configurations naturelles.

Modèle judicieusement conçu

Une fois rempli, le plan d'eau est agité par les impulsions d'un batteur. L'oscillation reproduit les différents scénarios de propagation de la houle du large vers le port. La rusticité des installations qui abrite un simple hangar ne dit rien du bagage scientifique qui sert ici la loi de la similitude. En apparence seulement, car tout le talent d'Artelia est d'obtenir une image fidèle de la réalité grâce

à un modèle réduit judicieusement conçu. Houles et marées comprises.

«C'est un outil d'aide à la conception des ouvrages. Il est utilisé assez systématiquement dans le cadre de tels projets, parce que les ouvrages maritimes sont complexes à conce-

Aucun superlatif d'une nature en furie n'a été épargné aux ouvrages

voir et à construire, et qu'ils sont coûteux», résume Sébastien Ledoux, le directeur de projet maritime du laboratoire. En fait, le modèle physique vient éclairer les ombres laissées par le modèle numérique. Lequel atteint ses limites, par exemple, «pour évaluer la stabilité d'un enrochement soumis à une houle oblique, pour vérifier un franchissement d'eau ou pour anticiper les dommages sur le talus arrière d'une digue».

Un déferlement spécifique

L'analyse est finement poussée. Les enrochements qui étirent à l'échelle les jetées cotinières proviennent de l'une des carrières des Deux-Sèvres pressentie pour approvisionner le chantier. Un code couleur distingue les différentes tailles de blocs qui seront mis en œuvre lors du terrasse-

ment. Bleu pour les plus petits granits (de 100 à 400 kilos), gris pour les plus communs (de 3 à 5 tonnes), rouge pour les plus robustes (de 4 à 6 tonnes) désignés pour recevoir les premiers l'impact de la houle en bout de digue, etc. La coloration sur une seule face permet d'identifier rapidement les défauts dans la cuirasse, lorsque l'agitation retourne les pierres de la maquette.

Particularité locale, le relèvement des fonds à l'approche du port déclenche un phénomène de déferlement bien connu des marins cotinières. Les techniciens se sont appliqués à le vérifier et à l'amplifier en simulant des événements décennaux, centennaux et jusqu'à la surcote marine de Xynthia, accentuée de 60 centimètres pour anticiper les effets du réchauffement climatique. Les plus hautes houles, les séquences de vagues les plus scélératees, les plus hauts coefficients de marées, aucun superlatif d'une nature en furie n'a été épargné aux ouvrages. L'enjeu restant de garantir leur résistance et le confort du bassin pour sa dynamique flottille de pêche.

Durant un mois, les effets de houles dominantes d'ouest ont été testés et vendredi dernier, le modèle était démonté pour passer sud. Les tests se poursuivront jusqu'à la mi-avril. Le laboratoire doit encore

éprouver les scénarios d'entrée directe de la houle dans l'axe du chenal. Près de 70 scénarios différents sont élaborés au total, corrections comprises, et les premiers enseignements affleurent : «L'ouvrage sera dimensionné à partir de critères plus sécuritaires que ceux du port existant, résume l'ingénieur, qui ajoute : Ce modèle physique a déjà démontré que les critères retenus sont bons. Si ce n'avait pas été le cas, il aurait fallu bouger les digues.» Ce qui ne signifie pas que la copie numérique n'a pas

déjà reçu quelques amendements. Mais il est clairement dit qu'ils sont posés à la marge. Ici, c'est un coude de digue de 11 mètres qui sera relevé de 50 centimètres, là, c'est une pente de jetée que la pelleuse adoucira, au-delà de la terre-plein recevra 40 centimètres de remblai supplémentaires.

Sud-Ouest du 12 mars 2018



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 2

Fiche N°2 - Navigabilité

Rubrique - Sécurité navigation dans l'avant-port

ARGUMENTATION : Le résumé

Le nouveau projet de port de plaisance de La Communauté de Communes du Pays-de-Saint-Gilles-Croix-de-Vie étant identique à celui de la communes de Bretignolles-sur-Mer en 2011 sur le Domaine Public Maritime, les réserves émises par des experts sur les conditions de navigation dans l'avant-port restent valables aujourd'hui.

Nous pouvons reprendre les conclusions de la commission d'enquête de 2011

« nul ne sait exactement ce que seraient les conditions de navigabilité et de sécurité nautique, si le port était réalisé. Cela étant dû principalement au creusement du chenal, au déroctage, à la courantologie, à l'hydro-sédimentologie, à l'édification des brise-lames dont l'efficacité n'est pas certaine et ne pourrait, en tout état de cause, être prouvée qu'après leur réalisation »

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

« La Commission d'enquête émet donc les plus vives réserves sur la sécurité nautique et les conditions de navigabilité auxquelles auront à faire face les plaisanciers »

ARGUMENTATION : Le détail

Déposition de Eugène Riguidel à l'enquête publique de 2011 : lettre de février 2009

Landaul le 8 Fer 2009

Eugène Riguidel
Kergoulec
56 690 LANDAUL

La Vigie
BP N° 3
85420 BRETIGNOLLES s/M

Monsieur le Président, après consultation du dossier "Projet de création du port de plaisance de la Mandelrière" je vous livre ici mes réflexions et sentiments face à ce qui restera j'espère une très mauvaise idée.

Quel marin oserait demander une installation portuaire dans un contexte maritime aussi difficile. Je vois très mal un bateau s'approcher de cette côte dangereuse par temps un peu fort. Je me demande ce que feraient les bateaux pris sous un orage, pris par la basse mer ou la nuit.

L'équilibre installé au fil des siècles par les éléments naturels est fragile, la fragilité d'un bijou

Bretignolles est unique et les habitués les utilisateurs en profitent intelligemment, ce sont eux les marins

Je reste à votre disposition

Bon courage Amicalement

Eugène Riguidel
le 8/2/09



31 mars 2009 : **La Grande Commission Nautique** donne un avis favorable au projet de port de Bretignolles avec une réserve importante pour les conditions de navigation dans l'avant port (**voir fiche 1 conception - dimensionnement**)

« le positionnement, la dimension et la hauteur des récifs semi-immergés brise-lames devront être optimisés par modélisation pour minimiser l'agitation dans l'avant-port »

Cette réserve reste valable aujourd'hui, la conception sur le domaine public maritime étant toujours la même.

[Avis de la commission d'enquête publique de 2011](#)

"Les conditions de navigabilité et de sécurité nautique, dans la perspective de la création du port, font partie de celles qui ont le plus interpellé, à juste titre, le public.

Il est vrai qu'aujourd'hui, même au regard des études ou avis de spécialistes, nul ne sait exactement ce que seraient les conditions de navigabilité et de sécurité nautique, si le port était réalisé. Cela étant dû principalement au creusement du chenal, au déroctage, à la courantologie, à l'hydro-sédimentologie, à l'édification des brise-lames dont l'efficacité n'est pas certaine et ne pourrait, en tout état de cause, être prouvée qu'après leur réalisation.

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

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

Le projet de port de plaisance du nouveau dossier étant identique à l'ancien sur le Domaine Public Maritime, l'avis de la commission d'enquête publique de 2011 reste valable

Mai 2017 : **Un facteur passé sous silence et qui augmenterait considérablement les risques de navigabilité dans ce port : l'effet Venturi ([voir explication sur vidéo – lien internet](#))**

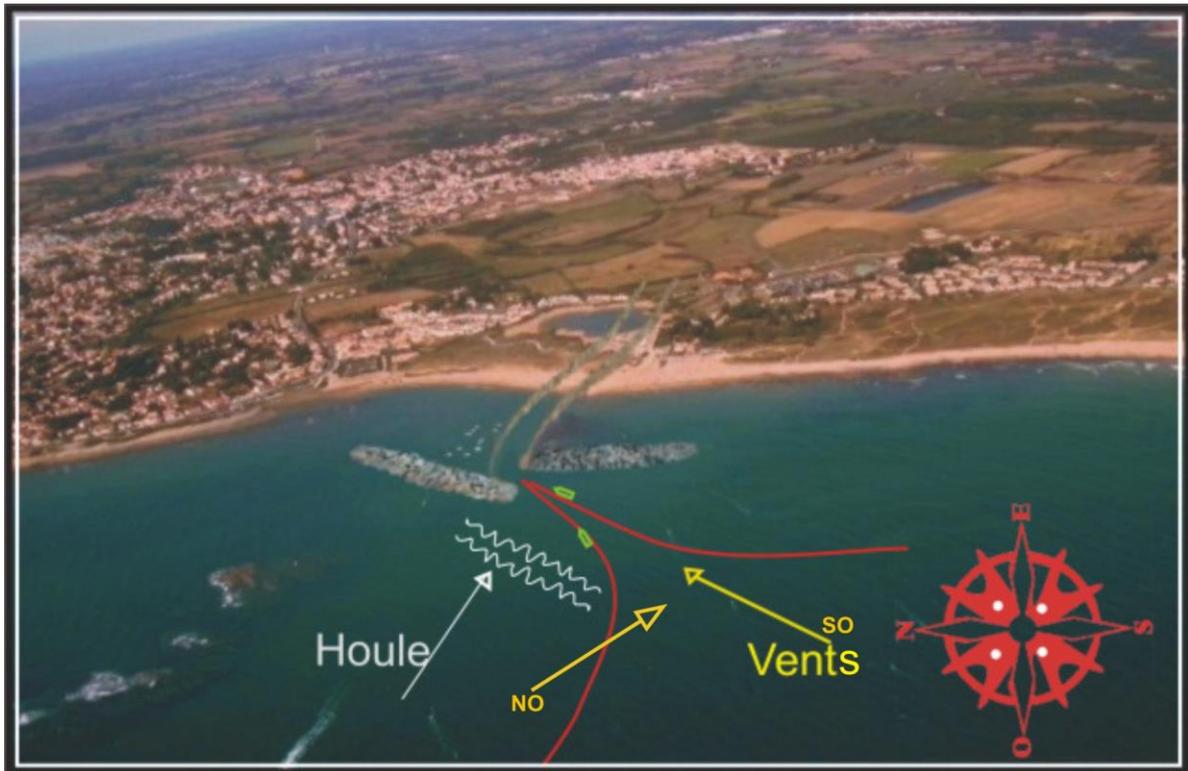
Des extraits d'images de la vidéo

Effet Venturi lié à la configuration du port : bassin cul de sac



Conditions d'entrée et de sortie du port





La Vigie : Entrée à haut risque

A l'examen, la navigabilité se révèle dangereuse dès un 4 Beaufort. Les arguments commentaires du dossier se réfèrent abusivement au rapport de la Grande Commission Nautique, sans préciser que l'avis favorable est conditionné par la mention « Avec réserves ».

Cet avis n'engage donc pas la responsabilité de la Commission. D'éminentes et impartiales personnalités ont déposé leurs analyses lors de l'enquête publique de 2011 avec de sévères avertissements dans leurs conclusions.

Même l'autorité environnementale émet sa réserve dans un rapport

Aux vues des modifications du projet par rapport à celui condamné à l'enquête de 2011 :

1 - décalage des bassins pour prétendre éviter la zone humide alors qu'elle en périra inéluctablement,

2 - le portage du projet par la CDC, ce qui indique seulement une répartition des charges et des risques financiers sur plus de contribuables.

Le constat est sans appel : rien de substantiellement différent !

a) - le lieu est le même, coté terre et coté Mer sont impactés de tous bords.

b) - les nombreux impacts sur l'environnement relevés en 2011 restent irréductibles.

d) - Les soi-disant mesures compensatoires sont toujours aussi aléatoires.

e) - les dégâts pour l'utilisation du domaine maritime sont toujours en dehors de la moindre justification d'une Utilité Publique Majeure.

F) - L'aspect juridique de rigueur révèle toujours les mêmes points légitimant des recours

6 juin 2018 – La Grande Commission Nautique émet un nouvel avis favorable, mais sans réserves, effaçant l'avis précédant de 2009

Réserve de la Grande Commission Nautique en 2009 : « *le positionnement, la dimension et la hauteur des récifs semi-immergés brise lames devront être optimisés par modélisation pour minimiser l'agitation dans l'avant-projet* »

Avis de la Grande Commission Nautique de 2018 : « *les recommandations de la GCN de 2009 ne sont plus adaptées car la nouvelle implantation des brises lames marquant l'entrée du chenal a changé* »

La conception de l'avant-port n'ayant pas changé depuis 2009, qui peut justifier un tel revirement ?

Conclusion de la Grande Commission Nautique du 6 juin 2018

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mercredi 06 juin 2018 pour émettre un avis sur le volet sécurité de la navigation du projet de création du port de Brétignolles-sur-Mer, tel que décrit dans le procès-verbal ci-joint.

La commission émet un avis favorable à l'unanimité avec les recommandations suivantes :

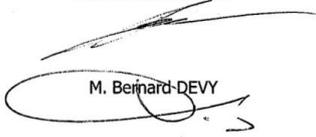
- Compte tenu des caractéristiques des fonds aux approches du futur port (platier de la Grande Roche), il est recommandé d'observer la proposition inscrite dans le projet de mise en place de deux bouées cardinales.
 - S'agissant de l'approche du chenal d'entrée du futur port, les recommandations de la GCN de 2009 ne sont plus adaptées car la nouvelle implantation des brises-lames marquant l'entrée du chenal a changé. L'alignement d'accès au chenal tel que décrit dans le projet au 056°-236° peut induire le navigateur en erreur en raison de la présence d'une chicane à l'entrée du chenal. Il est recommandé d'ajouter des bouées latérales supplémentaires dans le chenal et de modifier ou de supprimer l'alignement d'accès au chenal.
 - Pendant la phase de travaux sur le domaine maritime, compte tenu de l'activité habituelle sur zone (école de voile et mise à l'eau d'embarcations depuis la plage), il est recommandé d'adapter la réglementation relative à l'accès et à l'activité dans la zone.
 - Avant la mise en service du nouveau port, il est recommandé d'organiser une commission nautique locale pour finaliser les aspects sécurité nautique du projet.
- **Mesures géophysiques** : en application de l'article L413-1 du code minier nouveau, transmettre au Shom les résultats des mesures hydrographiques et géophysiques (bathymétrie, courant, sédimentologie) réalisées dans le cadre de ce projet ;
 - **Information nautique** : pendant les phases de travaux et à la clôture des travaux, les modifications des caractéristiques nautiques des zones concernées (topographie des parties terrestres, bathymétrie des bassins portuaires, caractéristiques du balisage, caractéristiques du port...) seront transmises au Shom pour la mise à jour de la documentation nautique (carte marine, instructions nautiques...).

Signature des membres

Le président
M. Olivier BODHUIN



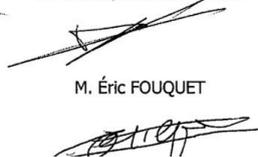
M. Alexandre ROYER



M. Bernard DEVY

Les membres

M. Christophe MONNEREAU



M. Éric FOUQUET

Le secrétaire
M. Olivier PARVILLERS



M. Pascal LUCAS



M. Dominique HARDY

DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 3

Fiche N°3 - Projets de port de plaisance : Retours d'expériences

Rubrique : Retours d'expériences

ARGUMENTATION : Le résumé

Tous les projets de ports de plaisance que nous avons suivis montrent qu'il y a des risques élevés à tous les niveaux :

Au niveau de la conception du projet si les moyens d'essais ne sont pas suffisamment représentatifs.

Au niveau de la réalisation du projet, il y a les risques liés aux aléas de chantier pour des projets complexes réalisés en milieu hostile avec des conséquences : dépassement de délais et surcoût

Au niveau de l'exploitation :

- il y a des risques financiers liées à des opérations non prévues nécessitant de nouveaux investissements (modifications ou ajout d'ouvrages portuaires, opérations de dragage)
- il y a des risques financiers liés à l'équilibre des comptes si les locations d'anneaux ne se passent pas comme prévu
- il y a des risques environnementaux, le transit sédimentaire étant impacté par les ouvrages du port : érosion aggravée des plages voisines

Au niveau social, il y a des risques de division de la population et de discorde autour de projets ne faisant pas l'unanimité.

Dans le dossier de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer, transmis au préfet de Vendée le 16 mars 2018, **le retour d'expérience n'est pas pris en compte**, les promoteurs du projet vantant une opération exemplaire sans incertitudes.

Il n'y a aucune analyse et évaluation des risques et, donc, aucune proposition d'élimination des risques pour les points suivants :

La conception du port.

La conception du port s'appuie sur de simples tests en canal à houle, les promoteurs du projet étant sûrs de leur fait.

Nous pensons que cette conception de port, avec des récifs artificiels, une solution innovante, ne serait vraiment testée qu'une fois le port réalisé et qu'il faudrait alors apporter toutes les corrections nécessaires pour améliorer la sécurité de navigation dans l'avant-port quelles que soient les conséquences sur l'environnement.

Les aléas de chantier.

Les aléas d'un chantier en milieu hostile sont nombreux, les promoteurs du projet affichent des délais et des coûts sans incertitudes. Les contribuables que nous sommes ont besoin de savoir comment la collectivité assurerait les surcoûts qui nous paraissent inévitables compte-tenu du retour d'expérience et de la complexité du chantier.

L'exploitation du port.

L'exploitation du projet n'est pas financièrement assurée, les promoteurs du projet proposent des équilibres financiers sans incertitudes comme si tout était défini et cadré. Pourquoi alors ne définissent-ils pas de façon plus précise les opérations de dragage des bassins portuaires : les boues seraient rejetées en mer ou traitées à terre, l'impact sur les coûts ne serait pas le



même ? Il n'y a que les opérations de dragage du chenal qui sont parfaitement définies dans le dossier de port.

L'environnement.

Les risques environnementaux sont liés aux ouvrages du port et à leur évolution, le retour d'expérience montre les conséquences des ouvrages portuaires sur le transit sédimentaire : la destruction de plages en particulier, la formation de tombolos, ...

Compte-tenu de toutes ces incertitudes, c'est le principe de précaution qui devrait s'appliquer.

ARGUMENTATION : Le détail

Février 2006 – Dans la thèse de EWAN Sonnic ([voir sur internet](#) – Réf 1) , un retour est fait sur le projet de port de plaisance de Trebeurden (**pages 99 à 101**) : voir [l'extrait sur serveur](#) -

C'est une histoire classique mais ce qui était possible à cette époque ne l'est plus aujourd'hui

Première page de l'extrait :

A la fin des années soixante, à l'image de nombreux autres secteurs du littoral, le petit port d'échouage de Trebeurden suffisait au bonheur des plaisanciers autochtones. Mais en pleine fièvre plaisancière, l'idée de construire un port à flot abrité par une digue est apparue dès les années soixante-dix¹⁸⁵. Le projet va ronronner une dizaine d'années avant de se préciser suite aux conclusions du plan nautique départemental des Côtes du Nord¹⁸⁶ présentées en 1981. A l'échelle du département et notamment du secteur correspondant à la baie de Lannion et à la côte de granit rose, le plan faisait état du manque d'équipements portuaires en général et de l'absence de port d'équilibre¹⁸⁷ en particulier. Cette carence était d'abord relative aux forts marnages de ce secteur (ce qui explique d'ailleurs que les ports d'échouage soient majoritaires en Bretagne nord). Pour y réaliser des ports de plaisance continuellement à flot et accessibles même à très basse mer, de telles conditions impliquent forcément de lourds travaux de creusement

Décembre 2008 – Un littoral sacrifié

Valras Plage : L'impact de brise-lames sur les plages : la création de tombolos.

Pourquoi les récifs artificiels du projet de port de Bretignolles, disposés presque parallèlement à la côte, n'auraient-ils pas le même effet sur le littoral Bretignollais ?



Titre du document / Document title

Érosion et protection du littoral de Valras-Plage (Languedoc, France). Un exemple de déstabilisation anthropique d'un système sableux = Erosion and protection of the Valras-Plage beach (Languedoc, France). An example of destabilisation of a coastal sandy system by human disturbance

Auteur(s) / Author(s)

DURAND Paul⁽¹⁾ ;

Affiliation(s) du ou des auteurs / Author(s) Affiliation(s)

⁽¹⁾ Laboratoire rhodanien de Géomorphologie, Université Lumière Lyon 2, 5 avenue P. Mendès-France, CP. 11, 69676 Bron, FRANCE

Résumé / Abstract

Les équipements implantés à la fin des années soixante à Valras-Plage ont entraîné une déstabilisation spectaculaire du littoral de cette commune. Ainsi, l'interception d'une partie du transit sédimentaire dominant par les jetées construites à l'embouchure de l'Orb a déclenché une forte érosion sur la plage de la station balnéaire, située immédiatement en aval dans le sens de la dérive littorale. En outre, l'édification en 1985 d'un brise-lames pour enrayer ce recul a accru le déséquilibre. Il a enclenché un véritable engrenage de la protection lourde. En vertu du principe des dominos, la protection localisée assurée par cet ouvrage a eu comme corollaire l'apparition d'un recul en aval dans le sens de la dérive, nécessitant la mise en place de nouveaux brise-lames, et ainsi de suite... Aujourd'hui, la plage est protégée pratiquement dans son intégralité par une batterie de dix brise-lames. Seuls 500 mètres de rivage restent non défendus, mais on peut craindre qu'il ne soit nécessaire de les protéger à leur tour, avec pour conséquence un report de l'érosion sur les rivages voisins de Vendres.

Revue / Journal Title

Géomorphologie ISSN 1266-5304

Source / Source

2001, n°1, pp. 55-68 (20 ref.)

Mars 2010 – Port de Morin

Le Port de Morin est un port de plaisance récent , inauguré en 2006 , créé sur le littoral de la commune de l'Épine dans l'île de Noirmoutier . Les concepteurs promettaient là aussi un port exemplaire sur le plan environnemental et les promoteurs s'engageaient à le rentabiliser avec la location d'anneaux.

Les conclusions à la date de mars 2010 :

- Pour qu'un bassin portuaire ou un avant-port soit accessible par tous temps , il faut qu'il soit protégé par des digues imposantes et enveloppantes , en particulier il faut une solide digue principale Nord reliée au rivage pour contrer la houle dominante Ouest/Nord-Ouest et une digue secondaire Sud limitant l'influence de la houle Sud/Sud-Ouest .
- Le Port de Morin est bien protégé mais l'impact environnemental est important sur les plages Sud qui subissent une forte érosion . Le transit sédimentaire Nord/Sud dominant est bloqué par la digue Nord et les plages Sud ne sont plus alimentées en sable . Un quadrillage de murs en pierres a été réalisé sur les plages Sud pour retenir le maximum de sable existant mais il faudra certainement prévoir de réalimenter les plages en sable si on ne veut pas qu'elles disparaissent .
- Le Port de Morin a un taux d'occupation relativement faible hors des périodes estivales (#50%) , il n'est donc pas possible d'amortir les investissements et les coûts d'exploitation par la seule location des anneaux , il est donc envisagé de créer des programmes immobiliers à proximité.



Retours d'expérience de Port de Morin :

- forte érosion des plages du sud liée à l'impact des ouvrages portuaires sur le transit sédimentaire
- blocage du sable au niveau de la digue nord, ce qui nécessite des opérations de dragage pour éviter l'ensablement de la sortie du port
- des difficultés pour amortir les investissements

Juillet 2011 : l'exemple Port Médoc

Il n'y a pas eu vraiment d'opposition au démarrage du projet de port de plaisance à la pointe du Verdon . Les associations environnementales ne se sont pas manifestées , le projet étant considéré comme exemplaire vu sa situation dans l'estuaire . Ce projet devait aussi permettre de relancer l'économie locale.

En 2001 , la [plaquette de présentation de Port Médoc](#) était , comme toujours , la promesse d'un bel avenir :

*"Port Médoc , le nouveau port que l'océan attendait
Un port moderne et protégé accessible 24H/24 , 7 jours/7 , par toutes marées
Un port propre et respectueux de son environnement ... "*

En novembre 2001 , est signé l'acte de concession de Port Médoc entre les 11 maires de la Communauté de Communes de la pointe Médoc et la société Guintoli Marine . Le projet de Port Médoc était à l'initiative de la Communauté de Communes , une délégation de service s'imposait donc .

En septembre 2002 , la [Grande Commission Nautique](#) donnait , comme de bien entendu , un avis favorable . On pourra juger de la pertinence de cet avis en fonction des événements à venir.

Inauguration de Port Médoc mi 2004 ., son coût : 32 000 000 d'Euros.

En mai 2007 , l'[Association des Investisseurs et Utilisateurs](#) (AIU) dénonce l'impossibilité de rentabiliser les anneaux et souligne des erreurs de conception et de construction qui empêchent le port de fonctionner : la digue nord est trop courte pour faire barrage à la houle .

En décembre 2007 , une [campagne hivernale de travaux](#) est engagée avec des opérations de dragage (arrêté préfectoral autorisant le dragage de 60 000 m³ de sédiments chaque année) et un prolongement de la digue nord passant de 90 à 150 m (coût : 3 000 000 d'Euros)

En avril 2008 , La [Chambre Régionale des Comptes d'Aquitaine](#) s'intéresse à la gestion de Port Médoc entre 2003 et 2005 , met en évidence des incorrections dans l'enregistrement comptable des mouvements financiers liés à l'opération de Port Médoc et juge la délégation de service .

En octobre 2009 , les [actualités de Soulac](#) mettent en avant les problèmes récurrents d'envasement de Port Médoc , envasement accéléré depuis la modification de l'entrée du port et la prolongation de la digue. Les coûts de dragage du bassin ont été nettement sous-estimés dans le dossier d'instruction . Et le journaliste ironise sur la promesse faite en 2001 *"Tous les plaisirs du port de plaisance réunis à Port Médoc Atlantique, bassin protégé en eau profonde , accessible toute l'année , 7 jours/7 , par toutes marées" !*

En avril 2010 , un [audit est lancé sur Port Médoc](#) , le Président de la CC convient que la *"politique tarifaire de Port Médoc n'est pas limpide"* . Un projet immobilier *"Village de la presqu'île"* est très attendu pour relancer Port Médoc.



En mars 2011 , les [plaisanciers expriment leurs colères](#) , certains se retrouvent en difficulté , ils perdent beaucoup d'argent .

En avril 2011 , le [résultat de l'audit](#) (Réf 2) est sans appel : "*Port-Médoc dans le rouge*" . Le bilan après 7 ans d'exploitation est décevant , le port est sous perfusion . Sans les avances du groupe qui gère Port Médoc, "*24 000 000 d'Euros cumulés depuis 2005*" , la filiale gestionnaire du port de plaisance aurait déposé son bilan . Les bilans de Port Médoc n'offrent pas de perspectives rassurantes . C'est l'amodiation qui est en cause, "*elle est plus adaptée aux gros bateaux et à la clientèle aisée de Méditerranée , mais ne fait pas recette sur notre frange de côte*" . Le consultant préconise "*des contrats de locations annuelles renouvelables par tacite reconduction*" et "*des tarifs compétitifs*" , actuellement les tarifs de Port Médoc sont en moyenne 37% supérieurs à ceux pratiqués à Arcachon , La Rochelle et Royan .

Port Medoc n'est pas Port Bretignolles , sa conception est simple et totalement classique , son ancrage dans l'estuaire est logique , sa situation à la Pointe de Grave est naturelle , et pourtant que de problèmes !

Retours d'expérience de Port Médoc

- un projet de port de plaisance dont une digue a été prolongée une fois le port réalisé
- des surcoûts et un équilibre financier difficile à trouver
- des projets immobiliers pour compenser les pertes

Ouest-France du 22 septembre 2011 – Pour le littoral, il faut une politique d'ensemble

Paul Bernier , sédimentologue , maître de conférences à l'université Claude Bernard de Lyon 1 , disait : "*Lorsqu'un port est construit , il doit être une nécessité vitale pour l'économie , la sécurité. Les désordres qu'il engendre ne doivent pas être plus grands que le bénéfice qu'il procure. La création du [port de Morin](#) a provoqué une importante érosion sur la façade ouest de l'île. Le **port de Bourgenay** à Talmont n'a pas été sans conséquences. **Celui de Bretignolles en aurait aussi. ...**"*



28 novembre 2011 – Le port de Roscoff prend forme

Le Télégramme du 24 novembre 2011 : *Le port de Roscoff prend forme. "C'est un projet pharaonique qui a mis du temps à mûrir, mais qui est en train de prendre forme, lance Jo Le Mer, vice-président de la CCI, en admirant l'avancée des travaux qui devraient se chiffrer à 52M€ HT"*

Le projet est conduit par la Chambre de Commerce de d'Industrie (CCI) de Morlaix, maître d'ouvrage, et bénéficie de la participation financière du département du Finistère (*autorité concédante*), de la région Bretagne, de la CCI de Morlaix, de l'Europe, de la communauté de communes du Pays Léonard (5 %) et de l'État.

Initialement le budget prévisionnel était de 41M€ HT, aujourd'hui le coût à terminaison prévisionnel est de 52M€ HT(+27%)

Le projet de Roscoff est important mais de conception plus simple et moins risquée que celui de port Bretignolles et pourtant le maître d'ouvrage dépassera largement l'enveloppe initiale.

Retour d'expérience du projet de port de Roscoff : un dépassement important du coût des travaux de réalisation.





Mars 2012 – Projet de Port du Diben à Plougasnou : une autre histoire exemplaire

Blog Médiapart du 15 mars 2012 – Port du Diben à Plougasnou : Une histoire exemplaire

Le projet de port de Plougasnou dans l'anse du Diben n'a pas le même impact environnemental que le projet de port de Bretignolles sur Mer, il est moins destructeur d'environnement, mais il divise tout autant la population locale.

C'est un projet porté initialement par la municipalité de Plougasnou, un thème que le maire de la commune avait mis au centre des élections municipales de 2008 . Compte tenu de l'ampleur du projet, il est placé aujourd'hui sous la compétence de la [Communauté de Communes de Morlaix](#) (nombre de communes : 28 , nombre d'habitants : 65000). Tout comme le projet de Port Bretignolles, il ne fait pas partie des projets de "ports de plaisance exemplaires" soutenus par l'État et suscite de vives polémiques au niveau de la population des communes concernées.

Caractéristiques principales du projet de port du Diben :

Port à flot de 500 places

Coût selon le promoteur : 23,5 Meuros dont 14,5 Meuros à la charge des contribuables.

Quelques extraits des articles cités précédemment que nous pourrions reprendre intégralement à notre compte :

".... des cabinets-conseil d'études dont la raison même d'exister est de convaincre leur client de la validité de leurs conclusions la facture dont la caractéristique principale sera qu'elle viendra plus tard et en fonction des aléas de terrains et, comme toujours, probablement largement supérieure aux prévisions. On n'y peut rien ! Comme c'est le cas à Roscoff où le prévisionnel budgétaire a gonflé singulièrement avant l'ouverture de quoi que ce soit En temps de crise gravissime, il y a plus grande urgence pour des politiques responsables que de créer de toute pièce un coûteux bassin à flot pour des unités de plaisance destinés à l'agrément de quelques nantis... Laisserons nous de soit-disant têtes pensantes, supposées nous représenter, nous mettre à contribution financière pour concocter sous nos yeux une aberration écologique, sociale et financière "
" le débat n'a pas eu lieu sur ce que coûtera le fonctionnement de cet équipement.... "

Retour d'expérience du projet de Port du Diben : Division de la population , forte mobilisation locale

Août 2012 – Port de plaisance de Le Guilvinec – Treffiagat

C'est un [projet retenu](#) par l'État en 2011 suite à l'Appel à Projets pour des ports de plaisance exemplaires. Ce projet est, aujourd'hui, en [fin d'études préliminaires](#).

Il est d'abord utile de noter les particularités de ce projet, ainsi on comprendra mieux pourquoi il a été retenu par l'État :

- Pas de modification du trait de côte, l'estuaire existe déjà.
- Pas de digues à réaliser, l'entrée de l'estuaire est déjà protégée.
- Une mixité pêche - plaisance comme aux Sables d'Olonne ou à [Saint Gilles Croix de Vie](#), c'est ce qui permet d'animer un secteur toute l'année.
- Une continuité écologique mer-terre et la valorisation "économique" de la vasière située en amont du pont, à l'arrière du port actuel, c'est le [point de vue des promoteurs du projet](#).
- Un [espace portuaire en déclin](#), à dynamiser.
- Un projet proposé par une intercommunalité.
- Un coût limité (18 Millions d'Euros) compte tenu de la configuration des lieux à aménager et une large participation financière de toutes les collectivités territoriales.

La concertation avec les associations environnementales : malgré ses avantages, le projet a ses [opposants](#) et [plusieurs associations écologiques](#) se sont regroupées pour se faire entendre. Ils considèrent que la zone arrière du port actuel, impactée par le projet, est une vasière et une zone humide non prises en compte par les promoteurs du projet, un secteur sensible riche en biodiversité

Ils veulent aussi le maintien du pont entre les 2 rives et disent que le coût du projet est sous estimé.

Retour d'expérience du projet de Le Guilvinec Treffiatgat : Division de la population , forte mobilisation locale contre la destruction de zones humides et de vasières.



Novembre 2012 – Port Médoc toujours à la peine

Sud Ouest du 8 novembre 2012 - *Port Médoc : "Une saison en demi-teinte"*.

"Le port de plaisance du Verdon a connu une baisse de fréquentation cet été. La direction pointe la conjoncture et le mauvais temps. Les usagers, eux, dénoncent les tarifs ...

Sur 800 anneaux, le port du Verdon afficherait un remplissage de 526 bateaux ...l'extension prévue pour arriver à 1 200 anneaux n'est plus du tout d'actualité ...

Sur les pontons de Port Médoc et les forums dédiés à la plaisance, les langues, elles, continuent de dénoncer des prix prohibitifs ..."

Retour d'expérience Port Médoc : 8 ans après sa mise en service, Port Médoc n'est toujours pas rempli et n'a pas atteint son équilibre financier.



Mars 2013 – Port Médoc suite

Sud Ouest du 22 mars 2013 : *La saison sera capitale pour Port Médoc.*

"L'arrivée de Port Adhoc, un nouvel investisseur, doit permettre au port de plaisance de se désendetter. En revanche, le projet immobilier, lui, est toujours en rade"

Les années se suivent et se ressemblent, Port Médoc est toujours dans la tourmente.

La communauté de communes de la Pointe du Médoc, qui a la responsabilité de ce port, ne sait pas comment s'en sortir. Elle fait entrer, dans le capital de Port Médoc SA, la société Port Adhoc spécialiste des ports à sec .

Retour d'expérience Port Médoc : quand les collectivités ne savent plus comment faire, elles font appel à des sociétés privées qui, en contre-partie, se récupèrent sur des projets immobiliers

Mars 2013 – Extension du Port des Minimes à La Rochelle : les aléas de chantier

Chantier de l'extension du Port des Minimes à La Rochelle. Les aléas du chantier de la digue du Lazaret

Sud Ouest du 29 mars 2013 - *Digue du Lazaret : une histoire vaseuse ?*

Sud-Ouest du 26 mars 2013 - *Digue du Lazaret : La ville envisage des poursuites.*

"La digue du Lazaret, construite à partir des matériaux de l'ancienne digue, s'est affaissée sur plus de 100 mètres"

"Après un nouvel affaissement de l'ouvrage, le troisième en un an, la Ville pourrait engager des poursuites judiciaires. Une expertise est en cours"

"Le coût de la construction de la digue du Lazaret avait été fixé initialement à 5,5 millions d'euros, puis porté par avenant à 8 millions suite au premier affaissement, sur un budget global de 53 millions d'euros pour l'extension du port de plaisance"

Retour d'expérience Extension du Port des Minimes :

- des aléas de chantier en milieu marin
- des allongements de délais
- des surcoûts
- des recours administratifs



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

Ouest France du 17 avril 2014 - Les Sables d'Olonne : *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.*

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 emblématiques était le port à sec, projet porté par Yves Foucher. 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 prêt contracté par le concessionnaire, soit la somme de 2,95 millions. C'était en juillet 2013.

Le concessionnaire vient d'être informé 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 question : « Elle n'a pas vocation à s'engager dans des travaux comme ceux-là », relève le maire.

Même si le concessionnaire reconnaît que « la Ville est dans son droit, il y avait une clause de résiliation possible », il n'a pas apprécié 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. »

Site CACO du 28 avril 2014 - Les Sables d'Olonne : *Le port à sec a pris l'eau : un exemple à méditer.*

voir [article du 5 mai 2014](#)

Quelques extraits :

"les élus qui ont approuvé le projet n'ont-ils pas signé un chèque en blanc à leur collègue Yves ROUCHER ?

La méthode de prise de décision est avant tout à mettre en cause : elle a mené ce projet comme d'autres dans le mur aux frais de la collectivité, donc des contribuables et de l'économie

L'imprudence, l'incompétence parfois, la perte du sens des réalités techniques et économiques ne sont plus de mise pour les décisions d'investissements techniquement et financièrement lourds

Nous le redisons les élus ont un pouvoir d'impulsion, de vision de l'avenir mais leurs compétences sont limitées

Ils doivent donc être épaulés par des conseils internes solides et si nécessaire par de vrais cabinets de conseils externes sérieux, vraiment indépendants et pas aux ordres des élus. C'est un début de révolution dans les mœurs

Plus de démocratie tant au sein de la majorité d'un conseil municipal ou communautaire que dans les rapports entre celle-ci et l'opposition peut aussi éviter des erreurs graves de gestion et de choix dans les investissements"

Retour d'expérience du port de plaisance à sec des Sables d'Olonne :

- il faut regarder attentivement les listes de pré-réservation pour les projets de ports
- il faut faire intervenir des experts indépendants, ne pas simplement faire confiance à des cabinets d'études financés par les collectivités pour préparer le dossier que veut la collectivité donneur d'ordre.

Retour d'expérience du projet d'Extension du Port des Minimes :

- des aléas de chantier en milieu marin
- des allongements de délais
- des surcoûts
- des recours administratifs
-
-

Voir annexe : Réf 3 –F1- A33- Extension du Port des Minimes

Mai 2014 –

[Extension du port des Minimes de La Rochelle : retour en images sur un projet vieux de 14 ans](#)



Le chantier d'agrandissement du port de plaisance de La Rochelle, annoncé il y a quatorze ans et débuté en mars 2011, n'a pas été un long fleuve tranquille. Affaissements répétés de la digue du Lazaret, retards dans les travaux, facture revue à la hausse... Les mauvaises nouvelles se sont accumulées.

L'historique des travaux est rappelé dans [l'article de Sud-Ouest du 24 octobre 2014](#) (voir Réf 3 – EP5- F1- A33- Extension du Port des Minimes)

[Juin 2016](#) - Port de Morgat et Port de Morin : l'ensablement pose problème

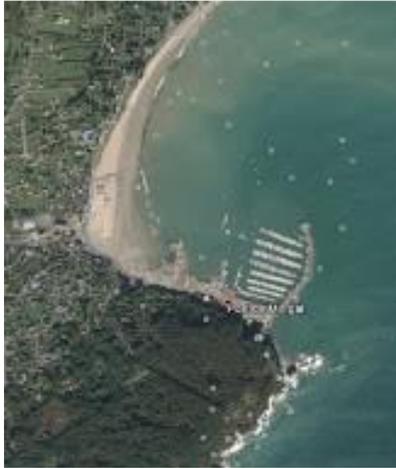
Le Télégramme du 26 mars 2016 - Morgat. *L'ensablement du port refait encore surface Serpent de mer s'il en est, le dossier d'ensablement du port de Morgat refait surface. Encore. Comme tous les mois ou presque. Entre le collectif pour la défense du port et de l'anse de Morgat et la mairie, c'est un vrai dialogue de sourds.*

Historique de l'ensablement du port de plaisance de Morgat. *Collectif de défense du Port de Morgat - juillet 2015*

page 14 - le coût *annuel* estimé des opérations de dragage du port à compter de 2016 : 750 000 euros pour évacuer 50 000 m³ de sable à l'entrée du port, si rien n'est fait.

page 19 - la solution retenue devrait être celle d'un épi rocheux, comme le cabinet ARCADIS l'a réalisé à Noirmoutier, en Vendée. C'est en tout cas ce que le maire Daniel Moyan appelle de ses vœux "On a là une solution pérenne qu'on n'avait pas avant".

Les ports de plaisance posent de plus en plus de problèmes aux élus gestionnaires. Une fois réalisés, les ports de plaisance doivent être opérationnels coûte que coûte et les opérations de dragage peuvent s'avérer très coûteuses pour les collectivités. C'est le cas du [port de plaisance de Morgat](#), dans la presqu'île de Crozon;



Pour réduire l'ensablement à l'entrée du port, les élus gestionnaires du port de Morgat veulent prendre exemple sur ce qui a été fait à Noirmoutier : des épis rocheux ont été disposés au Nord du port de Morin. Le collectif pour la défense du port de Morgat ne semble pas convaincu par la solution proposée par la mairie compte tenu que la configuration des deux ports n'est pas la même, mais existe-t-il des alternatives ?

Il est bon de rappeler ce qui a été fait à Noirmoutier **après** la réalisation de **Port de Morin** (voir le schéma ci-dessous) :

- ⌘ pour réduire l'ensablement à l'entrée du port de plaisance, des épis ont été disposés au Nord bloquant le transit sédimentaire Nord/Sud
 - ⌘ le transit sédimentaire Nord/Sud étant bloqué par les épis au Nord et les ouvrages du port, les plages du Sud étaient en danger d'érosion. Pour éviter leur disparition complète, des épis ont été disposés au Sud pour limiter le déplacement du sable restant
- C'est tout le littoral qui est bétonné, quel paysage !

Bien sûr, au moment de la conception du projet de port, il n'était pas prévu d'épis sur les plages environnantes.



Retour d'expérience des Ports de Morgat et de Morin :

- les ouvrages portuaires perturbent le transit sédimentaire naturel et provoquent de l'ensablement à certains endroits et du désensablement à d'autres
- il faut protéger les plages qui subissent le désensablement
- il faut draguer les couloirs portuaires où il y a ensablement
- ce sont des coûts récurrents pour la collectivité : il n'y a pas de solution définitive.

Avril 2017 – Port de Capbreton : Érosion, comment sauver nos plages ?

France 2 - 20H du 6 avril 2017. *Érosion : comment sauver nos plages ?*

"À Capbreton dans les Landes, l'érosion grignote le littoral. La mairie transfère le sable entassé grâce à la digue de sa plage du nord pour ensabler sa plage du sud, par de grands tuyaux souterrains. Ces travaux coûtent 400 000 euros par an. Mais parfois, protéger une plage est plus compliqué et plus coûteux que prévu".

Retour d'expérience de Capbreton : Les surcoûts annuels pour sauver les plages de l'érosion due aux ouvrages de port.

Septembre 2017 – Port de Roscoff. La Chambre des comptes pointe le déficit des ports.

L'estimation initiale des coûts de l'ensemble du projet : 41 000 000 d'euros dont 22 000 000 d'euros pour la seule partie plaisance.

La Chambre Régionale des comptes affiche les résultats en juin 2017 Le coût final du projet d'extension du port de Roscoff est de près de 60 000 000 d'euros (*50% de dépassement !*), le port de plaisance représente plus de 53% de l'ensemble du projet. La Chambre Régionale des comptes a mené une enquête sur la gestion du port de plaisance de Roscoff. Depuis 2012, malgré des recettes élevées (*1,5 millions d'euros en 2015*), le déficit pour les années 2013, 2014 et 2015 est de 800 000 euros ! Ce déficit est expliqué par l'importance des investissements et la charge des emprunts.

Retour d'expérience du Port de Roscoff :

- un surcoût de réalisation important
- un déficit en exploitation lié à l'importance des investissements et à la charge des emprunts.

Novembre 2017 : Port Médoc, un désert hors saison estivale

Sud-Ouest du 13 novembre 2017. *Port Médoc : le calme après la tempête estivale*
« Le Port-Médoc est vraiment désert en novembre », se désespère Nathalie

Ce qui anime Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Les Sables d'Olonne toute l'année, ce n'est pas leur port de plaisance mais leur port de pêche.

Retour d'expérience de Port Médoc : ce n'est pas un port de plaisance qui anime une commune toute l'année.

Sud-Ouest du 13 novembre 2017

Port-Médoc : le calme après la tempête estivale

LE VERDON-SUR-MER Après un été réussi, le port reprend un rythme de croisière beaucoup plus tranquille, entre attente du client et habitués qui apprécient un cadre de vie « sauvage »

IMAGES COMPOSÉES
Illustration de la page 56

« Il y a Port-Médoc, un véritable décor en novembre. A ce moment-là, le port est très calme. Les habitués du port, qui ont fait leur affaire de la saison, attendent le client et les habitués qui apprécient un cadre de vie « sauvage ».

Il y a aussi beaucoup de croisiéristes, qui ont fait leur affaire de la saison, et qui attendent le client et les habitués qui apprécient un cadre de vie « sauvage ».

500 bateaux à l'été
L'été est la saison la plus active du port. Les croisiéristes, qui ont fait leur affaire de la saison, et qui attendent le client et les habitués qui apprécient un cadre de vie « sauvage ».



Christophe, Pierre et Marie vivent à l'ancre sur leur bateau au Port-Médoc. (1/3)

« Il y a aussi beaucoup de croisiéristes, qui ont fait leur affaire de la saison, et qui attendent le client et les habitués qui apprécient un cadre de vie « sauvage ».

Un port accueillant
Le port est très accueillant. Les habitués du port, qui ont fait leur affaire de la saison, et qui attendent le client et les habitués qui apprécient un cadre de vie « sauvage ».

« Il y a aussi beaucoup de croisiéristes, qui ont fait leur affaire de la saison, et qui attendent le client et les habitués qui apprécient un cadre de vie « sauvage ».

« Il y a aussi beaucoup de croisiéristes, qui ont fait leur affaire de la saison, et qui attendent le client et les habitués qui apprécient un cadre de vie « sauvage ».

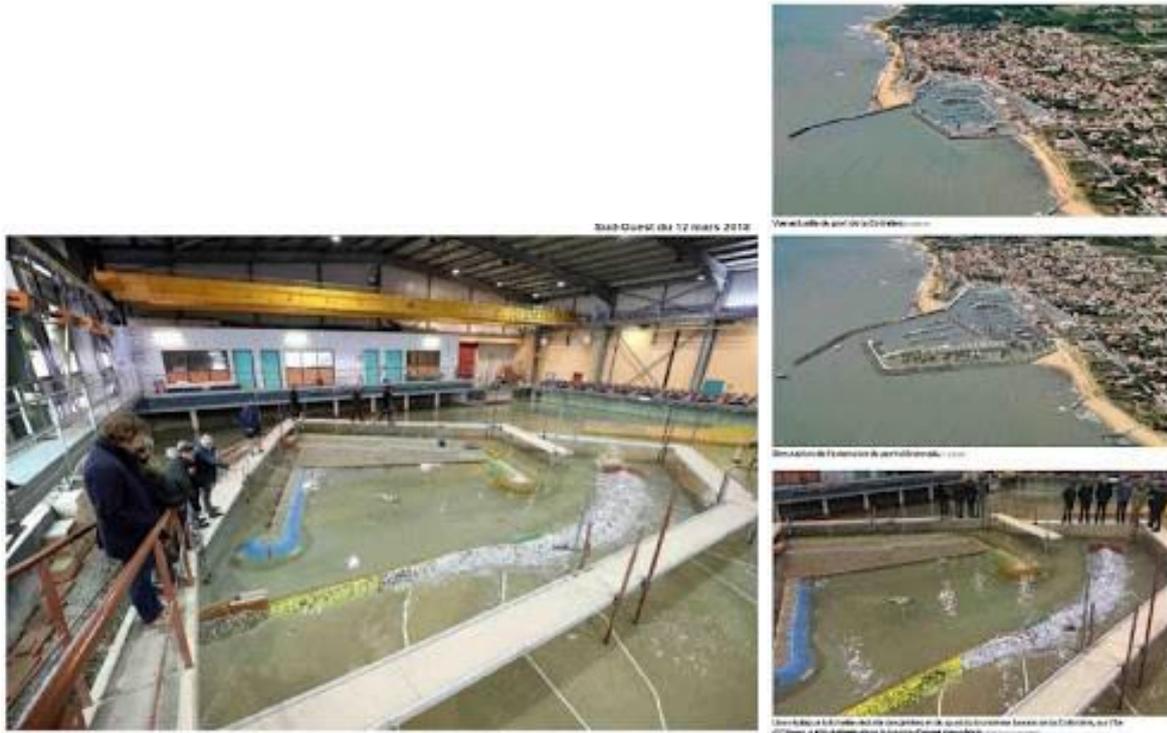
Mars 2018 - Projet d'extension du Port de la Cotinière : le dimensionnent

Sud-Ouest du 12 mars 2018. *La Cotinière au banc d'essai à Grenoble*

Dans une cuve à houle de 40 mètres de côté, les maçons ont manié la truelle pour reproduire à l'échelle 1/35e le relèvement des fonds marins jusqu'à la bande côtière. Fidèles aux relevés bathymétriques, ils ont déposé le troisième et futur bassin de pêche (4ha) et son quai de débarquement de 200 mètres ceints de deux jetées qui le défendent des assauts de la mer. Du ciment, du remblai et d'autres petits cailloux sculptent aussi le chenal d'accès au port, dans le respect de cotes fournies par les ingénieurs, avec une marge d'erreur qui ne dépasse pas 3% par rapport aux configurations naturelles ... Tout le talent d'Artelia est d'obtenir une image fidèle de la réalité grâce à un modèle réduit judicieusement conçu. Houles et marées comprises.

"C'est un outil d'aide à la conception des ouvrages. Il est utilisé assez systématiquement dans le cadre de tels projets, parce que les ouvrages maritimes sont complexes à concevoir et à construire et qu'ils sont coûteux" résume Sébastien Leroux, le directeur de projet maritime du laboratoire.

En fait le modèle physique vient éclairer le modèle numérique. Lequel atteint ses limites, par exemple, "pour évaluer la stabilité d'un enrochement soumis à une houle oblique, pour vérifier un franchissement d'eau ou pour anticiper les dommages sur le talus arrière d'une digue" ..



Retour d'expérience du projet d'extension du port de la Cotinière : pour concevoir des ouvrages maritimes dans un milieu hostile, il faut réaliser des maquettes représentatives de la réalité et les tester dans de grands bassins

EP5- F3- REFERENCES

Réf 1 – A31- F3- Trébeurden 060217 Extrait thèse Ewan Sonnic

Réf 2 – A32- F3- Résultats de l'audit sur Port Médoc

Réf 3 – A33- F3- L'historique du projet de port des Minimes



Réf 1 – A31- F3- Trébeurden 060217 Extrait thèse Ewan Sonnic

A la fin des années soixante, à l'image de nombreux autres secteurs du littoral, le petit port d'échouage de Trébeurden suffisait au bonheur des plaisanciers autochtones. Mais en pleine fièvre plaisancière, *l'idée de construire un port à flot abrité par une digue est apparue dès les années soixante-dix*¹⁸⁵. Le projet va ronronner une dizaine d'années avant de se préciser suite aux conclusions du plan nautique départemental des Côtes du Nord¹⁸⁶ présentées en 1981. A l'échelle du département et notamment du secteur correspondant à la baie de Lannion et à la côte de granit rose, le plan faisait état du manque d'équipements portuaires en général et de l'absence de port d'équilibre¹⁸⁷ en particulier. Cette carence était d'abord relative aux forts marnages de ce secteur (ce qui explique d'ailleurs que les ports d'échouage soient majoritaires en Bretagne nord). Pour y réaliser des ports de plaisance continuellement à flot et accessibles même à très basse mer, de telles conditions impliquent forcément de lourds travaux de creusement

Réf 2 – A32- F3- Résultats de l'audit sur Port Médoc

tel-00011637, version 1 - 17 Feb 2008

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Chapitre II

(bassins, chenaux d'accès) et de protection (digues). Pour remédier à ce manque d'infrastructures, une consultation publique a lieu en 1986 tandis que la DDF mène une étude sur les potentialités du littoral communal en matière d'aménagement portuaire. L'année suivante, le conseil municipal de Trébeurden approuve le projet portuaire ainsi que celui d'une ZAC contiguë. Ce choix d'aménagement devient l'un des enjeux des élections municipales de 1989. La forte mobilisation (85 % de votants) dégage une large majorité en faveur de la liste sortante¹⁸⁸ et donc du projet portuaire. Entre temps, des pétitions contre la réalisation du port avaient abondamment circulé. Loin d'avoir été découragés par le résultat électoral, les opposants s'organisèrent expressément en association pour empêcher l'aboutissement du projet : la ligue du contribuable et l'association des Amoureux du littoral et des sites trébeurdinains sont créées en 1989, l'association S.O.S. patrimoine voit le jour l'année suivante. Pour la plupart d'entre eux, les membres de l'association des plaisanciers (déjà existante avant 1989), s'opposèrent également au projet portuaire. Toujours en 1990, ces différentes structures associatives se fédérèrent avec les verts du Trégor et les amis de la Terre pour former la coordination bretonne du site de Trébeurden. La détermination de ces associations est extrême (« Trébeurden sera le nouveau Plogoff »).¹⁸⁹

Aux avis défavorables des commissaires enquêteurs, de la commission des sites (dans un premier temps), du conseil portuaire de Trébeurden, puis du conseil régional de Bretagne, répondrons les organismes soutenant le projet : le conseil municipal donc, mais aussi le conseil général des Côtes d'Armor, la commission nautique départementale, les affaires maritimes. Au final, suite à un arrêté préfectoral les travaux du futur port de plaisance débutent en janvier 1990. Mais les opposants au projet persistent et déposent de nombreux recours en justice. De procès perdus (Tribunal administratif), en procès remportés (Conseil d'État), leurs actions interférèrent sur le cours des travaux (ces derniers se termineront en juillet 1993 alors que l'achèvement initial avait été prévu pour juin 1991) et l'affaire conduira notamment à la condamnation du maire à quatre mois d'incarcération (à partir de novembre 1991) pour recel d'abus de biens sociaux et faux en écritures publiques.¹⁹⁰ Il lui est entre autre reproché la perception de fonds occultes pour un montant d'environ 300.000 francs (45.735 euros). Sa première adjointe sera elle-aussi inculpée en juin 1992 pour trafic

¹⁸⁸ BERNARD Nicolas, *Le port de plaisance de Trébeurden (Côtes d'Armor) : chronique d'un aménagement controversé*, 1997.

¹⁸⁹ *Ibidem*.

¹⁹⁰ J.P. DU Laurence, *Quel littoral ? Les aménagements touristiques et portuaires du Trégor-Goëlo*, 1993.

La navigation plaisance : territoires de pratiques et territoires de gestion – Chapitre II

d'influence.¹⁹¹ De leur côté, les promoteurs immobiliers engagés dans le projet cherchent à négocier leur retrait. En outre, prétextant un manque à gagner consécutif au ralentissement des travaux, ils réclament 100 millions d'indemnités à la commune et déposeront plainte auprès du Tribunal de Nanterre en raison du préjudice subi. *Après de multiples mises en demeure, la situation se débloque finalement le 26 février 1993 lorsque le conseil municipal de Trébeurden décide d'investir dans le port une partie des indemnités reçues à l'issue du procès de l'Amoco Cadiz.*¹⁹² Le mois suivant, les travaux reprennent enfin et le port ouvre quatre mois plus tard.

Si le port de plaisance de Trébeurden participe depuis efficacement au maillage du littoral nord de la Bretagne (lien d'escale majeur), douze ans après, les plaies sont encore profondes. Certaines ont (ou vont vraisemblablement) cicatrisé(x), notamment sur le plan financier (coût effectif du port 80 % supérieur à celui initialement prévu), d'autres guériront sans doute plus difficilement (rancœurs tenaces au sein de la population trébeurdenaise, conséquences paysagères et environnementales indélébiles - photographie 7-).

Photographie 7

Impact visuel des enrochements du port de Trébeurden



Depuis le Castel, un relief dominant le port de Trébeurden, l'observation d'îles et d'îlots est toujours possible. Mais, en raison d'une digue d'enrochements destinée à protéger le bassin à flot, ce n'est désormais plus le cas depuis le front de port.

Crédit photographique : E. SONN G, mai 2002

Port-Fréjus, Propriano, Trébeurden... ces quelques exemples plus ou moins récents, mais tous postérieur aux années quatre-vingt, ont sans doute contribué à maintenir la suspicion autour de chaque nouveau projet portuaire de plaisance. Aussi certains n'ont-ils pas (encore ?) vu le jour dans des contextes politico-juridiques pourtant beaucoup plus sains (Port-Chilberta à Anglet dans les Pyrénées atlantiques). Les grandes créations récentes sont désormais rarissimes (Port-Médoc au Verdon, en Gironde, ouvert en 2004, étant l'exception qui confirme la règle) et chacune d'entre-elles n'aboutit qu'après de nombreuses années de procédures.

¹⁹¹ BERNARD Nicolas, *Le port de plaisance de Trébeurden (Côtes d'Armor) : chronique d'un aménagement controversé*, 1997.

¹⁹² J.R. DU Laurence, *Quel littoral ? Les aménagements touristiques et portuaires du Trégor-Golfe*, 1993.

Réf 2 – A32- F3- Résultats de l'audit sur Port Médoc



audit Port Medoc (33)

jp33 le Jeu 7 Avr - 9:10

Le modèle économique de Port-Médoc en cause

Un audit sur la situation du port de plaisance pointe les insuffisances de sa gestion. Des tarifs trop élevés et le système de l'amodiation l'empêchent de se développer.

La lenteur du projet de développement immobilier à proximité du port avait aussi été dénoncée par les commerçants.

L'audit sur Port-Médoc, demandé par CdC Pointe du Médoc au mois d'avril 2010, vient de livrer ses résultats. « Sud Ouest » a pu obtenir une copie de ce document « confidentiel ». L'analyse porte sur les « charges, la tarification des amodiations et des locations annuelles, et la politique commerciale du port de plaisance ».

Cet audit a été réalisé par le cabinet Price Waterhouse Coopers (PWC) sur la période 2005-2009. Dès les premières pages, il apparaît que les comptes de résultat de la SA Port- Médoc font état d'une situation « structurellement déficitaire ». Sans les avances du groupe NGE, « 24, 6 millions d'euros cumulés depuis 2005 », sa filiale gestionnaire du port de plaisance aurait déposé le bilan. Depuis son lancement il y a six ans, c'est donc un port de plaisance sous perfusion qui tente de décoller.

En 2009, alors que les charges, qui sont en diminution, atteignent 3 342 398 euros, le total des produits n'excède pas 2 211 314 euros. Ce qui laisse un résultat net déficitaire de plus d'1 million d'euros.

Malgré un effort évident pour tenter de parvenir à une meilleure rentabilité, « les produits ne permettent pas de couvrir les frais de gestion du port », et les pertes s'accumulent (9,5 millions d'euros depuis 2005). L'analyse bilancielle souligne que « les ressources stables ne couvrent pas à long terme les besoins de l'entreprise ».

L'amodiation en cause

Toujours selon PWC, c'est le système de l'amodiation - concession temporaire accordée et permettant à un plaisancier l'usage d'un anneau de port contre paiement d'une redevance financière -, modèle économique suivi par la SA Port-Médoc, qui serait en cause. L'audit relève qu'en 2009, « le taux de remplissage du port sur ce type de contrat dépasse à peine les 50 % ». En clair, le produit proposé au public ne convainc pas. En 2009, sur 798 places disponibles, 398 places sont occupées... Un résultat décevant alors qu'il manque en France entre 54 000 et 60 000 places dans les ports pour faire face à la demande et que les listes d'attente sont monnaie courante un peu partout. Pour PWC, « le modèle économique de l'amodiation qui perdure aujourd'hui conduit chaque année à des pertes significatives » pour Port- Médoc SA.

Politique tarifaire inadaptée

Le document de PWC ne l'évoque pas en ces termes, mais si le contrat de l'amodiation, contraignant sur la durée et obligeant à déboursier une somme conséquente dès l'engagement, semble plus adapté aux riches bateaux à moteur de la Méditerranée, les ports de l'Atlantique ont une clientèle qui fonctionne autrement. PWC signale d'ailleurs dans son audit « qu'aucun autre port de l'arc Atlantique n'a recours à ce type de contrat ». Dans le détail, sur « les grilles et la politique tarifaire », il est fait mention de plusieurs critiques : « L'absence de cohérence et d'homogénéité, le changement fréquent d'affichage, l'absence de logique apparente dans la détermination des prix, etc. ».

En ce qui concerne la politique commerciale, l'audit fait aussi remarquer qu'« il y a peu ou pas de démarche de partenariat avec d'autres ports complets et disposant de listes d'attente conséquentes ». Les entretiens avec les usagers de Port-Médoc révèlent que, pour nombre d'entre eux, il y a « le sentiment d'une gestion coercitive des contrats d'amodiation ».

Ils font aussi part d'un « mauvais entretien du site, du manque de réactivité face à l'envasement constant et des problèmes de sécurité récurrent ». Enfin, l'analyse fait un comparatif sur les tarifs de locations annuelles appliqués par Port Médoc SA et les ports d'Arcachon, Royan et La Rochelle. Il en ressort que le complexe médocain a des prix en moyenne 37 % plus élevés que ceux de la concurrence.

Changer de système

Dans le chapitre des préconisations, tout en rappelant que Port Médoc SA peine à vendre ses anneaux, l'audit préconise d'abandonner le système de l'amodiation et de passer « à des contrats de locations annuelles renouvelables par tacite reconduction ». Un système se voulant « bien plus souple ».

Dans les grandes lignes, PWC conseille de redéfinir « de nouvelles grilles de tarifs pour la location, les escales mais également pour les prestations ». Outre la nécessité



d'améliorer « l'accueil et l'entretien du site », PWC évoque la nécessité d'un « plan de retour à l'équilibre ». Il passera, selon l'audit, par « une réduction des charges de personnel et par un recours beaucoup plus important au groupe pour gérer les fonctions de supports ».

Dans le cadre du contrat de DSP liant la CdC Pointe du Médoc et le groupe NGE, le débat ne manquera pas de s'engager dans les prochains jours entre les partenaires. Selon nos informations, NGE, après avoir pris connaissance de l'audit, prépare une réponse.

Le bureau des maires de la CdC Pointe du Médoc, lui, n'a pas encore communiqué sur le sujet. Toutefois, Xavier Pintat, le président de la CdC, précise seulement avoir écrit au groupe NGE pour convenir d'une rencontre. Pour ce qui est des usagers du port de plaisance, ils avaient manifesté leur colère au mois de mars dernier lors de leurs assemblée générale. Et réclamaient que la situation du port soit clairement exposée.

Malgré nos sollicitations, Port Médoc SA n'a pas accepté de réagir.

-F3- L'historique du projet de port des Minimes

Voir : Réf 3 - Extension du Port des Minimes (*déjà présenté*)



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 4

Fiche N°4 - Similitudes entre projet de 2018 et celui de 2011

Rubrique - Comparaison des projets

ARGUMENTATION : Le résumé

En 2011, un premier projet de port de plaisance, sur le site de la Normandelière à Bretignolles-sur-Mer, était présenté en enquêtes publiques.

La commission d'enquête publique donnait, fin 2011, 7 avis négatifs pour les 7 enquêtes publiques conjointes au projet.

Avant le prononcé officiel du préfet de Vendée, la municipalité de Bretignolles-sur-Mer votait, en conseil municipal du 1er février 2012, le retrait de son projet de port de plaisance afin de pouvoir relancer un nouveau projet. .

Le 4 février 2012, Le préfet de Vendée réagissait à la délibération du conseil municipal de Bretignolles-sur-Mer et précisait : « *une nouvelle enquête publique ne pourra le cas échéant porter que sur un projet **substantiellement** différent de celui proposé qui devra être considéré comme définitivement abandonné* »

En décembre 2012, le préfet de Vendée précisait, dans un article de Ouest-France : « *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* »

En août 2013, 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.* »

16 mars 2018, la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie transmettait au préfet de Vendée un nouveau projet de port de plaisance pour une mise en enquête publique. Ce nouveau projet appelle la question suivante : est-il substantiellement différent du projet de 2011 ?

Dans le dossier de port – Pièce C : Étude d'impact, des vues permettent de comparer les deux projets.



On notera les points suivants :

- Le nouveau projet de port de plaisance s'inscrit toujours sur le site de la Normandelière à Bretignolles-sur-Mer
- Les bassins portuaires sont décalés vers le sud, là où les niveaux de terrains sont plus élevés et là où le sol est géologiquement plus granitique.
- Sur le domaine public maritime, la conception du projet reste la même, toujours les mêmes récifs artificiels. Faut-il rappeler que c'est l'emprise du projet sur le domaine public maritime qui nécessite une démonstration d'intérêt public majeur (voir **Fiche Intérêt Public Majeur – EP2- F2**)

31mars 2018. Le sous-préfet de Vendée, répondant 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. »*

Notre conclusion

Les préfets pèsent leurs mots, le préfet de Vendée exigeait, fin 2012, un projet de port de plaisance « **substantiellement** » différent de celui de 2011 qu'il demandait de considérer comme définitivement abandonné.

Le projet de port de 2018 est-il substantiellement différent de celui de 2011 ? Le projet de 2011 a-t-il été abandonné ?

Ce qui caractérise le port, en terme de substance, c'est sa localisation et sa conception.

Le projet de port de 2018 est toujours localisé sur le site de la Normandelière

La conception du projet de port de 2018 est similaire à celle du projet de 2011 :

- les bassins portuaires, bien que déplacés, empiètent toujours une zone humide. Par rapport à 2011, la zone d'emprise terrestre du port a été classée ZNIEFF de type II, ce qui explique en partie les études supplémentaires.
- La partie maritime, avec ses récifs artificiels, est inchangée. Il n'y a aucune modification du projet sur le Domaine Public Maritime.

Ce n'est pas le changement de porteur et le fait d'avoir fait des études supplémentaires qui peuvent rendre le projet substantiellement différent

Sur la base de la localisation et de la conception, le projet de port de 2018 est le même que celui de 2011.

C'est une exigence du préfet de Vendée qui n'est pas respectée

Le projet de port de 2011 n'a pas été abandonné, les promoteurs du projet de port de 2018 reprenant dans le dossier d'étude d'impact certaines études effectuées en 2011.

ARGUMENTATION : Le détail

Mars 2009 – la Grande Commission Nautique se prononçait sur les conditions de navigabilité du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer (Réf 1)

Il n'y a pas eu de nouvelle réunion de cette Grande Commission Nautique depuis 2009.

1er février 2012 – Conseil municipal de Bretignolles-sur-Mer actant le retrait du projet de port de plaisance (Réf 2)

Le Conseil Municipal, Après en avoir délibéré, à l'unanimité :

Article 1^{er} : Considère qu'il y a lieu de présenter un nouveau projet pour tenir compte des modifications substantielles précédemment énoncées ;

Article 2^{ème} : Sollicite auprès de Monsieur le Préfet de la Vendée une nouvelle procédure d'enquêtes publiques conjointes relatives au projet de port de plaisance, au vu du projet modifié.

Les modifications substantielles pour le conseil municipal étaient alors : la baisse du coût des travaux. Lors de l'enquête publique de 2011, les promoteurs du projet avaient transmis à la commission d'enquête des estimations de coûts de travaux inférieures à celles présentées dans le dossier d'enquête publique, la commission d'enquête n'en avait pas tenu compte.

Le 4 février 2012, Le préfet de Vendée réagissait à la délibération du conseil municipal de Bretignolles-sur-Mer et précisait : « *une nouvelle enquête publique ne pourra le cas échéant porter que sur un projet **substantiellement** différent de celui proposé qui devra être considéré comme définitivement abandonné* » (Réf 3)

En décembre 2012, le préfet de Vendée précisait sa position, dans un article de Ouest-France

Ouest France du 8 décembre 2012

Port-Bretignolles: le préfet veut un autre site

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

Il a bien été question du projet de Port-Bretignolles, vendredi 30 novembre en préfecture, à La Roche-sur-Yon. Interrogé par nos soins lors de sa visite sur le canton de Saint-Jean-de-Monts, le préfet Bernard Schmeltz a confirmé avoir reçu le maire de Bretignolles-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. »

En août 2013, dans le journal l'Express, le préfet de Vendée ne dissimulait pas son scepticisme

Extrait de l'article de l'Express du 6 août 2013 :
Vendée, à Brétignolles, le port de la discorde

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 environnementaux sont
importants. Aujourd'hui, je suis dans la mise en garde, mais le
moment venu, je prendrai mes responsabilités."

16 mars 2018, la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie transmettait au préfet de Vendée un nouveau projet de port de plaisance pour une mise en enquête publique.

Dossier de Port – Pièce C : Étude d'impact

Page 248 : Représentation du projet 2011

Vue aérienne du site aménagé (Illustration AXP URBICUS)



Page 256 : Représentation du projet 2018.

Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie - Projet de création d'un port de plaisance et de location de hélicoptères en mer





On notera les points suivants :

- Le nouveau projet de port de plaisance s'inscrit toujours sur le site de la Normandelière à Bretignolles-sur-Mer
- Les bassins portuaires sont décalés vers le sud, là où les niveaux de terrains sont plus élevés.
- Sur le domaine public maritime, la conception du projet reste la même, toujours les mêmes récifs artificiels. Faut-il rappeler que c'est l'emprise du projet sur le domaine public maritime qui nécessite une démonstration d'intérêt public majeur (voir Fiche N° 15)

31mars 2018. Le sous-préfet de Vendée, répondant 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.* »

EP1- F4- REFERENCES DOCUMENTAIRES

Réf 1- A44- F4- Compte-rendu Grande Commission Nautique de mars 2009

Réf 2- A45- F4- Compte-rendu du conseil municipal du 1er février 2012

Réf 3- A46- F4-Réaction du préfet de Vendée à la délibération du conseil municipal de Bretignolles-sur-Mer du 1er février 2012.



Réf 1 – A44- F4- Compte-rendu Grande Commission Nautique de mars 2009

3 / 6

**PROCÈS VERBAL N°1 SHOM/GCN/NP
DES TRAVAUX DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE
TENUE A LA MAIRIE DE BRETIGNOLLES-SUR-MER LE 31 MARS 2009.**

REUNION DE LA GRANDE COMMISSION NAUTIQUE

Conformément aux dispositions du décret ministériel n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques, et suite à l'arrêté du 11 février 2009 du maire de Brétignolles-sur-Mer portant nomination des membres temporaires, la grande commission nautique s'est réunie le mardi 31 mars 2009 à la mairie de Brétignolles-sur-Mer, pour émettre un avis sur le projet de création du port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer.

La commission était composée de :

M.	Jean-Louis Lozier, capitaine de vaisseau, de l'Inspection Générale des Armées	Président
M.	Ronan Créach, ingénieur des études et techniques d'armement, du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM)	Membre permanent
M.	Jacques Lebrevelec, directeur départemental des affaires maritimes de Vendée	Membre de droit
M.	Franck Fouquet, Ecole de surf « Atlantic Léopard »	Membre temporaire
M.	Joël Demange, Président du club nautique Brétignollais	Membre temporaire
M.	Jean-Yves Le Bloch, Président de l'Amicale des Plaisanciers et des Pêcheurs	Membre temporaire
M.	Claude Herbreteau, Président du Comité Local des Pêches Maritimes	Membre temporaire
M.	Christophe Buchoux, Marin Pêcheur (Membre temporaire suppléant, désigné en séance pour suppléer à M. Mathieu Renaudeau)	Membre temporaire

Assistaient également à la réunion :

M.	Christophe Chabot	Maire de Brétignolles-sur-Mer
M.	Jean Michon	Premier adjoint au maire de Brétignolles-sur-Mer
M.	Jérôme Denecheau	Directeur général des services - Mairie de Brétignolles-sur-Mer
M.	Arnaud Bouquet	Directeur de l'Ecole de Voile de Brétignolles-sur-Mer (membre temporaire suppléant)
M.	Bruno Tesson	Membre du club nautique Brétignollais (membre temporaire suppléant)
M.	Marc Renaudeau	Amicale des Plaisanciers et des Pêcheurs de Brétignolles-sur-Mer (membre temporaire suppléant)
M.	Jacques Brochet	Amicale des Plaisanciers et des Pêcheurs de Brétignolles-sur-Mer (membre temporaire suppléant)
M.	Christophe Potier	Direction Départementale des Affaires Maritimes de la Vendée (DDAM 85)
M.	François Petit	Direction Départementale des Affaires Maritimes de la Vendée (DDAM 85)
M.	Marc Vrignaud	SNSM Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Patron suppléant
M.	René Barrie	SNSM Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Patron titulaire
M.	Jacques Kopff	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture de la Vendée (DDEA 85) – Responsable Phares et Balises
M.	Didier Hardel	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture de la Vendée (DDEA 85) – Service Eau Mer Risque
M.	Pascal Naulleau	Direction Départementale de l'Équipement et de l'Agriculture de la Vendée (DDEA 85) – Service Eau Mer Risque

Le président remercie les membres de la commission de leur présence.



SYNTHESE DU DOSSIER

PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION.

Il s'agit du projet d'aménagement d'un port de plaisance à flot offrant un chenal accessible 24h/24h dragué à 1,50 m (sonde carte marine) à Brétignolles-sur-Mer et comprenant :

- un bassin portuaire situé sur le site de la Normandelière de 10 hectares réalisé dans les terres à proximité de la base nautique existante ;
- un chenal d'accès réalisé à l'emplacement du chenal naturel existant (moyennant quelques travaux de déroctage) ;
- des récifs semi-immérgés protégeant l'avant-port et le chenal. Le choix de tels récifs a été effectué en tenant compte du besoin d'une protection suffisante de l'avant-port et vise à améliorer l'intégration environnementale du futur port de plaisance et à préserver le transit littoral du sable.

PRESENTATION DU PROJET

La grande commission nautique est saisie pour le projet d'aménagement décrit dans le dossier « port de plaisance de la Normandière – volet nautique » établi par la mairie de Brétignolles-sur-Mer et transmis à l'ensemble des membres de la grande commission nautique.

La reconnaissance du site d'implantation du futur port de plaisance a été effectuée préalablement à la réunion par les membres permanents accompagnés de MM. Lebrevelec, Petit et Potier de la DDAM 85.

Le projet est présenté en séance par Jérôme Denecheau de la mairie de Brétignolles-sur-Mer après avoir été introduit par M. Christophe Chabot, maire de Brétignolles-sur-Mer.

SYNTHESE DES DEBATS.

Les débats ont permis d'aborder les points suivants :

- la protection de l'avant-port par les récifs semi-immérgés compte tenu des vents dominant d'Ouest Nord-Ouest et de la houle ;
- le dimensionnement des récifs semi-immérgés (hauteur, largeur, extension) en fonction des conditions de navigation attendue dans l'avant-port et pour la protection du port en cas d'événement extrême de tempête ;
- les courants et l'agitation dans l'avant port ;
- l'usage du chenal par les pratiquants de la voile légère à partir de la cale de mise à l'eau prévue ;
- le transport sédimentaire et la prise en compte du besoin dragage ;
- le balisage envisagé et les compléments jugés nécessaires ;
- l'accès au port par un chenal et le besoin de matérialiser un alignement ;
- la bathymétrie actuelle : roches du Repos, la roche cathédrale présente dans le chenal qui sera déroctée, la bathymétrie à l'extérieur du futur avant-port.

L'avis émis par la commission, adopté à l'unanimité par les huit membres permanents, de droit et temporaires, fait l'objet de la conclusion ci-dessous.

CONCLUSION

La grande commission nautique s'est réunie le mardi 31 mars 2009 pour émettre un avis sur le projet de création d'un port de plaisance à Brétignolles-sur-Mer.

Elle émet un avis favorable à ce projet avec les observations suivantes :

- le balisage prévu d'une cardinale Sud devra être complété à l'Ouest des roches du Repos pour permettre un accès sécurisé par le Nord-Ouest, elle pourra être située à l'Ouest de la sonde 1,6 m présente sur la carte marine 7402 ;
- un alignement devra être mis en place pour l'accès au chenal ;
- le positionnement, la dimension et la hauteur des récifs semi-immersés brise-lames devront être optimisés par modélisation pour minimiser l'agitation dans l'avant-port ;
- à la clôture des travaux, les nouvelles caractéristiques nautiques du port de Brétignolles-sur-Mer seront transmises au Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) pour la mise à jour de la documentation nautique (Carte Marine, Instructions Nautiques...).

Le président
Jean-Louis Lozier

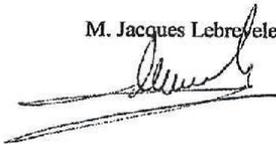


Le secrétaire
Ronan Créach



Les membres

M. Jacques Lebrevelec



M. Claude Herbreteau



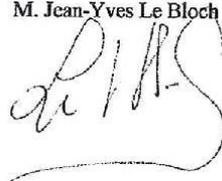
M. Franck Fouquet



M. Joël Demange



M. Jean-Yves Le Bloch



M. Christophe Buchoux





Réf 2 : A45- F4- Compte-rendu du conseil municipal du 1er février 2012

VILLE DE BRETIGNOLLES SUR MER

SEANCE DU 1^{er} FEVRIER 2012

COMPTE RENDU N°33 DU 1^{er} FEVRIER 2012

L'an deux mille douze, le 1^{er} février à 19 heures, le Conseil Municipal, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire sous la présidence du Maire, Monsieur Christophe CHABOT à la mairie de Brétignolles sur Mer.

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 22

Date de la convocation du Conseil Municipal : 26 Janvier 2012

PRESENTS : M. Christophe CHABOT, M. Jean MICHON, Mme Marie-Antoinette BENETEAU, M. Bruno BLANCHARD, M. Michel MANDRET, M. Christophe MOREAU, M. Jérôme POUCKET, M. Gilles RENAUD, M. Christian DURANTEAU, Mme Christelle POIRAUDEAU, M. Jean-Paul MICHAUD, Mme Carine GUERIN, Mme Sophie BOURGOUIN, M. Jean-Baptiste RABINIAUX, M. Franck TESSON, Mme Céline DELOMME, Mme Brigitte VIOLEAU.

ABSENTS :

M. Jacques POUCKET

M. Louis PAPIN

M. Gilles ROUSSEAU

M. Patrick CHOUQUET

M. Bernard DELEAU

POUVOIRS :

M. Jacques POUCKET à M. Gilles RENAUD

M. Louis PAPIN à M. Christophe CHABOT

M. Gilles ROUSSEAU à M. Bruno BLANCHARD

M. Patrick CHOUQUET à M. Jean MICHON

SECRETAIRE DE SEANCE : M. Gilles RENAUD

APPROBATION DU COMPTE RENDU DU 20 DECEMBRE 2011

Aucune remarque n'étant formulée, le compte rendu de la séance du 20 décembre 2011 est approuvé à l'unanimité.

1. AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUITE AUX CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE AU SUJET DU PROJET DE CREATION DE PORT DE PLAISANCE SUR LE SITE DE LA NORMANDELIERE A BRETIGNOLLES SUR MER

Les enquêtes publiques conjointes relatives au projet de port de plaisance de Brétignolles sur Mer se sont déroulées du 20 juin 2011 au 18 août 2011. Après quatre mois d'attente, la Commission d'enquête présidée par Monsieur Bernard PIPET a émis un avis défavorable pour chacune des 7 enquêtes.

La lecture des conclusions de la Commission d'enquête a suscité la consternation des élus municipaux et de nombreux élus vendéens ainsi que de la très grande majorité des Brétignollais.

Conformément à l'article R 11-14-14 alinéa 5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le Conseil municipal de Brétignolles sur Mer est appelé à émettre son avis par délibération motivée sur les conclusions transmises.

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L11-1 à L11-7 et R11-1 à R11-18 ;

Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L123-1 à L123-16, R123-1 à R123-33, L214-1 à L214-11 et R214-1 à R214-31 ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L123-16 et R123-33 ;

Vu le Code des transports et notamment ses articles L5311-1 et L5311-2, L5314-4 et L5314-8 ;

Vu le Code des ports maritimes et notamment ses articles R122-4 à R122-6, R611-1 et R611-2 et R613-1 ;

Vu le Code général de la propriété des personnes publiques et notamment ses articles L2123-3 et L2124-1 à L2124-3 ;

Vu la délibération du Conseil municipal en date du 2 novembre 2010 approuvant les dossiers d'enquête publique relatifs au projet de port de plaisance et sollicitant l'organisation des enquêtes publiques conjointes ainsi que l'enquête parcellaire ;

Conseil Municipal du 1^{er} Février 2012

Compte rendu

1

VILLE DE BRÉTIGNOLLES SUR MER

SEANCE DU 1^{er} FEVRIER 2012

*Vu le dossier déposé le 21 février 2011 par Monsieur le Maire de Brétignolles-sur-Mer pour être soumis aux enquêtes publiques ;
Vu la décision n° E11000115/44 du Président du Tribunal administratif de Nantes en date du 15 mars 2011 portant désignation des membres de la Commission d'enquête ;
Vu les avis reçus des services et organismes consultés ;
Vu l'arrêté n°11-DRCTAJ/1-421 de Monsieur le Préfet de la Vendée en date du 19 mai 2011 prescrivant des enquêtes conjointes relatives au projet de création d'un port de plaisance sur le site de la Normandelière, portant à la fois sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité du POS, l'autorisation au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques, l'impact environnemental, l'utilisation du domaine public maritime, l'autorisation de création du port de plaisance ;
Vu l'arrêté n° 11-DRCTAJ/1-422 de Monsieur le Préfet de la Vendée en date du 19 mai 2011 prescrivant une enquête parcellaire relative au projet de création d'un port de plaisance sur le site de la Normandelière ;
Vu les mesures de publicité prises pour les enquêtes publiques conjointes relatives au projet de port de plaisance ;
Vu les enquêtes publiques qui se sont déroulées entre le 20 juin et le 18 août 2011 ;
Vu les avis défavorables émis par la Commission d'enquête en date du 8 décembre 2011 pour chacune des sept enquêtes publiques et transmis à la commune de Brétignolles sur Mer le 16 décembre 2011 ;
Vu les conclusions produites par la Commission d'enquête à l'appui des avis précités ;*

Considérant que les présentes conclusions sont entachées d'irrégularités manifestes qui ne peuvent fonder une décision du représentant de l'Etat ;

Considérant que suite aux procédures d'appel d'offres en date du 5 novembre 2010 et du 31 mars 2011, le coût du projet de port de plaisance a été actualisé à hauteur de 33 M€ au lieu de 45 M€ ;

Considérant que cette actualisation a été communiquée à la Commission d'enquête successivement les 20 et 23 juin 2011 ;

Considérant que selon la Commission d'enquête « la baisse du coût des travaux dans de telles proportions et la modification du modèle paysager qui en découle (...), constituent deux modifications substantielles du projet soumis à enquête et ne peuvent être prises en considération » ;

Considérant qu'il est de jurisprudence constante qu'en cas de modification affectant l'économie générale du projet, la déclaration d'utilité publique ne peut être édictée valablement sans qu'une nouvelle enquête soit préalablement diligentée ;

Le Conseil Municipal,

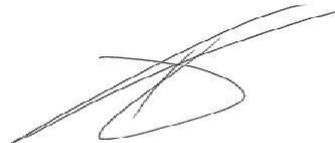
Après en avoir délibéré, à l'unanimité:

Article 1^{er} : Considère qu'il y a lieu de présenter un nouveau projet pour tenir compte des modifications substantielles précédemment énoncées ;

Article 2^{ème} : Sollicite auprès de Monsieur le Préfet de la Vendée une nouvelle procédure d'enquêtes publiques conjointes relatives au projet de port de plaisance, au vu du projet modifié.

Aucune autre question n'étant évoquée, la séance est levée à 19h20.

**Le Maire
Christophe CHABOT**



Réf 3- A46- F4- Réaction du préfet de Vendée à la délibération du conseil municipal de Bretignolles-sur-Mer du 1er février 2012.

Communiqué de presse

PREFECTURE DE LA VENDEE
Bureau de la communication
interministérielle
Télécopie : 02 51 36 71 26

Le 4 février 2012,

Réaction du préfet à la délibération du conseil municipal de Bretignolles sur Mer sur le projet de port

Le préfet a pris connaissance de la récente délibération du conseil municipal de Bretignolles 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 abandonné.
- 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 Bretignolles sur Mer sur la nécessité, au cas où un nouveau projet serait élaboré par la commune, d'établir un diagnostic préalable, 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'Etat 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.



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 5

Fiche N°5 - Maîtrise des coûts

Rubrique - Économie du projet

ARGUMENTATION : Le résumé

Les engagements de la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie sont clairs : le projet de port de plaisance ne coûterait rien aux contribuables. Le coût des études et de réalisation serait financé par une subvention, la vente d'anneaux en amodiation et un emprunt. Les redevances annuelles liées à la location des anneaux restants financeraient les charges liées au fonctionnement du port et les remboursements des emprunts et des frais financiers.

Ce schéma idéal supposerait :

- que le coût objectif de réalisation serait respecté : aucun aléa de chantier, respect des délais
- que le port de plaisance serait rempli dès la première année de sa mise en exploitation

- qu'il n'y aurait pas de nouveau investissement pendant toute la durée de remboursement de l'emprunt et des frais financiers
- que le coût des opérations liées au fonctionnement du port serait maîtrisé, les opérations de dragage en particulier

Nos observations :

- tous les grands projets d'aménagement côtier que nous avons suivis ont eu des surcoûts liés à des aléas de chantier et des dépassements de délais : Port Médoc, Port de Roscoff, Chantier des Minimes à La Rochelle, Port de Morgat, Le Havre de la Gachère. Ces surcoûts sont toujours, en final, pris en charge par la collectivité.
- le coût objectif de réalisation du projet de port Bretignolles paraît faible, en comparaison avec des projets de conception plus classique, compte tenu de la complexité du site d'accueil de la Normandelière
- compte-tenu de sa conception innovante (*avant-port avec des récifs*), compte-tenu du manque de référence de la société chargée de la mise en œuvre du projet, le risque de surcoût lié à des aléas de chantier et des dépassements de délais serait plus important pour le projet de Port Bretignolles.
- compte tenu du dimensionnement à minima de la société BRL Ingénierie, il est probable que des corrections devraient être apportées, une fois le port réalisé, ce qui entraînerait des surcoûts et des allongements de délais.

Nos conclusions :

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. La société BRL Ingénierie aurait dû prendre en compte ce risque et évaluer son impact sur les finances locales.

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.

.....

ARGUMENTATION : Le détail

Notre argumentation est basée sur le retour d'expérience

1 - Port Médoc

Port Médoc est une référence pour les promoteurs de Port Bretignolles, le directeur de Port Médoc était invité à la réunion publique du 23 juin 2011, organisée par la commission d'enquête publique, pour soutenir le projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière.

Pourtant, en terme de maîtrise des coûts, Port Médoc n'est pas une référence. Tout ce qui est cité, ci-dessous, est justifié par des articles de presse à la disposition de chacun.

En 2001 , la plaquette de présentation de Port Médoc était , comme toujours , la promesse d'un bel avenir :

"Port Médoc , le nouveau port que l'océan attendait

Un port moderne et protégé accessible 24H/24 , 7 jours/7 , par toutes marées

Un port propre et respectueux de son environnement ... "

Inauguration de Port Médoc **mi 2004** ., son coût : 32 000 000 d'Euros .

En mai 2007 , l'Association des Investisseurs et des Utilisateurs dénonce l'impossibilité de rentabiliser les anneaux et souligne des erreurs de conception et de construction qui empêchent le port de fonctionner : la digue nord est trop courte pour faire barrage à la houle .

En décembre 2007 , une campagne hivernale de travaux est engagée avec des opérations de dragage (arrêté préfectoral autorisant le dragage de 60 000 m³ de sédiments chaque année) et un prolongement de la digue nord passant de 90 à 150 m (coût : 3 000 000 d'Euros)

En avril 2008 , La Chambre Régionale des Comptes s'intéresse à la gestion de Port Médoc entre 2003 et 2005 , met en évidence des incorrections dans l'enregistrement comptable des mouvements financiers liés à l'opération de Port Médoc

En octobre 2009 , les actualités de Soulac mettent en avant les problèmes récurrents d'envasement de Port Médoc , envasement accéléré depuis la modification de l'entrée du port et la prolongation de la digue. Les coûts de dragage du bassin ont été nettement sous-estimés dans le dossier d'instruction . Et le journaliste ironise sur la promesse faite en 2001 *"Tous les plaisirs du port de plaisance réunis à Port Médoc Atlantique , bassin protégé en eau profonde , accessible toute l'année , 7 jours/7 , par toutes marées" !*

En avril 2010 , un audit est lancé sur Port Médoc, le Président de la CC convient que la *"politique tarifaire de Port Médoc n'est pas limpide"* . Un projet immobilier *"Village de la presqu'île"* est très attendu pour relancer Port Médoc. C'est à chaque fois la même chose , l'immobilier au secours d'un port !

En mars 2011 , les plaisanciers expriment leur colère, certains se retrouvent en difficulté , ils perdent beaucoup d'argent .

En avril 2011 , le résultat de l'audit est sans appel : *"Port-Médoc dans le rouge"* . Le bilan après 7 ans d'exploitation est décevant , le port est sous perfusion . Sans les avances du groupe qui gère Port Médoc , *"24 000 000 d'Euros cumulés depuis 2005"* , la filiale gestionnaire du port de

plaisance aurait déposé son bilan . Les bilans de Port Médoc n'offrent pas de perspectives rassurantes . C'est l'amodiation qui est en cause , "*elle est plus adaptée aux gros bateaux et à la clientèle aisée de Méditerranée , mais ne fait pas recette sur notre frange de côte*" . Le consultant préconise "*des contrats de locations annuelles renouvelables par tacite reconduction*" et "*des tarifs compétitifs*" , actuellement les tarifs de Port Médoc sont en moyenne 37% supérieurs à ceux pratiqués à Arcachon , La Rochelle et Royan

Sud Ouest du 8 novembre 2012 - Port Médoc : "Une saison en demi-teinte".

"Le port de plaisance du Verdon a connu une baisse de fréquentation cet été. La direction pointe la conjoncture et le mauvais temps. Les usagers, eux, dénoncent les tarifs ...

Sur 800 anneaux, le port du Verdon afficherait un remplissage de 526 bateaux ...l'extension prévue pour arriver à 1 200 anneaux n'est plus du tout d'actualité ...

Sur les pontons de Port Médoc et les forums dédiés à la plaisance, les langues, elles, continuent de dénoncer des prix prohibitifs ..."

Sud Ouest du 22 mars 2013 : La saison sera capitale pour Port Médoc.

"L'arrivée de Port Adhoc, un nouvel investisseur, doit permettre au port de plaisance de se désendetter. En revanche, le projet immobilier, lui, est toujours en rade"

Les années se suivent et se ressemblent, Port Médoc est toujours dans la tourmente.

La communauté de communes de la Pointe du Médoc, qui a la responsabilité de ce port, ne sait pas comment s'en sortir. Elle fait entrer, dans le capital de Port Médoc SA, la société Port Adhoc spécialiste des ports à sec .

Sud-Ouest du 13 novembre 2017. Port Médoc : le calme après la tempête estivale
« Le Port-Médoc est vraiment désert en novembre », se désespère Nathalie

2 – Port de Roscoff

L'estimation initiale des coûts de l'ensemble du projet : 41 000 000 d'euros dont 22 000 000 pour la seule partie plaisance ([article Le Télégramme du 28 octobre 2009](#))

[La Chambre Régionale des comptes](#) affiche les résultats en juin 2017

Le coût final du projet d'extension du port de Roscoff est de près de 60 000 000 d'euros (50% de dépassement !), le port de plaisance représente plus de 53% de l'ensemble du projet..

La Chambre Régionale des comptes a mené une enquête sur la gestion du port de plaisance de Roscoff. Depuis 2012, malgré des recettes élevées (1,5 millions d'euros en 2015), le déficit pour les années 2013, 2014 et 2015 est de 800 000 euros ! Ce déficit est expliqué par l'importance des investissements et la charge des emprunts

3 – Chantier des Minimes à La Rochelle



Chantier de l'extension du Port des Minimes à La Rochelle. Les aléas du chantier de la digue du Lazaret

Sud-Ouest du 26 mars 2013 - Digue du Lazaret : La ville envisage des poursuites.

"La [digue du Lazaret](#), construite à partir des matériaux de l'ancienne digue, s'est affaissée sur [plus de 100 mètres](#)"

"Après un [nouvel affaissement](#) de l'ouvrage, le troisième en un an, la Ville pourrait engager des poursuites judiciaires. Une expertise est en cours"

"Le coût de la construction de la digue du Lazaret avait été fixé initialement à 5,5 millions d'euros, puis porté par avenant à 8 millions suite au premier affaissement, sur un budget global de 53 millions d'euros pour l'extension du port de plaisance"

Retour en images sur un projet vieux de 25 ans (Réf 1)

Estimation du coût avant l'enquête publique : 28,5 millions d'euros

Investissement final : près de 55 millions d'euros

4 – Port de Morgat

Des coûts d'opérations de dragage non maîtrisés

Le Télégramme du 26 mars 2016 - Morgat. [L'ensablement du port refait encore surface](#)
Serpent de mer s'il en est, le dossier d'ensablement du port de Morgat refait surface. Encore. Comme tous les mois ou presque. Entre le collectif pour la défense du port et de l'anse de Morgat et la mairie, c'est un vrai dialogue de sourds.

Historique de l'ensablement du port de plaisance de Morgat. [Collectif de défense du Port de Morgat - juillet 2015](#)

page 14 - *le coût annuel estimé des opérations de dragage du port à compter de 2016 : 750 000 euros pour évacuer 50 000 m³ de sable à l'entrée du port, si rien n'est fait.*

page 19 - *la solution retenue devrait être celle d'un épi rocheux, comme le cabinet ARCADIS l'a réalisé à Noirmoutier, en Vendée. C'est en tout cas ce que le maire Daniel Moyan appelle de ses vœux "On a là une solution pérenne qu'on n'avait pas avant".*

5 – Chantier du Havre de la Gachère : Rénovation de l'écluse

Les travaux de rénovation de l'écluse de la Gachère devaient s'étaler de septembre 2016 à février 2017, ils se sont achevés fin mai 2017.

Ce retard a eu des conséquences sur les coûts

Budget initial : 2 051 540 euros HT

Budget révisé - mars 2017 : 2 315 158 euros HT:

Coût final : 3,2 millions d'euros HT

6 – Petit complément

Le Marin du 15 mars 2013 – Dossier Spécial : Ports de Plaisance 2013

Nous résumons un article de Jean-Yves Poirier sur le modèle économique des ports qui nous paraît intéressant

Gestion : le casse-tête du financement

Le monde du nautisme dit :

"Le fait que les ports de maîtrise d'ouvrage public, les plus nombreux, soient largement financés sur des fonds publics ne permet pas de les amortir sur l'exploitation

Sachant que le montant des investissements nécessaires à la création d'une place à flot va de 30 000 à 50 000 euros environ l'unité, la seule solution pour un promoteur de lever des fonds est, faute de pouvoir développer des opérations immobilières, devenues impopulaires et strictement encadrées par la loi littorale, de vendre des anneaux en garanties d'usage. Dans cette logique, immobiliser une place qui a coûté 30 000 euros pour un bateau de 20 000 euros est un non-sens économique. Transposée au secteur automobile, cette notion reviendrait à n'autoriser le stationnement en centre-ville qu'aux seuls véhicules de luxe, sous prétexte que les parkings y sont plus coûteux qu'en périphérie"

7 - Dossier de port : Pièce C – étude d'impact

Page 57 – le coût du projet est affiché de façon catégorique, sans incertitudes

S'agissant des travaux proprement dits, en 2009, un précédent appel d'offres a permis de chiffrer précisément le coût des travaux, qui s'élevaient alors à 26 700 000 € HT.

La nouvelle estimation intègre la hausse des prix (environ 7%), et les prestations supplémentaires (étanchéification du bassin et réalisation du pont notamment) (Source : CC du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, 2017) :

Rubriques	Prix HT
Travaux portuaires, dont :	32 600 000,00 €
Prix généraux	2 180 000,00 €
Terrassements	9 507 000,00 €
Protection chenal et bassins	3 814 000,00 €
Ouvrages extérieurs	5 499 000,00 €
Quais et soutènements	2 947 445,00 €
Equipements portuaires	3 645 680,00 €
Plage d'amortissement	224 275,00 €
Etanchéité bassins	392 100,00 €
Dalot PICF et rejet	298 000,00 €
Plantations	1 068 500,00 €
Pont mobile	3 010 000,00 €
VRD	3 354 000,00 €
Moins-value aménagement escale*	- 3 340 000,00 €
Mesures environnementales compensatoires (hors acquisitions foncières)	415 628,00 €
Etudes antérieures à 2015	2 285 000,00 €
Maîtrise d'œuvre et CT/CSPS	2 500 000,00 €
Acquisitions foncières	3 006 369,45 €
Redevance archéologique	110 000,00 €
Divers et imprévus	2 083 002,55 €
TOTAL	43 000 000,00 €

*la moins-value « aménagement escale » correspond à l'option de la suppression du bassin d'escale dans le projet (l'escale a pour objectif d'accueillir les plus grands bateaux). Cette option correspond à une diminution de la surface du bassin portuaire, permettant de réaliser des économies sur le linéaire de quai créé principalement et sur les travaux de terrassement. Cette option de suppression de l'escale ne sera toutefois pas retenue si le montant estimé de 32 600 000 € permet de couvrir le coût réel du projet de port, escale comprise, lors de

EP5- F5- REFERENCE DOCUMENTAIRE

Réf 1 – Extension du Port des Minimés (déjà présentée)

DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 6**Fiche N°6 - SCoT****Rubrique - Document d'aménagement de référence – Document cadre****ARGUMENTATION : Le résumé**

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

Le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie est actuellement sous le coup d'un recours contentieux, intenté par l'association La Vigie, auprès du Tribunal Administratif de Nantes pour, en particulier, le non-respect de la Loi Littoral.

Une coupure d'urbanisation entre Bretignolles et Brem-sur-Mer, figurant dans le POS de 1998 de la commune de Bretignolles-sur-Mer exécutoire au moment de l'élaboration du SCoT, a été anormalement occulté, ce qui constitue une erreur manifeste d'appréciation au regard de l'application de la Loi Littoral

Cette coupure d'urbanisation, se situant à l'endroit de l'emprise du port de plaisance, empêcherait tout aménagement portuaire sur le site de la Normandelière, ce qui expliquerait son élimination.

Avant de se prononcer sur la demande d'autorisation de la création d'un port de plaisance, il serait raisonnable d'attendre le jugement du Tribunal Administratif sur le fond du recours contentieux de l'association La Vigie

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, ce qui remettrait en cause le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et ses projets d'avenir.

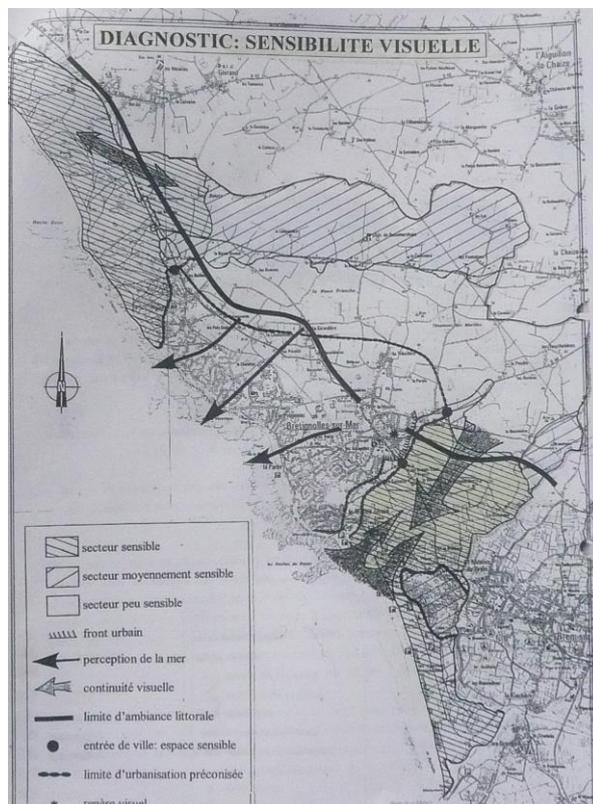
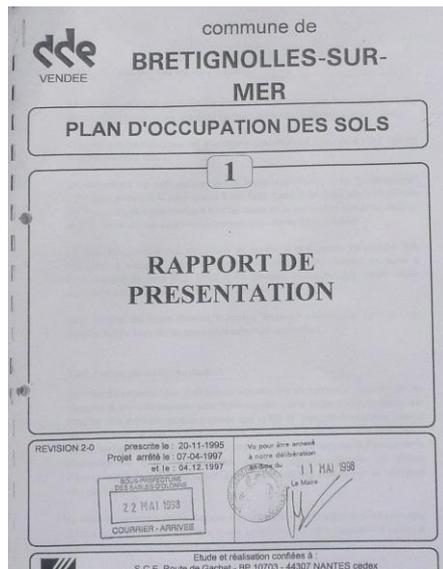
.....

ARGUMENTATION : Le détail

La Loi Littoral impose aux communes de bord de mer de définir et de préserver, dans leur document d'urbanisme, des coupures d'urbanisation, des lieux de respiration entre mer et terre exempts de toute urbanisation, bloquant toute continuité d'urbanisation dans un espace proche du rivage.

La commune de Bretignolles-sur-Mer avait retenu dans son POS de 1998, le document d'urbanisme constituant la référence légale, une coupure d'urbanisation entre Bretignolles et Brem-sur-Mer. Le POS de 1998 de la commune de Bretignolles-sur-Mer, modifications y comprises, est resté exécutoire jusqu'au 27 mars 2017, date à laquelle la commune de Bretignolles-sur-Mer est passée sous RNU (*Règlement National d'Urbanisme*) en attendant la mise en exécution du PLU de la commune. La coupure d'urbanisation entre Bretignolles et Brem-sur-Mer est une zone de co-visibilité et d'ouverture visuelle sur la mer se situant, principalement, sur des espaces protégés (*zone humide, ZNIEFF de type II*). On peut parfaitement vérifier l'identité de cette coupure d'urbanisation de la route départementale des Sables d'Olonne. Il n'existe pas d'autre endroit, entre Brem et Saint-Gilles-Croix-de-Vie où la mer est visible à ce point de la route des Sables.

Des extraits du Pos de 1998 :



7.4.4. La protection des espaces naturels

La loi littoral institue un mode de protection spécifique pour les espaces et les milieux naturels terrestres et marins les plus significatifs du littoral (article L. 146.6).

Cet article est complété par les dispositions des articles R. 146.1 et R. 146.2 (décret du 20 septembre 1989).

La délimitation de ces espaces a fait l'objet d'un "Porter à la Connaissance" spécifique adressé à la commune le 9 juin 1992. Cette délimitation prend en compte les milieux les plus sensibles que sont les dunes de la Sauzaie, le marais du Jaunay, la Côte rocheuse, les dunes de la Garenne et les dunes de la Gachère.

Le Plan d'Occupation des Sols a pris en compte la délimitation. Le zonage NDL 146.6 est la traduction cartographique de cet inventaire. Par rapport, au porter à connaissance, la zone NDL 146.6 a été étendue au secteur des marais situés directement en amont de l'écluse de la Cabaude.

Sans compter les zones d'estran, le zonage "Espace Remarquable" s'applique sur plus de 200 ha soit près du quart de la superficie communale.

7.4.5. Les coupures d'urbanisation

Le Plan d'Occupation des Sols prévoit une coupure d'urbanisation entre le sud du bourg et la limite communale avec Brem-sur-Mer. Cette coupure d'urbanisation est d'autant plus présente dans le paysage que la RD 38, voie très fréquentée, permet de traverser du sud au nord en offrant de nombreux points de vue, permettant d'associer l'océan et l'espace agricole qui prolonge les aménagements littoraux de la Normandelière. Cette coupure est d'intérêt puisqu'à l'échelle du littoral départemental, les sites permettant une covisibilité directe avec la mer ne sont plus très nombreux.

La prise en compte de cette coupure d'urbanisation est un facteur limitant paysager à l'extension de l'urbanisation vers le sud. Le maintien de cette coupure doit conduire à privilégier un développement de l'urbanisation en profondeur.

En 2003, la commune de Bretignolles-sur-Mer proposait son projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière, à l'endroit de la coupure d'urbanisation identifiée dans le POS de 1998

En février 2004, une concertation entre les services de l'État et la commune de Bretignolles sur Mer avait pour but d'identifier les coupures d'urbanisation sur la commune et aboutissait à la rédaction d'un document, non normatif, relatif au DDAL (*Dossier Départemental d'Application*

de la Loi Littoral) (**Réf 1**). Suite à cette concertation, il n'y a pas eu de procédure de révision légale du POS de 1998, avec enquête publique à l'appui, pour supprimer la coupure d'urbanisation entre Bretignolles et Brem-sur-Mer et pour retenir les coupures d'urbanisation issues de la réunion de concertation : la coupure nord « Jaunay – La Sauzaie » et la coupure sud « les Granges ». Il est à noter que les deux coupures retenues, en réunion de concertation, sont déjà des espaces Natura 2000 protégés de toute urbanisation qui ne nécessitent pas un classement supplémentaire au titre de la Loi Littoral. Après cette concertation le seul document d'urbanisme légal de la commune de Bretignolles-sur-Mer restait donc le POS de 1998. Dans la circulaire UHC/DUI n°20006-31 du 14 mars 2006 relative à l'application de la Loi Littoral (**Réf 2**), il est clairement dit en Annexe : « Les DDAL ne doivent en aucun cas être notifiés aux communes dans le cadre du « porter à connaissance » ou de tout autre forme de notification à l'occasion de l'élaboration des documents d'urbanisme. Ils ne constituent pas la base de l'élaboration des futurs SCoT ; »

En octobre 2010, dans l'étude d'impacts pour le dossier de port de plaisance soumis à l'enquête publique de 2011, la société BRL Ingénierie reconnaissait une coupure d'urbanisation entre Bretignolles et Brem-sur-Mer qu'il fallait maintenir (*page 198 – pièce B1 – Étude d'impacts – Rapport principal de octobre 2010*)

Pièce B1 - Etude d'Impact - Rapport principal de octobre 2010 - page 198 - BRL Ingénierie

198



Partie 3 – Analyse des effets du projet sur l'environnement
1. Impacts structurels des aménagements terrestres

- ▶ Protection des espaces remarquables (art L 146-6) : la mise en compatibilité n'a aucune incidence sur la délimitation des espaces protégés au titre de l'article L 146-6 du code de l'urbanisme telle qu'elle a été fixée par le POS actuel. Sur le site il n'a pas été identifié de nouveaux espaces à protéger au titre de l'article L 146-6, selon les critères fixés par l'article R 146-1 du code de l'urbanisme.
- ▶ Maintien des coupures d'urbanisation (L146-2 du code de l'urbanisme) : à l'intérieur du périmètre du projet, est organisée une coupure d'urbanisation avec la création d'une vaste zone naturelle et paysagère protégée.

Le 13 février 2013, lors d'une première présentation publique du projet de SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, des observateurs notaient la suppression de la coupure d'urbanisation entre Bretignolles et Brem-sur-Mer dans le tableau de présentation des coupures d'urbanisation et notaient que les élus disaient qu'elle n'avait jamais existé.



Le 28 mai 2015, les élus communautaires du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie approuvaient, pour la première fois, le projet de SCoT

Du 21 décembre 2015 au 28 janvier 2016, l'enquête publique était organisée.

Il y eut de nombreuses dépositions contre la prescription dans le DDO d'un projet de port de plaisance à Bretignolles-sur-Mer et contre la suppression de la coupure d'urbanisation entre Bretignolles et Brem-sur-Mer (*Réf 3: type d'observations*)

Début mars 2016, la commission d'enquête émettait un avis favorable avec 3 réserves dont une concernant le site de la Normandelière : *«Garantir la co visibilité, la continuité visuelle et l'ouverture visuelle panoramique dans le secteur de la Normandelière par une prescription dans le DDO ».* (*Réf 4*)

La commission d'enquête n'a pas retenu la coupure d'urbanisation, entre Bretignolles et Brem-sur-Mer, au sens strict de la Loi Littoral, se référant, à tort, au DDAL de 2004 pour définir une coupure d'urbanisation au nord de Bretignolles et une autre au sud. C'est contraire au règlement défini dans la circulaire citée précédemment (*Réf 2*) La commission d'enquête n'a préservé qu'une identité visuelle sur le site de la Normandelière pour ne pas empêcher la réalisation d'un projet de port de plaisance à cet endroit.

30 juin 2016, les élus communautaires approuvaient, une deuxième fois, le projet de SCoT après l'introduction de modifications pour répondre aux réserves des commissaires enquêteurs. L'association La Vigie adressait une lettre au président de la communauté de communes le 27 juin 2016 pour lui demander de reconsidérer son projet SCoT, cette lettre est restée sans réponse (*Réf 5*). Suite au conseil communautaire du 30 juin 2016, le préfet de Vendée déposait un recours gracieux pour demander à la communauté de communes de modifier le dossier SCoT sur les points « foncier économique » et « loi littoral ».

9 février 2017, les élus communautaires approuvaient, une troisième fois, le projet de SCoT après la prise en compte de demandes du préfet de Vendée.

Suite au conseil communautaire du 9 février 2017, l'association La Vigie déposait un recours gracieux, auprès du président de la communauté de communes, un recours gracieux qui est resté sans réponse (*Réf 6*)

6 mars 2017, la communauté de communes déclarait exécutoire le dossier de SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie approuvé lors du conseil communautaire du 9 février. [Les coupures d'urbanisations citées dans le DDO](#), document opposable du SCoT, ne prennent pas en compte celle située entre Bretignolles et Brem-sur-Mer.

Deux associations environnementales déposent un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Nantes pour annuler tout ou une partie du SCoT du Pays de Saint-Gilles- Croix-de-Vie. Les jugements sont en attente.

Mars 2018 – Dossier de port – Pièce C : Étude d'impact

Page 451 – La justification des orientations du SCoT concernant le projet de port de plaisance est précisée :

L'industrie nautique est l'une des composantes majeures de l'économie locale. A ce titre, la promotion et le maintien d'une capacité suffisante au sein du / des port(s) de plaisance du territoire est nécessaire. A ce titre, le SCoT soutient le projet de création d'un nouvel équipement

portuaire à Bretignolles-sur-Mer sous réserve de la faisabilité économique, juridique et environnementale du projet.

Page 460 – Le site d'implantation du port se situe en dehors des coupures d'urbanisation.

Parmi celles-ci, deux sont situées sur le territoire de Bretignolles-sur-Mer (cf. Figure 330 Localisation des espaces proches du rivage, des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation identifiées dans le cadre du SCOT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (Source : SCOT 2017)). :

- Coupure de la Sauzaie au camping du Jaunay (protection et gestion des dunes) ;
- Coupure des Conches Arrochaudes jusqu'au chenal du Hâvre de la Gachère (protection et gestion des dunes et des marais des Roussières).

En revanche, ce schéma ne prévoit aucune coupure de ce type à la Normandelière, qui comme cela a été déjà précisé, est un site déjà urbanisé.

Comme le SCOT, le plan d'occupation des sols de 1998 (aujourd'hui caduc) ne prévoyait aucune coupure d'urbanisation sur le secteur de la Normandelière, mais il prescrivait le respect d'un cône de vision de l'océan depuis la route départementale 38.

Cette exigence est préservée puisque la conception du projet portuaire maintient d'une visibilité inchangée depuis la route départementale 38 vers océan dans l'axe du bassin d'initiation nautique.

☞ Le site d'implantation du port se situe en dehors des coupures d'urbanisation.

Ce projet de création sur le site de la Normandelière ne pourrait pas être soutenu par le SCOT si la coupure d'urbanisation avérée entre Bretignolles et Brem-sur-Mer avait été inscrite dans le SCOT comme la Loi Littoral l'imposait. Elle est occultée parce qu'elle empêcherait tout aménagement portuaire à cet endroit.



5 avril 2018. Bremxit, une réunion publique le 9 avril 2018 ([lien internet](http://veillenormandeliere.blogspot.fr/2018/04/normandeliere-et-bremxit-ptet-benquoui.html) :

<http://veillenormandeliere.blogspot.fr/2018/04/normandeliere-et-bremxit-ptet-benquoui.html>)

27 avril 2018 – Ouest-France : Pays de Vie : L'avenir de l'intercommunalité en question

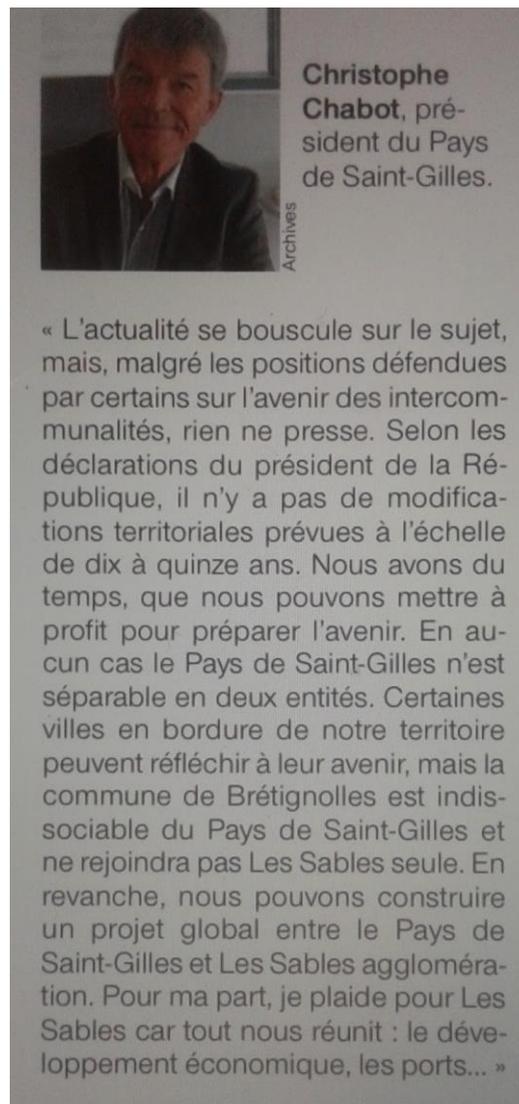
L'avis de Christophe Chabot mérite d'être souligné.

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 Normandelière 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



Il y a un exemple de SCoT bloqué par des recours administratifs pour des raisons d'urbanisation excessive et le manque de préservation des coupures d'urbanisation , c'est le SCoT du Bassin d'Arcachon (Réf 7)

REFERENCES DOCUMENTAIRES

Réf 1 - Réunion de concertation du 27 février 2004 relative au dossier départemental d'application de la loi Littoral

Réf 2 - Circulaire UHC/DU1 no 2006-31 du 14 mars 2006 relative à l'application de la loi littoral

Réf 3 – Les dépositions contre le dossier SCoT à l'enquête publique

Réf 4 – Rapport commission d'enquête sur le SCoT

Réf 5 – Lettre du Cabinet Lepage, au nom de la Vigie, du 27 juin 2016

Réf 6– Recours gracieux du Cabinet Lepage, au nom de la Vigie, du 21 avril 2017

Réf 7 - L'annulation du SCoT du Bassin d'Arcachon

Réf 1- A35- F6- Réunion de concertation du 27 février 2004 relative au dossier départemental d'application de la loi Littoral DDALL



direction
départementale
de l'Équipement
Vendée



Service
de l'Urbanisme et
de l'Aménagement
Système
d'Information
Géographique
Transports
Environnement

**Réunion de concertation du 27/02/2004
relative au dossier départemental d'application
de la loi « littoral »**

Relevé de conclusions

Mairie de Brétignolles-sur-mer :

présents :

M. CHABOT, Maire
M. MICHON, Adjoint
M. POUCKET, Adjoint
M. BETHUS, Chargé de mission
M. DETANTE, DDE/ Chef du Service de l'urbanisme et de l'aménagement
M. DAVID, DDE-SUA/SIGTE.

Après le rappel des grands principes de la loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, M. DETANTE présente la démarche ayant abouti à l'établissement du projet de dossier départemental d'application de la loi littoral (DDALL) objet de la présente réunion.

Il ne concerne pas la totalité des thèmes abordés par la loi « littoral » mais seulement ceux pouvant être cartographiés.

Ce projet a été transmis pour avis aux communes le 15 mai 2003 dans la perspective de la phase de concertation qui est en cours.

1. Coupure d'urbanisation

➤ **Coupure Nord « Le Jaunay-La Sauzaie »**

M. CHABOT indique que le projet de port de plaisance à sec envisagé par la municipalité précédente à la Sauzaie est aujourd'hui abandonné de même que celui concernant la déviation. La Commune souhaite que les terrains d'emprise de ce projet qui sont inclus dans la coupure d'urbanisation délimitée dans le projet de DDALL soient préservés. La limite de la coupure d'urbanisation sera ajustée lors de la révision du POS en fonction de ces éléments et de la remise en cause de la zone IINA de la Sauzaie (cf. § 3. *Espaces remarquables ci-après*). Par ailleurs, celle-ci ne devra pas compromettre la réalisation de l'aire de stationnement prévue.

19, rue Montesquieu
BP 827
85021 La Roche-sur-Yon
cedex
téléphone :
02 51 44 32 32
télécopie :
02 51 05 57 63
mél. DDE-vendee
equipement.gouv.fr

M CHABOT demande quelles sont les conséquences réglementaires pour de le camping « Les Cyprès » situé en zone Nal, dans la coupure d'urbanisation délimitée par le projet de DDALL.

M. DETANTE précise que cette situation fige ce camping dans son état actuel.

➤ Coupure Sud « Les Granges ».

La délimitation de la coupure définie de façon schématique sur le document cartographique du DDALL au Sud de la commune sera ajustée sur la limite de la zone ND (Les Conches Arrochaudes) et des campings de l'Océan et du Littoral.

2. *Espaces proches du rivage*

J.L. DETANTE présente le projet de délimitation des espaces proches du rivage reporté sur le projet de DDALL.

Au regard de la jurisprudence, il faut considérer qu'un terrain situé à moins de 1000 m du rivage doit être considéré en espace proche au titre de l'article L.146-4-II du Code de l'urbanisme. Au-delà de cette distance, il faut se reporter à un certain nombre de critères pour apprécier si l'on est ou pas situé dans un espace proche du rivage (co-visibilité, éléments caractérisant la présence de la mer : pénétration de l'eau salée, végétation typique, etc.).

A l'intérieur de ces espaces, l'extension de l'urbanisation doit être limitée. En l'absence de schéma de cohérence territoriale (SCOT) approuvé, l'extension de l'urbanisation peut être réalisée avec l'accord du Préfet, donné après demande motivée de la Commune (délibération du Conseil municipal) et avis de la commission des sites.

J.L.DETANTE suggère de solliciter l'accord du Préfet sur les extensions de l'urbanisation qui seront prévues dans le nouveau document d'urbanisme. Ainsi, il ne sera plus nécessaire par la suite de soumettre au Préfet chaque opération.

Deux secteurs sont définis sur le document cartographique du DDALL à l'intérieur des espaces proches du rivage. Ils sont symbolisés par des hachures larges ou serrées suivant les caractéristiques des terrains.

Dans les secteurs représentés par des hachures larges (secteurs à caractère naturel), tous les projets seront soumis à l'accord du Préfet après avis de la Commission des sites, à l'exception de l'extension mesurée des constructions existantes.

Dans les secteurs déjà urbanisés (hachures serrées) les projets ne sont pas a priori soumis à l'accord du Préfet, à l'exception des deux cas suivants :

1. l'opération aboutie à une densification avec un impact fort sur l'évolution de la forme urbaine (Arrêt du Conseil d'État du 27 septembre 1999 – Commune de BIDARD) ;
2. la commune souhaite soumettre un projet spécifique à la CDSPP.

L'analyse détaillée des zonages proposés fait apparaître la nécessité d'ajustement pour tenir compte du caractère bâti ou en cours d'urbanisation du secteur INA de la Sauzaie (lotissements).

Sur la délimitation des espaces proches du rivage (EPR), la Commune estime que les terrains situés en zone NC dans le secteur du Marais Girard ne doivent pas être inclus dans ce périmètre.

La limite des EPR sera modifiée en conséquence.

3. Espaces remarquables (L.146-6) :

Le DDALL reprend strictement les espaces remarquables délimités par le plan d'occupation des sols. Il n'y a pas de modification envisagée par le projet de DDALL.

Toutefois, la commune s'interroge sur le devenir de la zone IINA de La Sauzaie délimitée à l'Ouest par le projet de déviation aujourd'hui abandonné. Par ailleurs, le projet de piste cyclable a été tracé le plus près possible du bâti ne permet pas d'envisager un développement de l'urbanisation dans ce secteur. Seule une petite partie au Nord de cette zone IINA pourrait être maintenue.

Au Sud, l'extension des espaces remarquables au niveau de la cale Sauzaie, devra laisser la possibilité d'aménager une zone d'accueil du public comprenant une aire de stationnement.

La délimitation des espaces remarquables L.146-6 « La Sauzaie-Le Jaunay » sera ajustée dans le cadre de la prochaine révision du POS afin de prendre en compte ces éléments.

Les aires de stationnement « Dune 1 » et « Les Bruyères » sont incluses dans les espaces remarquables. Il conviendra de les exclure lors de la révision du document d'urbanisme.

Un dossier modifié prenant en compte les observations formulées au cours de la présente réunion sera adressé pour avis à la commune.

*Le chef du service de l'urbanisme
et de l'aménagement*



Jean-Louis DETANTE

Réf 2 – A36- F6-Circulaire UHC/DU1 no 2006-31 du 14 mars 2006 relative à l'application de la loi littoral

18/04/2018

Bulletin officiel n°2006-8

Texte non paru au *Journal officiel*

522

*Direction générale de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction*

**Circulaire UHC/DU1 n° 2006-31 du 14 mars 2006 relative
à l'application de la loi littoral**
NOR : EQUU0610941C

Le littoral, plus que tout autre espace du territoire national, est travaillé par de profondes mutations sociales, et économiques d'une ampleur inégalée, qui appellent des réponses particulièrement adaptées en terme de politiques publiques.

Les questions du logement, des risques, de l'accessibilité ou de l'emploi, s'y posent avec une acuité souvent redoublée par rapport au reste du territoire. La préservation des valeurs environnementales et patrimoniales, particulièrement remarquables, qui s'attachent à ces espaces doivent s'imposer à tous comme une exigence incontournable. Seules une capacité d'anticipation, une vision à long terme, stratégique et ambitieuse, relayée par des volontés politiques locales fortes peuvent permettre de répondre à ces défis. C'est non seulement à l'échelle des bassins de vie quotidiens mais également à celle des grands espaces, régionaux ou interrégionaux, qu'il faut concevoir et mener ces politiques cohérentes et volontaristes.

A ces différentes échelles, l'ensemble des approches et outils en matière d'habitat, de transport, d'aménagement et de protection de l'espace, tels que SCOT et PLU, doit être mobilisé et mis au service d'une application à la fois rigoureuse et raisonnée des principes que le législateur avait posés dans la loi littoral.

Les enjeux de cette loi, la gestion économe de l'espace et l'équilibre entre développement et préservation restent en effet, même vingt ans après, pleinement d'actualité et méritaient d'être rappelés.

Une plaquette destinée aux élus sera prochainement diffusée pour les conseiller dans leur démarche d'aménagement et de planification. Je vous demanderai d'en assurer la plus large diffusion.

Certaines dispositions de la loi qui présentaient des difficultés d'interprétation et d'application et qui pouvaient être source d'insécurité pour les opérations d'aménagement ou de construction ont été progressivement clarifiées.

La présente circulaire et notamment l'annexe qui figure en pièce jointe ont pour objet, en complément de la plaquette explicative destinée aux élus, de préciser les concepts essentiels de la loi en matière d'urbanisme, en rappelant les objectifs fondamentaux poursuivis par le législateur, éclairés par la jurisprudence la plus récente du Conseil d'Etat.

J'appelle votre attention sur le fait qu'un certain nombre de documents d'urbanisme anciens n'ont pas suffisamment pris en compte la loi littoral et peuvent conduire à une insécurité juridique grave.

En premier lieu, très peu de schémas directeurs ont été élaborés sur le littoral, ce qui explique en partie les difficultés rencontrées. L'élaboration de schémas de cohérence territoriale, permettra d'analyser à une échelle convenable la question de la capacité d'accueil des communes littorales, en précisant les objectifs de développement et de protection des espaces naturels et agricoles. Ainsi, des opérations d'aménagement qui, envisagées au seul niveau du plan local d'urbanisme, ne sauraient être considérées comme ayant un caractère limité, peuvent être autorisées par le SCOT dès lors que celui-ci, à son échelle, les a prévues dans une politique globale d'équilibre entre le développement et la protection.

En outre, certains POS des communes littorales autorisent encore des urbanisations que la loi ne permet pas ou des constructions diffuses, comme dans les anciennes zones NB, dont l'existence même est incompatible avec les principes posés par la loi littoral. D'autres documents d'urbanisme peuvent être simplement insuffisants, car ils permettent la construction de hameaux nouveaux, mais sans préciser les conditions assurant la bonne insertion des projets dans l'environnement.

Aussi, je vous demande de faire procéder à une analyse des risques juridiques que font courir aux particuliers le maintien de ces situations, de façon à conseiller les communes pour qu'elles prennent les mesures nécessaires et, au besoin, faire procéder à la révision des documents d'urbanisme qui ne seraient pas compatibles avec la loi.

En tout état de cause, dans les secteurs qui font l'objet de nombreuses demandes de certificats d'urbanisme ou de projets d'aménagement, il est essentiel de mettre fin à des situations où le permis de construire est refusé, car contraire à la loi littoral alors que le terrain était déclaré constructible par le POS et qu'un

18/04/2018

Bulletin officiel n°2006-8

certificat d'urbanisme positif avait pu être délivré de bonne foi sur cette base.

Les services de la DGUHC pourront étudier avec vous les moyens appropriés, par exemple la création d'associations foncières urbaines ou de secteurs de transfert de COS, pour appliquer correctement la loi littoral en tenant compte des difficultés individuelles que le maintien de règlements incompatibles avec cette loi pourrait créer.

Une meilleure anticipation, une meilleure information des élus et de leurs services, une meilleure formation des services en charge de l'urbanisme au sein des DDE devraient permettre d'éviter des situations conflictuelles.

J'ai demandé au directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction de prendre à cet effet les initiatives appropriées en termes de formation et d'animation des directions départementales de l'équipement.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
D. Lallement

ANNEXE

La présente note traite pour l'essentiel des problèmes posés par l'urbanisation dans les communes riveraines de la mer. Elle ne porte pas sur le traitement des espaces remarquables, qui a fait l'objet d'une circulaire du 15 septembre 2005.

Si la loi Littoral s'applique à la totalité du territoire des communes Littorales, elle opère une très importante distinction entre les « espaces proches du rivage », où l'urbanisation est limitée et soumise à des règles de procédure strictes, et les autres espaces des communes Littorales, où l'urbanisation n'est pas limitée, mais doit s'effectuer en continuité de l'urbanisation existante. La loi, en effet, n'interdit pas le développement des communes Littorales, mais entend protéger les fronts de mer, privilégier le développement de l'urbanisation à l'arrière des espaces déjà urbanisés et éviter le mitage.

C'est pourquoi il est indispensable de clarifier notamment les notions d'espaces proches du rivage, d'extension d'urbanisation, de hameaux nouveaux ainsi que la différence entre urbanisation nouvelle et construction nouvelle et de veiller à ce que l'interprétation de ces notions ne diffère pas d'un département ou d'une région à l'autre.

Dans de nombreux départements, en l'absence de schémas directeurs, les services de l'Etat ont élaboré des documents pour préciser leur analyse de l'application locale de la loi Littoral. Ces documents, souvent appelés « document départemental d'application de la loi Littoral (DDAL) » n'ont pas de valeur juridique et, bien souvent, n'ont pas été actualisés pour tenir pas compte de l'évolution de la jurisprudence. Ils ont permis à l'Etat de définir une position provisoire, pour veiller à une application homogène de la loi Littoral et éviter des appréciations incohérentes effectuées commune par commune.

Les DDAL ne doivent en aucun cas être notifiés aux communes dans le cadre du « porter à connaissance » ou de tout autre forme de notification à l'occasion de l'élaboration des documents d'urbanisme. Ils ne constituent pas la base de l'élaboration des futurs SCoT. A l'occasion de la préparation de ces documents, qui appliquent la loi Littoral à une échelle supracommunale, il est légitime que soit totalement réexaminées les conditions d'application de la loi, notamment les extensions d'urbanisation autorisées dans les espaces proches du rivage et mesures de protection nécessaires.

I. - LA NOTION D'ESPACES PROCHES

Dans les espaces proches du rivage :

- l'extension de l'urbanisation doit être limitée ;
- les opérations d'aménagement doivent être conformes avec le schéma de cohérence territoriale ou compatible avec un schéma de mise en valeur de la mer (cf. note 1) ;
- en l'absence de schéma de cohérence territoriale, un plan local d'urbanisme ne peut permettre la réalisation d'une opération d'aménagement que si celle-ci est spécialement justifiée, dans le rapport de présentation, par la configuration particulière des lieux ou par la nécessité d'accueillir des activités exigeant la proximité immédiate de l'eau ;
- en l'absence de SCOT ou de justification spéciale dans le PLU, les extensions d'urbanisation ne peuvent être réalisées qu'après délibération spécifique du conseil municipal, avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites et avec accord du préfet (cf. note 2) .

Ces dispositions sont strictes. Elles visent à protéger les espaces demeurés naturels ou agricoles à

18/04/2018

Bulletin officiel n°2006-8

proximité de la mer, à éviter les densifications excessives des zones urbaines existantes situées en front de mer en privilégiant l'extension de l'urbanisation à l'arrière des quartiers existants. Elles incitent en outre fortement à une planification intercommunale de l'aménagement des zones Littorales, par le biais des schémas de cohérence territoriale, qui permettent de déterminer, à une échelle supra communale, l'équilibre entre la protection et les possibilités limitées d'urbanisation de ces espaces sensibles (voir point suivant).

L'importance de ces règles implique qu'un soin tout particulier soit apporté à la délimitation des espaces proches du rivage en veillant à éviter le double écueil d'une délimitation trop restrictive, qui ne permettrait pas de protéger les espaces les plus proches des côtes ou d'une délimitation trop large, qui aboutirait à interdire l'urbanisation « rétro Littorale », ce qui serait contraire à l'esprit de la loi.

Il appartient aux collectivités locales, dans le cadre de l'élaboration de leur schéma de cohérence territoriale ou de leur plan local d'urbanisme, de procéder à cette délimitation.

Pour ce faire, elles doivent prendre en compte l'ensemble des circonstances qui permettent de caractériser les espaces concernés telles que la distance par rapport au rivage de la mer, le caractère urbanisé ou non des espaces séparant les terrains de la mer, l'existence d'une covisibilité entre les secteurs concernés et la mer, l'existence d'une coupure physique (voie de chemin de fer, autoroute, route)... Cette analyse doit reposer sur une approche géographique concrète. En aucun cas, elle ne peut être fondée sur la prise en compte d'un critère unique. En particulier, la distance du rivage ne peut être le seul élément à prendre en compte.

Cette méthode a été confirmée récemment par le Conseil d'Etat (cf. note 3). Comme l'a expliqué la commissaire du Gouvernement, dans cette affaire, « se limiter au seul critère de distance reviendrait à perdre de vue l'objectif du législateur qui était de limiter l'urbanisation en front de mer ou [l'urbanisation] venant boucher toute perspective sur la mer et non d'interdire aux communes Littorales tout développement vers l'arrière ».

Dans les espaces déjà urbanisés, cette méthode conduira en général à considérer que seule la partie la plus proche du rivage est concernée par ces dispositions. En revanche lorsque le rivage est bordé d'espaces naturels, même supportant quelques constructions éparées, de plus vastes espaces pourront être considérés comme proches du rivage.

Ainsi, alors qu'un POS prévoyant une opération d'aménagement dans les espaces proches du rivage d'une commune des Alpes-Maritimes avait été déclaré contraire à la loi Littoral car permettant une extension d'urbanisation qui n'était pas limitée à l'échelle de la commune, la même opération, prévue dans un document portant sur la totalité du Littoral du département a été déclarée légale par le Conseil d'Etat, dès lors qu'à l'échelle du département, les espaces protégés étaient très importants et l'ensemble des opérations d'aménagement prévues dans les espaces proches du rivage restaient dans ces conditions limitées (CE., 27 juillet 2005, Comité de sauvegarde du port Vauban, Vieille-Ville et Antibes-Est req. n° 264336. Cette décision sera publiée au recueil Lebon)

II. - LA DIFFÉRENCE ENTRE UNE EXTENSION DE L'URBANISATION ET UNE CONSTRUCTION NOUVELLE

La règle qui limite les extensions urbaines dans les zones proches du rivage implique de préciser la notion même d'extension d'urbanisation. Quelle différence y a-t-il entre une simple opération de construction et une extension urbaine ?

Pour des raisons évidentes, cette notion ne doit pas être appréciée de la même façon suivant qu'il s'agit d'étendre l'urbanisation au delà du tissu urbain actuel ou d'édifier des constructions à l'intérieur d'une ville ou d'un village.

a) En dehors des parties actuellement urbanisées des communes l'extension le long du rivage d'une ville ou d'un village doit être limitée (cf. note 4) :

La création d'une zone urbaine ou d'une zone à urbaniser d'un plan local d'urbanisme ou d'une zone constructible d'une carte communale située en dehors de la partie actuellement urbanisée de la commune doit être considérée comme permettant une extension d'urbanisation, quelle que soit l'importance de cette zone. Il en est ainsi, que le secteur soit totalement vierge ou ait fait l'objet d'un mitage antérieur. Dans les zones proches du rivage, cette extension doit être limitée (voir plus loin comment apprécier le caractère limité de l'urbanisation) et strictement borné par une zone naturelle ou agricole constituant une coupure d'urbanisation ;

De la même façon, le classement en zone urbaine ou en zone à urbaniser d'un plan local d'urbanisme ou en zone constructible d'une carte communale d'un vaste espace encore vierge situé le long du rivage constitue une extension d'urbanisation, même si cette zone est entourée de zones urbanisées ;

Enfin, l'implantation de constructions nouvelles en dehors de la partie actuellement urbanisée d'une commune non dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'une carte communale, c'est-à-dire en dehors d'un

secteur construit ou d'un terrain jouxtant immédiatement un secteur construit, constitue une extension d'urbanisation, quelle que soit l'importance de ces constructions.

b) A l'intérieur des parties actuellement urbanisées des communes :

En règle générale, le fait d'édifier une ou plusieurs constructions à l'intérieur d'une ville, d'un village ou d'un hameau ne constitue pas une extension d'urbanisation. Cela correspond à l'évolution normale d'une ville ou d'une commune rurale ;

Toutefois, lorsqu'une opération de construction a pour effet de modifier fondamentalement les caractéristiques d'un quartier, en autorisant par exemple d'importants immeubles collectifs dans un secteur pavillonnaire ou en organisant, sur une friche urbaine, une opération d'aménagement dont la densité est nettement supérieure à celle du quartier environnant, cette opération doit être assimilée à une extension d'urbanisation.

Le Conseil d'Etat, dans un récent arrêt de principe, a distingué clairement en milieu urbain ce qui constitue une simple opération de construction, même importante, d'une extension d'urbanisation (cf. note 5) . Il sanctionne ainsi une lecture de la loi qui consisterait à considérer que toute construction nouvelle dans un espace proche du rivage déjà urbanisé constitue automatiquement une extension de l'urbanisation.

c) Conséquence de la qualification d'extension d'urbanisation :

Dans les communes Littorales, les extensions d'urbanisation :

- dans tous les cas, ne peuvent être réalisées qu'en continuité des villages et agglomérations existants ou sous forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ;
- dans les zones proches du rivage, doivent rester limitées et sont subordonnées aux conditions mentionnées au point I ci-dessus.

d) Appréciation du caractère limité d'une extension d'urbanisation :

Les critères à retenir sont :

- l'importance de l'agglomération où se situe l'opération : on doit respecter une certaine proportion entre l'urbanisation sur laquelle se greffe l'opération et l'opération elle-même et, par exemple, on pourrait créer une ZAC d'une centaine de maisons en continuité avec un quartier de ville, mais pas à partir d'un village d'une vingtaine de maisons ;
- le caractère du secteur où se situe l'opération : si la partie agglomérée de la commune jouxte, dans la zone la plus proche du rivage, un secteur entièrement naturel ou agricole, il est préférable d'éviter de prévoir dans ce secteur une urbanisation nouvelle ; en tout état de cause, une extension d'urbanisation ne pourrait être admise que si elle demeurait extrêmement limitée ;
- le caractère du quartier environnant : une opération plus importante pourra être admise, si le quartier environnant présente un caractère urbain et dense prononcé, par exemple, s'il s'agit de restructurer, dans une ville existante, un quartier issu d'un mitage un peu anarchique lui-même entouré de quartiers urbains plus denses et mieux organisés.

L'élaboration d'un schéma de cohérence territoriale permet aux communes de lever une partie essentielle des difficultés juridiques qu'elles rencontrent pour apprécier le caractère limité ou non d'un projet d'extension de l'urbanisation. C'est en effet à l'échelle d'un SCOT, qui concerne toute une fraction du Littoral, que peut le mieux être apprécié l'équilibre entre les mesures assurant la protection des espaces agricoles et naturels et les projets d'aménagement. La plupart des décisions de justice qui ont annulé des ZAC ou des permis de construire dans les communes Littorales concernaient une opération particulière, qui ne s'inscrivait pas dans un projet d'ensemble de protection et d'aménagement. De nombreuses opérations ont été annulées dans ces conditions, alors qu'elles auraient pu être acceptées dans un cadre plus général. (cf. note 6)

III. - LES NOTIONS D'AGGLOMÉRATIONS, DE VILLAGES EXISTANTS ET DE HAMEAUX NOUVEAUX

Dans les zones proches du rivage comme dans les autres secteurs des communes Littorales, le I de l'article L. 146-4 impose que les extensions d'urbanisation se réalisent en continuité des villages et agglomérations existants ou par la constitution de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

Préciser ce qu'on doit entendre, pour l'application de cet article, par hameau, village et agglomération représente une des difficultés les plus fréquemment rencontrées.

Hameau :

Un hameau est un petit groupe d'habitations (une dizaine ou une quinzaine de constructions au maximum), pouvant comprendre également d'autres constructions, isolé et distinct du bourg ou du village. On reconnaît qu'une commune peut être composée d'un ou de plusieurs villages et de plusieurs hameaux. La loi Littoral opère une distinction entre les hameaux et des bâtiments isolés implantés de façon anarchique

18/04/2018

Bulletin officiel n°2006-8

(mitage).

Il n'est nullement nécessaire, pour qu'un groupe de constructions soit qualifié de hameau, qu'il comprenne un commerce, un café ou un service public. Mais, à l'inverse, l'existence de tels équipements ne suffit pas à estimer qu'on est en présence d'un hameau ou d'un village : une auberge isolée, par exemple, ne constitue pas un hameau.

Ce qui caractérise le hameau, c'est une taille relativement modeste et le regroupement des constructions. La taille et le type d'organisation des hameaux dépendent très largement des traditions locales et aucune définition générale et nationale ne peut y être apportée. Le rapport de présentation du schéma de cohérence territoriale ou celui du plan local d'urbanisme ou de la carte communale pourront utilement se référer à ces traditions locales pour définir les hameaux.

Un hameau nouveau peut être prévu par un document d'urbanisme soit dans un site vierge, à condition de ne compromettre ni l'agriculture ni les sites et les paysages, soit en s'appuyant sur une ou plusieurs constructions existantes. Il est essentiel de veiller à la bonne insertion du projet dans les sites et paysages.

Dans les hameaux existants, le plan local d'urbanisme ou la carte communale peut autoriser l'édification de quelques constructions, à l'intérieur ou à la frange du hameau, à condition que l'implantation de ces constructions ne remette pas en cause la taille relativement modeste du hameau.

Village :

Les villages sont plus importants que les hameaux et comprennent ou ont compris dans le passé des équipements ou lieux collectifs administratifs, culturels ou commerciaux, même si, dans certains cas, ces équipements ne sont plus en service, compte tenu de l'évolution des modes de vie.

Dans certaines régions, l'habitude a été prise d'appeler « village » des regroupements de quelques maisons. Pour l'application de la loi Littoral, ces groupes de maisons doivent être considérés comme des hameaux.

Agglomération :

La notion d'agglomération, au sens de l'article L. 146-4-1 du code de l'urbanisme, ne pose pas de problème d'interprétation particulier : il résulte de l'énumération même « agglomérations, villages, hameaux » que le législateur a entendu viser toutes les urbanisations d'une taille supérieure ou de nature différente. Cela peut concerner de nombreux secteurs : une zone d'activité, un ensemble de maisons d'habitation excédant sensiblement la taille d'un hameau ou d'un village, mais qui n'est pas doté des équipements ou lieux collectifs qui caractérisent habituellement un bourg ou un village et bien sûr une ville ou un bourg important constituent notamment une agglomération, au sens de l'article L. 146-4.

En prévoyant que l'urbanisation nouvelle devait être réalisée en continuité des agglomérations et villages existants et que seuls des hameaux nouveaux pouvaient être autorisés en dehors de la continuité, la loi Littoral a entendu interdire à la fois les constructions isolées en rase campagne et la création en site vierge d'agglomérations nouvelles importantes, ou la greffe sur un petit groupe de maisons de telles agglomérations. Elle a également entendu imposer un effort particulier d'insertion du projet dans le site. Pour l'application de cette loi, la taille de l'opération, appréciée en fonction des traditions locales, ainsi que la qualité du projet sont prépondérants.

NOTE (S) :

(1) III de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme.

(2) Le rôle des SCoT littoraux a été renforcé par la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux qui permet aux SCoT de comprendre les dispositions d'un schéma de mise en valeur de la mer.

(3) « Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que les terrains sur lesquels les constructions projetées ont été autorisées par l'arrêté contesté sont situés dans le prolongement immédiat d'une zone entièrement urbanisée, qui les sépare du rivage de la mer, distant d'environ 800 mètres, et interdit toute covisibilité entre ces terrains et la mer ; que, dans ces conditions, ces terrains ne peuvent être regardés comme constituant un espace proche du rivage au sens des dispositions sus-rappelées du II de l'article L. 146-4 du code de

18/04/2018

Bulletin officiel n°2006-8

l'urbanisme » (CE, 3 mai 2004, Mme Barrière, req. n° 251534). Cette décision sera mentionnée dans les tables du recueil Lebon.

(4) Et cette extension ne peut être autorisée qu'en continuité de l'urbanisation existante ou sous forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement (voir plus loin point).

(5) « Considérant qu'une opération qu'il est projeté de réaliser en agglomération ou, de manière générale, dans des espaces déjà urbanisés ne peut être regardée comme une extension de l'urbanisation au sens du II de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme que si elle conduit à étendre ou à renforcer de manière significative l'urbanisation de quartiers périphériques ou si elle modifie de manière importante les caractéristiques d'un quartier, notamment en augmentant sensiblement la densité des constructions ; qu'en revanche la seule réalisation dans un quartier urbain d'un ou plusieurs bâtiments qui est une simple opération de construction ne peut être regardée comme constituant une extension au sens de la loi » (CE, 7 février 2005, Société Soleil d'Or, req. n° 264315). Cette décision sera mentionnée dans les tables du recueil Lebon.

(6) Ainsi, alors qu'un POS prévoyant une opération d'aménagement dans les espaces proches du rivage avait été déclaré contraire à la loi Littoral, car permettant une extension d'urbanisation qui n'était pas limitée à l'échelle de la commune, la même opération, prévue dans un document portant sur la totalité du Littoral du département a été déclarée légale par le Conseil d'Etat, dès lors qu'à l'échelle du département, les espaces protégés étaient très importants et l'ensemble des opérations d'aménagement prévues dans les espaces proches du rivage restaient dans ces conditions limitées (CE., 27 juillet 2005, Comité de sauvegarde du port Vauban, Vieille-Ville et Antibes-Est req. n° 264336. Cette décision sera publiée au recueil Lebon).

Réf 3 – Les dépositions contre le dossier SCoT à l'enquête publique

Observations concernant les coupures d'urbanisations proposées dans le dossier de SCoT soumis à enquête publique**1 – Constat**

Les principes d'aménagement du littoral sont précisés dans un document posté sur le site du ministère du développement durable (*voir fichier joint N°1 : Principes d'aménagement du littoral*)
Les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation sont parfaitement définis.

Espaces remarquables

C'est le cas de la plupart du réseau Natura 2000, des zones de protection spéciale pour les oiseaux (ZPS) et des sites d'importance communautaires (SIC) retenus au titre de la directive "habitats faune flore" qui se situent sur le littoral.

Les documents d'urbanisme doivent délimiter ces espaces, et préciser éventuellement la nature des activités et des équipements qui y seront autorisés. C'est au SCOT qu'il appartient de les identifier à la bonne échelle de territoire.

Aucune urbanisation nouvelle n'est possible

Coupures d'urbanisation

L'intérêt de maintenir des coupures d'urbanisation dans les communes littorales est multiple : elles permettent une aération et une structuration du tissu urbain, elles peuvent remplir des fonctions récréatives ou contribuer au maintien et au développement d'activités agricoles. Elles contribuent à la trame verte, aux équilibres écologiques de la biodiversité et permettent le maintien d'un paysage naturel caractéristique. Leur objectif principal est de maintenir des espaces "ouverts" et le rapport avec la mer et les paysages, en évitant la constitution d'un front urbain continu.

Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation

Aucune urbanisation nouvelle ne peut y être autorisée, hormis les structures d'accueil légères ainsi que des zones de loisirs ou de pratique sportive, dans la mesure où les aménagements n'entraînent pas une imperméabilisation importante des sols avec une artificialisation importante des milieux (aires naturelles de camping, espaces de jeux)

Le dossier de SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie cite dans le rapport de présentation, dans le PADD et dans le DOO, les coupures d'urbanisation retenues et prescrites. Elles sont identifiées dans le tableau ci-dessous (voir DOO page 43)

Prescriptions

- * Les coupures d'urbanisation définies par le SCOT sont cartographiées et figurent en annexe du présent document. La préservation de ces coupures devra être traduite au sein des documents d'urbanisme communaux.
- * Certaines de ces coupures se superposent ou complètent les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité définis préalablement.
- * **Ces coupures concernent les secteurs suivants :**
 - o De la Saunerie (Bretignolles sur Mer) au camping du Nauvay (Bretignolles sur Mer) ; protection et gestion des dunes.
 - o Des Corniches Archaudes (Bretignolles sur Mer) jusqu'au fronton du Havre de la Cochère (Bretignolles sur Mer / Brem sur Mer) ; protection et gestion des dunes et des marais des Rousalères.
 - o Du ronc-point RD32 / RD46 (Givrand) jusqu'au sud du lieu-dit La Cantinière, le long du ruisseau le Marichat / Saint-Gilles Croix-de-Vie) ; maintien des espaces agricoles et naturels entre les deux communes.
 - o De Sion à la Parée Préneux (Saint-Hilaire-de-Riez) ; protection et gestion des dunes et dunes boisées.
 - o Des Bèze aux Mouettes (Saint-Hilaire-de-Riez) ; protection et gestion des dunes.
 - o Du Clervo Gaillard aux Bèze (Saint-Hilaire-de-Riez) ; protection et gestion des dunes et dunes boisées.

Le POS de 1998 de la commune de Brétignolles-sur-Mer, le seul document d'urbanisme référence et réglementaire aujourd'hui, en attente de la validation du projet de PLU de la commune, définit une coupure d'urbanisation entre Brétignolles et Brem-sur-Mer (**voir fichier N°2 : POS 1998 – coupure d'urbanisation**)

Lors d'une réunion publique de présentation du PADD, en février 2013, le maire de la commune, Christophe Chabot a nié l'évidence, voir tableau ci-dessous (**Bilan de la concertation page 22**)

Question : Est évoquée la question d'une coupure d'urbanisation à Brétignolles-sur-Mer entre le Marais-Girard et la Normandelière, mentionnée dans le Plan d'Occupation des Sols de la commune de Brétignolles, et non reprise dans Dossier Départemental d'Application de la Loi Littoral ni dans le projet de SCoT. Concernant le port de Brétignolles, pourquoi le SCoT mentionne-t-il ce projet ?	Réponse : M. Chabot précise à ce sujet que le POS de la commune n'identifie pas cette coupure d'urbanisation, et que le secteur en question est zoned en zone « naturelle de loisirs » au POS. Au sujet du port, il est précisé que le SCoT acte de la possibilité de créer un port à Brétignolles. Les contours de ce projet n'y sont pas mentionnés, et il ne s'agit pas d'une reconduction du projet de port ayant fait l'objet d'un avis défavorable précédemment.
---	---

Une instruction du gouvernement du 7 décembre 2015 relative aux dispositions particulières au littoral du code de l'urbanisme demande au préfet de veiller à la bonne prise en compte de la loi littoral dans les documents d'urbanisme (*SCoT, PLU*) (**voir fichier N°3 : Instruction Loi Littoral**)

Des fiches explicatives sur la loi littoral et l'urbanisme prennent aussi en compte la jurisprudence (**voir fichier N°4 : Fiches loi littoral**)

2 – Question

Pourquoi la coupure d'urbanisation entre Brétignolles et Brem-sur-Mer n'a-t-elle pas été mentionnée dans le dossier de SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie soumis à enquête publique ?

3 – Argumentation et Conclusion

Considérant que le secteur de Brétignolles compris entre la Sauzaie et le camping du Jaunay est un espace remarquable défini, à ce titre, dans la fiche **FR 5200655** (*site Natura 2000 dunes de la Sauzaie et marais du Jaunay -zone spéciale de conservation*) (**voir fichier N°5 : cartographie**) et que celui compris entre les Conches Arrochaudes et le chenal du Havre de la Gachère est un espace remarquable défini, à ce titre, dans la fiche **FR 5200656** (*site Natura 2000 dunes, forêt et marais d'Olonne - zone spéciale de conservation*) (**voir fichier N°6 : cartographie**). Ce sont des secteurs très encadrés et protégés par des règles européennes

Considérant que le POS de 1998 de Brétignolles-sur-Mer, le seul document d'urbanisme actuel faisant référence réglementaire et faisant l'objet de mises à jour ponctuelles en attente de la validation du projet de PLU de la commune, définit de façon explicite une coupure d'urbanisation entre Brétignolles et Brem-sur-Mer (**voir fichier N°2 : POS 1998 – coupure d'urbanisation**)

Considérant les insuffisances notoires de l'étude de l'état initial du territoire du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et des documents d'urbanisme le concernant, le bureau d'études n'ayant pas cité la coupure d'urbanisation de Brétignolles-sur-Mer dans le rapport de présentation du dossier SCoT et n'ayant pas vérifié sur le terrain que le secteur concerné avait bien les caractéristiques d'une coupure d'urbanisation

Considérant que la suppression de la coupure d'urbanisation entre Brétignolles et Brem-sur-Mer n'a jamais été justifiée et qu'aucune alternative compensatoire semblable n'a jamais été proposée

Considérant le mensonge du maire de la commune de Brétignolles-sur-Mer niant l'évidence en réunion publique de février 2103 et faisant tout pour éliminer une coupure d'urbanisation qui rendrait impossibles ses projets d'aménagement du littoral ainsi que la création d'un pôle urbain Brétignolles-Brem

Considérant les instructions gouvernementales récentes demandant que la loi littoral soit appliquée de façon rigoureuse dans les projets de SCoT et que son application soit surveillée par le Préfet de Vendée (**voir fichier N°3 : Instruction Loi Littoral**)

Considérant que l'abandon de la coupure d'urbanisation entre Brétignolles et Brem-sur-Mer ne serait pas un renforcement de la loi littoral mais un recul injustifié et la porte ouverte à tous les aménagements côtiers entre Brétignolles et Brem-sur-Mer

Considérant les risques que ferait courir aux populations futures une urbanisation excessive du littoral avec un bétonnage des côtes (*ouvrages portuaires par exemple*) dans une période de réchauffement climatique

Le dossier de SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, soumis à enquête publique, doit être modifié et mis à jour afin qu'il soit juridiquement incontestable, il faut :

- Définir de façon précise les espaces remarquables, en particulier les espaces Natura 2000 qui sont couvertes par des règles Européennes
- Définir de façon précise les coupures d'urbanisation entrant dans le cadre de la loi Littoral qui sont couvertes par des règles Françaises

Les 2 secteurs de Brétignolles, cités comme coupures d'urbanisation dans le dossier de SCoT soumis à enquête publique, doivent être retirés de ce classement, ce sont des espaces remarquables Le secteur de Brétignolles, cité comme coupure d'urbanisation dans le POS de 1998 de la commune, la seule référence juridique actuelle, doit être mentionné comme coupure d'urbanisation dans le dossier de SCoT soumis à enquête publique.

Réf 4 – A38- F6- Rapport commission d'enquête sur le SCoT



CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES

Suite au rapport de l'enquête publique relative au projet de SCOT
du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

Conclusions et avis motivés de la Commission d'Enquête



E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

ENQUÊTE PUBLIQUE

Du jeudi 21 décembre 2015 au vendredi 29 janvier 2016 inclus

Relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

Numéro : E15000274 / 44

Commission d'enquête :

Président :

Claude RENO

Membres titulaires :

Bernard PELLIER

Jacky RAMBAUD

Membres suppléants :

Gérard GUIMBRETIERE

Jean-Marie BARCAT

Les membres de la commission d'enquête ont été désignés le 6 novembre 2015 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de NANTES, conformément à la liste départementale d'aptitude datée du 5 novembre 2014.

Enquête prescrite par l'arrêté n° ARSG2015-07 du 26 novembre 2015 de Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE

Conclusions et Avis de la Commission d'Enquête Page 1

SOMMAIRE

CONCLUSIONS ET AVIS

1	CONCLUSIONS	3
	1.1 LE PROJET	3
	1.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE	4
	1.3 LES OBSERVATIONS	6
	- DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	6
	- DU PUBLIC	7
	1.4 LE PROCES-VERBAL D'ENQUETE ET LE MEMOIRE EN REPONSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC	7
	1.5 Analyse de la commission sur les avantages et inconvenients DU PROJET	9
2	AVIS MOTIVES.....	11
	2.1 AVIS MOTIVE	11

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

Chapitre 1. - Conclusions

1.1 LE PROJET

L'enquête Publique prescrite par l'arrêté n° ARSG2015-07 en date du 26 novembre 2016, Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE a prescrit l'ouverture et l'organisation d'une enquête publique relative au projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté de Communes du PAYS DE SAINT GILLES CROIX DE VIE.

L'objectif d'un SCoT consiste à donner les orientations générales et fixer les objectifs à l'échelle communautaire qui devront ensuite être mis en œuvre au niveau des quatorze communes dans les Plans Locaux d'Urbanisme.

Le maître d'ouvrage est :

La Communauté de Communes du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE
ZAE Le Soleil Levant
85800 GIVRAND

La personne ayant été l'interlocuteur de la commission d'enquête pendant toute la mission était :

Monsieur Gaëtan DAVID
Responsable de la Direction de la Planification Territoriale de la Communauté de Communes

Le dossier du projet :

Le dossier du projet de SCoT a été établi par le bureau d'études :
CITADIA
AGENCE GRAND-OUEST
37, AVENUE PATTON, 49000 ANGERS

Le chef de projet est M Christopher RUTHERFORD.

Ont collaborés les bureaux d'études suivants :

Pour la partie environnementale :

SARL BIOTOP,
22 boulevard Maréchal FOCH
34140 MEZE

Agence - Biotop Pays-de-la-Loire
BP 60103
44201 NANTES CEDEX 2

Pour la partie commerciale :

Cibles & Stratégies
24bis Boulevard Charner
22000 ST BRIEUC

Le dossier d'enquête correspondait aux prescriptions réglementaires. Étaient joints à celui-ci, l'avis de l'Autorité Environnementale, des Personnes Publiques Associées, de la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles et des Personnes Publiques Consultées.

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

A ces documents se sont ajoutés les registres d'enquête positionnés au siège de la communauté de communes et dans les 14 communes du territoire, ainsi que le mémoire en réponse aux avis des PPA et PPC, produit par le maître d'ouvrage, avant le début de l'enquête, conformément à la demande du Président de la commission d'enquête.

En accord avec le maître d'ouvrage, en plus des registres "papiers" mis à disposition dans chacune des 14 communes, un registre dématérialisé a été ouvert et mis à la disposition du public sur Internet.

Ce @-registre a été très apprécié puisqu'il a permis au public de consulter les dates de permanences, de visualiser ou télécharger les pièces du dossier, et surtout de consulter les observations et d'en déposer.

Ainsi le site a fait l'objet de 2533 visites, de 617 téléchargements et de 154 observations.

Le maître d'ouvrage a complété chaque jour le registre papier du siège de l'enquête par l'impression et l'insertion des observations et courriers parvenus dans les quatorze communes ainsi que sur le registre dématérialisé.

Par ailleurs, les observations écrites sur les registres papiers ainsi que celles adressées par courrier ont été scannées dès réception et déposées dans le @-registre par le président de la commission d'enquête, afin que les visiteurs du Registre dématérialisé aient la possibilité de visualiser l'ensemble des observations. Ce qui représente un total de 266 observations.

1.2 Déroulement de l'enquête

La commission d'enquête a été désignée par M. le Président du Tribunal Administratif de NANTES, par ordonnance n° E15000274 / 44 en date du 6 novembre 2015. Celle-ci est composée ainsi qu'il suit :

Président :

Monsieur Claude RENO

Membres titulaires :

Monsieur Bernard PELLIER (*vice-président*)

Monsieur Jacky RAMBAUD

Membres suppléants :

Monsieur Gérard GUIMBRETIERE et Monsieur Jean-Marie BARCAT.

Cette enquête a été prescrite au titre :

- Des articles L. 121-1 et suivants, L. 121-10 et suivants, L. 122-1 et suivants, R. 122-10 et L. 300-2 du Code l'Urbanisme ;
- Des articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-27 du Code de l'environnement, relatifs à la démocratisation des enquêtes ;
- De l'arrêté préfectoral du 6 juillet 2005 arrêtant le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale ;
- De la délibération du Conseil Communautaire du 28 mai 2015 arrêtant le bilan de la concertation ;
- De la délibération du Conseil Communautaire du 28 mai 2015 arrêtant le projet de Schéma de cohérence territoriale ;

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

- De la décision n° E15000274/44 du président du Tribunal Administratif de NANTES en date du 6 novembre 2015, portant désignation de la commission d'enquête.

Le siège de l'enquête était au siège de la Communauté de Communes à GIVRAND. 25 permanences ont été tenues réparties sur les 14 communes et la Communauté de Communes. La commission était représentée par un ou deux C.E ou complète à chacune d'elle.

Les conditions étaient bonnes pour recevoir et informer le public et le/les commissaire(s) enquêteur(s) disposai(ent) d'un lieu permettant la confidentialité si celle-ci était souhaitée par un visiteur.

La commission au complet (Titulaires et suppléants) a rencontré et s'est entretenue à deux reprises avec un ou des représentants de la Communauté de Communes, les 18 et 24/11/2015, dans les locaux de la Communauté de Communes.

De même que le 02/12/2015, la commission au complet a visité sous la conduite de M. Gaëtan DAVID, la plus grande partie du territoire de la Communauté de Communes en présentant les communes et/ou les sites les plus représentatifs des grands axes développés dans le projet de SCoT.

L'affichage de l'avis d'enquête a été effectif dans les 14 communes de la communauté de Communes du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE (*affiche au format A3 de couleur Jaune orangé*), tel que décrit dans le rapport et matérialisé par un constat.

La publicité par voie de presse a été effective à la rubrique annonces légales les 03/12 et 24/12/2015 dans les journaux suivants :

- "OUEST-FRANCE"
- "Le Courrier Vendéen"
- "Les Sables – Vendée Journal"

À la demande de la commission, une information supplémentaire a été faite à la population dans le journal "OUEST-FRANCE", dans les "pages locales". De plus, le maître d'ouvrage a souhaité que chaque permanence soit rappelée la veille de sa tenue par une insertion dans le journal Ouest-France en "Annonces Locales" de la commune concernée.

Le magazine de la Communauté de Communes n° 6 de décembre 2015, qui consacre 6 pages complètes au projet de SCoT, avec indications des dates et lieux des 25 permanences a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres dans le courant de la première semaine d'enquête.

En plus du site Internet dédié "Registre dématérialisé", la Communauté de Communes a également incorporé une information très complète avec accès aux pièces du dossier sur son propre site.

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

1.3 Les Observations

DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

L'avis met en évidence un certain nombre d'aspects pouvant poser problème et résumés ci-dessous :

- ✓ *Malgré une qualité du rapport de présentation en deçà du niveau requis pour un document engageant l'avenir du territoire pour une période de 15 ans, les grands enjeux environnementaux et patrimoniaux du territoire du SCoT ont dans l'ensemble correctement été identifiés.*
- ✓ *L'inscription dans le SCoT de projets identifiés comme problématiques, car situés sur des sites structurellement peu adaptés, (projet portuaire à la Normandelière, déviation de BREM SUR MER), fait ressortir les limites de l'exercice de l'intercommunalité en intégrant des projets préexistants dans des approches communales sans analyser leur pertinence à l'échelle du SCoT, ni l'existence de solutions alternatives.*
- ✓ *En dépit d'un DOO qui prévoit des recommandations et prescriptions qui participent à la réduction des gaz à effet de serre sans faire expressément un lien avec ce thème, il est à craindre que le SCoT soit trop peu prescriptif.*
- ✓ *Des indicateurs, sans méthodologie définie pour garantir des mesures cohérentes, et qui manquent d'une valeur de départ et d'une valeur cible qui permettraient d'analyser les effets du SCoT*

Le Préfet de la Vendée, signataire de l'avis de l'A.E tout comme celui de l'État, dans ses conclusions émet un avis favorable au projet de Schéma de Cohérence Territoriale arrêté par le Conseil Communautaire de la communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, sous réserve de la prise en compte des remarques formulées par ses services, notamment :

- *Le SCoT, via son rapport de présentation, a vocation à présenter la compatibilité du projet de territoire avec les plans, programmes et autres dispositions législatives de rang supérieur ou leur prise en compte le cas échéant.
S'agissant du projet de SCoT du Pays de St Gilles Croix de Vie, cette articulation avec les documents de rang supérieur a été traitée de façon insuffisamment approfondie s'agissant notamment des dispositions relatives au Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE) et à la loi littoral.*
- *S'agissant des documents auxquels le SCoT doit se référer, plusieurs ne sont pas évoqués : celui relatif au Plan de Gestion du Risque d'Inondation (PGRI) en cours d'élaboration, le plan d'action pour le milieu marin ou encore le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE).*
- *Le DOO, en limitant sa rédaction à de nombreuses recommandations, n'est malheureusement pas à la hauteur des ambitions du projet de territoire telles qu'affichées dans le PADD.*
- *Le volet évaluation d'incidences Natura 2000 omet des sites et renvoie largement vers de futures études d'impact. Ceci a pour conséquence de fragiliser juridiquement le document.*
- *L'absence d'analyse des effets du SCoT en termes de consommation énergétique et d'effet sur le climat fait défaut.*

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

- *L'inscription dans le SCoT de projets structurants, tels que la déviation de BREM-SUR-MER ou le projet portuaire à la Normandelière fait ressortir les limites de l'exercice réalisé par l'intercommunalité, intégrant des projets préexistants dans des approches communales, sans analyser leur pertinence à l'échelle du SCoT, ni l'existence de solutions alternatives.*

Il invite également le Maître d'ouvrage à prendre en compte l'annexe technique jointe à son courrier dont les observations sont destinées à assurer la qualité juridique, la compréhension, et la lisibilité du document en vue de faciliter sa gestion ultérieure.

DU PUBLIC

La commission a pu noter de nombreuses observations très critiques sur la prescription d'un projet structurant de port dans le Document d'Objectifs et d'Orientations.

En effet sur les 266 observations recueillies par la commission d'enquête, 147 concernent exclusivement le projet de port, avec une proportion de 20 Pour et 127 Contre.

La réaction du public montre qu'il s'agit d'une problématique importante, même si au travers de ces 147 observations, très peu concernent le projet de SCoT et restent centrées sur la ville de BRETIGNOLLES SUR MER.

Considérant que le projet de port sur la commune de BRETIGNOLLES, nécessitera à lui seul une ou plusieurs enquêtes publiques, la commission d'enquête s'est attachée à identifier les productions d'observations et de contre-propositions relatives au SCoT et produites le plus souvent par les associations. Elles ont été importantes.

La commission d'enquête a accepté à leur demande de recevoir hors permanence les associations listées ci-dessous :

- L'association La Vigie
- L'association VIE (Valoriser les Initiatives et l'Environnement)
- L'association "Comité pour la Protection de la Nature et des Sites" (C.P.N.S).

Les associations ci-dessous ont été entendues durant les permanences :

- Association St Hilaire 2020
- Association Brétignolles Veut son Port (BVP)
- L'Association Avenir Énergies Vendée 85 (AVE85)

1.4 Le Procès-Verbal d'enquête et le Mémoire en Réponse aux observations du public

Bilan global des observations reçues.

266 observations ont été reçues par la commission d'enquête, dont :

147 concernent le projet de port de BRETIGNOLLES SUR MER et se situent à la marge de l'enquête publique relative au projet de SCoT du Pays de St Gilles, qui représente 14 communes.

- 20 observations se révèlent favorables au projet de port
- 127 défavorables

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

103 concernent le projet de SCoT et se décomposent selon les critères indiqués ci-dessous :

- 33 pour le projet de SCoT
- 46 contre le projet de SCoT
- 8 qui ne se prononcent pas mais jugent le projet insuffisamment étayé
- 16 observations argumentées sur le projet de SCoT

16 sont hors sujets :

- 5 relèvent de plans de rang inférieur (PLU-POS-Carte communale)
- 11 sont classées hors sujet par la commission d'enquête. Il s'agit principalement de personnes qui se sont déplacées et ont uniquement consulté le dossier sans produire d'avis.

La commission d'enquête a comptabilisé 54 observations anonymes (20.3 % du total)

L'ensemble des observations reçues et classées par thèmes, a fait l'objet d'un procès-verbal de synthèse qui a été remis aux représentants de la Communauté de Communes du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE le vendredi 5 février 2016, dans les délais impartis.

Le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse adressé en courrier recommandé avec accusé de réception au domicile du président de la commission, **le jeudi 18 février 2016**.

Conclusions

Le SCoT du Pays de Saint Gilles en est à sa deuxième version dans le cadre d'une démarche de planification stratégique pour l'intercommunalité du territoire.

La commission s'interroge sur le taux de croissance démographique de 1,9 % retenu dans le projet qui, s'il s'avérait erroné, remettrait en cause l'économie d'un certain nombre de projets structurants avec le risque d'induire une consommation excessive et inutile d'espace agricole. Cette interrogation est partagée par une partie du public et certaines associations.

La rigueur dans la gestion des espaces protégés par la loi littoral est également souhaitée.

Dans ses **2** mémoires en réponse, le maître d'ouvrage s'engage résolument dans une démarche positive face aux attentes de la population et aux enjeux environnementaux à résoudre pour les 15 à 20 ans à venir.

Même si elle le considère comme largement perfectible, la commission d'enquête estime que cet outil (le SCoT) qu'il sera nécessaire de perfectionner, permet malgré tout de progresser dans un esprit de développement durable et d'encadrer les plans de rang inférieur (POS, PLU, Carte Communale).

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

1.5 Analyse de la commission sur les avantages et inconvénients du projet

La Commission d'Enquête doit fonder son avis en prenant en compte les avantages et inconvénients que peut présenter le projet en termes d'intérêt général, d'impact environnemental, de risques, de nuisances, d'impact économique et social.

Les inconvénients :

- **La prise en compte de l'impact des gaz à effet de serre est insuffisante**
- Les données statistiques du rapport de présentation sont obsolètes ;
- **Un taux de progression de la démographie discutable car très impactant sur l'économie générale du SCoT ;**
- Le Document d'Orientations et d'Objectifs est insuffisamment prescriptif.
- L'équilibre de l'offre commerciale (zones d'activités de rayonnement intercommunal et des zones d'activité dites de proximité) est présenté sans véritable arbitrage ni justification des besoins ;
- Le développement de l'activité touristique repose en bonne partie sur un projet structurant (le port de BRETIGNOLLES) insuffisamment justifié et dont la faisabilité est controversée
- La Sécurisation de la ressource en eau potable est insuffisamment prise en compte (problématique de la saison estivale)
- Des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens sont évoquées, mais le SCoT propose peu de solutions
- Le SCoT affiche la volonté de protéger les espaces naturels et de valoriser les paysages mais « oublie » la prise en compte de bon nombre de documents d'ordre supérieur existant ou en cours d'élaboration (SDAGE, SAGE, loi littoral, PPRL, espaces marins, NATURA 2000, ...)
- **La continuité visuelle, l'ouverture visuelle panoramique et les Co visibilité dans la zone de La Normandelière et du marais Girard ne sont pas prises en compte**
- Le SCoT n'évoque pas de projet intercommunal d'assainissement
- Le risque sanitaire n'est pas totalement traité, notamment les algues vertes
- Les projets structurants sont insuffisamment ou pas justifiés et les solutions alternatives pas présentées.

Les avantages :

- Le SCoT est un outil de cohérence à l'échelle de quatorze communes ;
- La réactivité et l'engagement du maître d'ouvrage pour lever les réserves de la CDPENAF sur les densités de logements ;
- La réactivité et l'engagement du maître d'ouvrage pour lever les réserves de la Chambre d'Agriculture (*habitat, zones d'activités, équipements collectifs, ressources naturelles et activités agricoles*) ;
- L'engagement du maître d'ouvrage à poursuivre le travail sur le thème des déplacements qu'il considère comme le plus important pour l'avenir proche du territoire ;
- L'engagement du maître d'ouvrage de mettre à jour les données statistiques démographiques (*dernières données légales, janvier 2013*).

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

- En matière de mesures compensatoires, l'engagement du maître d'ouvrage auprès de la Chambre d'Agriculture à prendre en compte dans le PADD et le DOO l'article L. 112-1-3 du code rural actualisé au 1er janvier 2016 (*en référence aux projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés.*)
- Le SCoT recherche à intensifier la coopération avec les pôles d'appui voisins (Challans, La Roche, Les Sables) notamment en renforçant et organisant les liaisons routières et ferroviaires
- Le SCoT renforce l'attractivité économique du territoire (Vendéopôle)
- Le SCoT affiche des ambitions pour le développement de l'activité touristique sans pour autant se limiter à un projet structurant (port de BRETIGNOLES)
- Le SCoT se préoccupe de maîtriser un développement équilibré et organisé de la croissance du territoire ouvrant des possibilités de logement à tous les publics
- Le SCoT prend en compte la problématique de l'étalement urbain :
 - Recherche d'une maîtrise adaptée à la diversité de situation des différentes communes (unité centrale – centralités secondaires – communes rétro-littorales).
 - Prise en compte de l'augmentation de densification de CoEX et COMMEQUIERS
 - La maîtrise des extensions urbaines en « prescrivants » dans le DOO l'identification et le comblement de l'enveloppe urbaine
- Le SCoT prend en compte la diversité des besoins dans l'offre d'équipement et de services de proximité
- Le SCoT en s'appuyant sur des projets structurants (Vendéopôle, lycée, projets routiers ...) favorables au développement local de l'emploi, aura un impact économique et social positif.

En comparant ces éléments, la Commission d'Enquête considère que le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté de Communes du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE est à même de répondre positivement à l'intérêt général.

Fort de ce constat, la commission estime qu'il lui est possible d'émettre un avis motivé sur le présent dossier.

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

Chapitre 2. - Avis motivé

Vu :

Le dossier mis à l'enquête,
Le résultat de l'enquête et des avis émis,
Les réponses apportées par le maître d'ouvrage,
Le rapport d'enquête,
L'intérêt général du projet.

Considérant que :

- L'enquête s'est déroulée de manière réglementaire et sans incident,
- Des réponses satisfaisantes ou pertinentes ont été apportées par le Maître d'Ouvrage dans ses mémoires en réponse et qu'elles constituent autant d'engagements,
- La concertation préalable a été bien menée sur tout le territoire et a mis en évidence des points capitaux constituant autant d'objectifs dont le SCoT a tenu compte,
- Le bilan des avantages et des inconvénients du projet présente un solde positif en faveur des avantages.

La commission d'enquête exprime un

AVIS FAVORABLE

Assorti des 3 réserves suivantes :

1. **Pour s'assurer d'une réduction de 3% par an jusqu'en 2050 et évaluer les incidences du SCoT sur les gaz à effet de serre :**
 - **Réaliser un état des lieux pour fixer un « point zéro »**
 - **Définir des indicateurs de suivi et les mettre en œuvre**
2. **Garantir la Co visibilité, la continuité visuelle et l'ouverture visuelle panoramique dans le secteur de la Normandelière par une prescription dans le DOO ;**
3. **De réinterroger le projet de SCoT notamment sur les projets structurants et sur l'évolution de l'urbanisation, afin de tenir compte de l'actualisation des données démographique sur la base des données INSEE de janvier 2013, tel que le maître d'ouvrage s'y engage dans son mémoire en réponse ;**

E 15000274/44 : Enquête Publique relative au projet de SCOT du Pays de SAINT GILLES CROIX DE VIE.

Fait à LONGEVILLE sur MER le 29 février 2016

Le Président de la Commission d'Enquête

Monsieur Claude RENO



Le Commissaire Enquêteur

Monsieur Bernard PELLIER



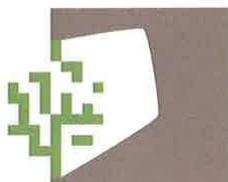
Le Commissaire Enquêteur

Monsieur Jacky RAMBAUD



Réf 5 – A39- F6- Lettre du Cabinet Lepage, au nom de la Vigie, du 27 juin 2016

HUGLO
LEPAGE
& ASSOCIÉS



SOCIÉTÉ D'AVOCATS

Christian HUGLO
Docteur en droit

Corinne LEPAGE
Ancien membre
du Conseil de l'Ordre
Docteur en droit

Alexandre MOUSTARDIER
Membre du Conseil
National des Barreaux
Ancien membre
du Conseil de l'Ordre

Marie-Pierre MAÎTRE
Docteur en droit

François BRAUD

Gwendoline PAUL

Adrien FOURMON

Julien GIRARD
Docteur en droit

Avocats associés

PARIS

81 rue de Monceau
75008 Paris - France
Tél +33 (0)1 56 59 29 59
Fax +33 (0)1 56 59 29 39
paris@huglo-lepage.com
www.huglo-lepage.com

RENNES

19 rue Hoche
35000 Rennes - France
Tél +33 (0)2 99 38 15 47
rennes@huglo-lepage.com

BRUXELLES

80 avenue de Visé
1170 Bruxelles - Belgique
Tél +32 2 649 96 66
bruxelles@huglo-lepage.com

* Avocat au Barreau de Rennes

Membre du réseau GESICA
TOQUEP 321

Selari Inter-barreaux

Certifié ISO 9001 V. 2008

**A Mesdames et Messieurs les Conseillers
communautaires**

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DE SAINT-
GILLES-CROIX-DE-VIE
ZAE Le Soleil Levant
CS 63 669 – GIVRAND
85 806 SAINT GILLES CROIX DE VIE

PARIS, le 27 juin 2016

AFF : ASS. LA VIGIE – PROJET DE PORT DE BRETIGNOLLES-SUR-MER

REF : CL/SS - Dossier n° 16222067

Dossier suivi avec Maître Sandrine Skoda

Mesdames et Messieurs les Conseillers communautaires,

Agissant au nom et pour le compte de ma cliente, l'Association LA VIGIE, j'ai l'honneur de vous faire part des observations que suscite le projet de Schéma de cohérence territoriale (ou « SCOT ») du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, et en particulier en ce qu'il soutient le projet de construction d'un port de plaisance au lieu-dit LA NORMANDELIERE à BRETIGNOLLES-SUR-MER (85 470)¹.

Depuis 2003², ce projet initialement porté par la Commune de BRETIGNOLLES-SUR-MER fait débat.

Ce port envisagé serait implanté au sein du lieu-dit LA NORMANDELIERE, espace naturel d'intérêt paysager, écologique et hydrologique important, abritant la zone humide du MARAIS GIRARD. S'il était réalisé il aboutirait également à ce qu'un chenal coupe en deux la plage de LA NORMANDELIERE tant appréciée des riverains et des milliers de touristes attirés chaque année, anéantissant de fait l'attrait du site le plus touristique de la commune, lequel rayonne bien au-delà du canton.

Rappelons que le porteur du projet n'a cessé de recevoir des avertissements depuis la genèse de ce projet. Le projet, abandonné par la commune de BRETIGNOLLES-SUR-MER, a été repris par la Communauté de communes (CDC) à ses propres risques. Enfin, il ne peut être considéré comme réel « projet structurant ».

¹ Page 116 du Rapport de présentation du projet de SCOT, page 54 du Document d'orientations et d'objectifs (ou « DOO ») et page 15 du Plan d'aménagement et de développement durables (ou « PADD »).

² De façon continue et particulièrement lors des enquêtes publiques de 2011 concernant le projet de port et de 2015 concernant le projet de SCOT.

En premier lieu, depuis 2003, ma cliente LA VIGIE, comme les services de l'État, n'ont cessé de mettre en garde le porteur du projet sur les graves difficultés en termes de sécurité publique et de navigabilité, en plus des conséquences désastreuses sur l'environnement, du coût et des retombées économiques illusives, au point que le préfet de la Vendée, en 2010, a désengagé la DDTM du dossier.

En toute logique, en 2011 à l'occasion des sept enquêtes publiques, les deux Autorités Environnementales et une commission d'enquête indépendante ont rendu des avis extrêmement négatifs sur ce projet : injustifié, dangereux et néfaste, jamais en France un projet n'avait été aussi sévèrement sanctionné.

En deuxième lieu, malgré tous les efforts de communication, ce projet n'a jamais démontré son utilité publique. Il est réellement démesuré au regard du contexte économique et démographique actuel et futur. Il a été aussi rejeté aux concours nationaux des ports de plaisance exemplaires en 2009 et en 2015/2016. De plus, le Tribunal Administratif de Nantes a annulé, en juin 2014, l'achat par la commune des terres destinées au projet.

Or depuis 2015, la CDC a en charge de la gestion de ce projet, conformément à ses statuts³. En conséquence, les éventuelles « promesses » de remboursement par une commune membre de frais exposés par la CDC dans le cadre de ce projet qui auraient pu être évoquées relèvent d'une aberration juridique.

En troisième lieu, le remodelage et les évolutions mineures apportées au projet de port en 2016 ne changent rien aux contraintes rédhibitoires déjà largement évoquées : le site ne s'y prête pas. Ce projet ne peut plus être soumis à une nouvelle enquête publique⁴, un bouleversement de son économie générale étant nécessaire pour tenir compte des enquêtes publiques réalisées.

Dès lors, le projet communal devenu communautaire ne peut être considéré comme un projet au sens strict. Le SCOT ne saurait ainsi y faire référence en tant que projet et *a fortiori* en tant que « projet structurant »⁵ dans l'ensemble de ses documents. La Commission d'Enquête publique pour le SCOT a pu ainsi relever, malgré les réponses apportées par la CDC, que le projet « structurant » n'est pas suffisamment justifié et les solutions alternatives ne sont pas présentées.

En effet, les données statistiques et notamment tenant à l'évolution démographique sur lesquelles se fonde l'économie générale du projet de SCOT sont obsolètes et ne permettent pas de se projeter jusqu'en 2030 (alors que c'est l'objet du SCOT⁶). Elles ne peuvent pas justifier la réalisation du projet controversé, ni son inscription dans le SCOT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, comme indiqué dans la 3^{ème} réserve de la Commission d'enquête.

³ Délibérations du Conseil communautaire du 5 février 2015 « Modification des statuts » et du Conseil municipal de la Ville de Brétignolles sur Mer n°2015-089 du 11 mars 2015 « Modification des statuts de la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie »

⁴ Page 104 du Rapport de présentation du projet de SCOT.

⁵ Mémoire en réponse du 16 février 2016 de la CDC ; Rapport d'enquête publique et Conclusions et avis motivés de la Commission d'Enquête publique.

⁶ « Point de méthode : En raison de la temporalité ayant été nécessaire pour élaborer le SCOT, les calculs des objectifs démographiques et de logements ont été élaborés sur la base des données de 2007. Cependant, les objectifs finaux présentés dans le PADD et le DOO portent sur la période 2014 – 2030. » (page 285 du Rapport de présentation du projet de SCOT)

Ce projet ne respecte ni la loi Littoral⁷, ni la coupure d'urbanisation⁸ définie dans le POS, ni les préconisations réglementaires inscrites dans le projet de SCOT lui-même.

Quinze ans de débats ont montré l'impossibilité technique et juridique de créer un port sur le site de La Normandelière. Les élus doivent bien saisir qu'inscrire un tel projet dans le SCOT obligera *chaque* commune à contribuer à des études extrêmement coûteuses pour un projet dont l'histoire a déjà largement démontré son infaisabilité. Ce choix serait particulièrement malheureux en une période où les finances publiques connaissent une crise sans précédent.

En l'état, le projet de SCOT en tant qu'il soutient le projet de port à BRETIGNOLLES-SUR-MER sans qu'il ne soit réellement justifié ne saurait être adopté. Si malgré tout il venait à être adopté, ma cliente serait contrainte de saisir le Tribunal administratif compétent afin de le faire annuler.

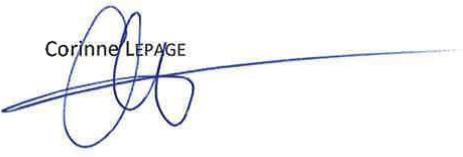
* *
*

En conséquence, et pour l'ensemble des motifs évoqués ci-dessus, je vous demande de bien vouloir reconsidérer le projet de SCOT en ce qu'il soutient un projet démesuré sur le plan économique et environnemental, définitivement abandonné sur le plan communal, et dont la CDC aura sans aucun doute, alors que toutes les analyses et études démontrent que le projet ne peut aboutir, à assumer l'ensemble frais, et de bien vouloir procéder au réexamen approfondi de celui-ci.

Ma cliente et moi-même demeurons bien entendu à votre entière disposition pour évoquer ces différents points, et vous remercions de la particulière attention que vous voudrez bien porter à la présente.

Je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs les Conseillers communautaires, l'expression de ma considération respectueusement dévouée.

Corinne LEPAGE



⁷ Articles L. 121-1 à L. 121-51 du Code de l'urbanisme, en particulier l'article L. 121-23 à L. 121-26 du même code. « Les documents et décisions relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation et à l'utilisation des sols préservent les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. » (alinéa 1^{er}, article L. 121-23 du code de l'urbanisme).

⁸ 2^{ème} réserve de la Commission d'enquête sur le projet de SCOT.

Réf 6 – A40- F6- Recours gracieux du Cabinet Lepage, la Vigie, du 21 avril 2017

HUGLO
LEPAGE
& ASSOCIÉS



SOCIÉTÉ D'AVOCATS

Christian HUGLO
Docteur en droit

Corinne LEPAGE
Ancien membre
du Conseil de l'Ordre
Docteur en droit

Alexandre MOUSTARDIER
Membre du Conseil
National des Barreaux
Ancien membre
du Conseil de l'Ordre

Marie-Pierre MAÎTRE
Docteur en droit

François BRAUD

Gwendoline PAUL*

Adrien FOURMON

Julien GIRARD
Docteur en droit

Avocats associés

PARIS
81 rue de Monceau
75008 Paris - France
Tél +33 (0)1 56 59 29 59
Fax +33 (0)1 56 59 29 39
paris@huglo-lepage.com
www.huglo-lepage.com

LYON
54 Cours Lafayette
69003 Lyon - France
Tél +33 (0)4 72 83 76 52

RENNES
19 rue Hoche
35000 Rennes - France
Tél +33 (0)2 99 38 15 47
rennes@huglo-lepage.com

BRUXELLES
80 avenue de Visé
1170 Bruxelles - Belgique
Tél +32 2 649 96 66
bruxelles@huglo-lepage.com

* Avocat au Barreau de Rennes

Membre du réseau GESICA
TOQUEP 321

Selarl inter-barreaux

Certifié ISO 9001 V. 2008

Monsieur le Président Christophe
CHABOT
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE
SAINT-GILLES CROIX DE VIE
ZAE Le Soleil Levant
CS 6366 – Givrand
85 806 SAINT GILLES CROIX DE VIE CEDEX

Par lettre recommandée avec accusé de réception
[\(2C11648373531\)](#)

Paris, le 21 avril 2017

AFF : LA VIGIE
N/Réf : CLJ/SSK – Dossier n°16222067
Dossier suivi avec Maître Sandrine SKODA

Objet : *Recours gracieux contre l'approbation du SCoT du
Pays de Saint Gilles Croix de Vie (Délibération n°2017-
2-04 du 9 février 2017)*

Monsieur le Président,

Agissant au nom et pour le compte de ma cliente, l'Association LA VIGIE, j'ai l'honneur de vous saisir d'un recours gracieux tendant à ce que l'approbation du Schéma de cohérence territoriale du PAYS DE SAINT GILLES CROIX DE VIE (ci-après « SCOT ») par la délibération n°2017-2-04 adoptée par la COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE SAINT GILLES CROIX DE VIE (ci-après « CDC ») lors de la séance tenu le 9 février 2017, soit retirée.

A titre liminaire, il me paraît utile de souligner ici l'absence d'indication sur la délibération litigieuse de la date de sa publication et/ou affichage. Malgré nos sollicitations répétées auprès de vos services, cette date n'a pu nous être communiquée. Rappelons à cet égard qu'en cas d'absence de publicité ou lorsque la publicité est irrégulière, le délai de recours ne court pas (Conseil d'Etat, 16 mars 1951, *Bradier*, Lebon p. 167 ; Conseil d'Etat, 8 juin 1951, *Synd. des employés de la préfecture d'Alger*, Lebon p. 324).

*

- Cela étant précisé, la délibération du 9 février 2017 tend à approuver le SCOT du PAYS DE SAINT GILLES CROIX DE VIE, document d'urbanisme concernant le territoire de 14 communes en façade littorale du Département de la VENDEE, dont fait partie la Commune de BRETIGNOLLES-SUR-MER sur le territoire duquel un projet de port de plaisance cristallise les oppositions depuis plusieurs années.

En effet, ce projet de port est problématique en ce qu'il se situerait au cœur du site de la NORMANDELIERE. Cette implantation incongrue, ajoutée à ses dimensions et caractéristiques conduiraient principalement détériorer la qualité des plages (qui seraient alors coupées en deux par le port) et du cordon dunaire du MARAIS GIRARD et de la NORMANDELIERE tant appréciés par les habitants du territoire de la CDC et des touristes. L'intérêt paysager, biologique et écologique très important de ce secteur n'a pas manqué d'être reconnu par le classement de cette zone - ses plages et dunes mais également le marais Girard - en zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) de type II n°520005766 *Dunes, Forêts, Marais et Coteaux du Pays d'Olonne*.

En outre, un tel projet d'infrastructures réduirait à néant la coupure d'urbanisme que constitue le secteur de la NORMANDELIERE, « *précieux espace interstitiel entre les pôles urbains de Brétignolles-sur-mer et de Brem-sur-mer* » (Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de port, 8 mai 2011) (*cf. infra*).

Or, le SCOT approuvé soutient très clairement ce projet de port¹, présenté comme l'une des « *structures de plaisance* » ou « *structures de loisir* », parmi les « *infrastructures touristiques* », au sein d'« *1.7 Un pôle économique dynamique et diversifié* » (Rapport de présentation, page 104). Il est encore identifié comme « *zone du SCOT à enjeux particuliers* » (Rapport de présentation, page 212).

- Rappelons qu'après un premier projet inabouti et abandonné en 2008, le présent SCOT a fait l'objet d'une concertation, puis d'une enquête publique qui s'est déroulée du 21

¹ voir page 15 du PADD.

décembre 2015 au 29 janvier 2016 et à l'issue de laquelle la Commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti de trois réserves :

« 1. Pour s'assurer d'une réduction de 3% par an jusqu'en 2050 et évaluer les incidences du SCoT sur les gaz à effet de serre :

- Réaliser un état des lieux pour fixer un « point zéro » ;
- Définir des indicateurs de suivi et les mettre en œuvre ;

2. Garantir la Co visibilité, la continuité visuelle et l'ouverture visuelle panoramique dans le secteur de la Normandelière par une prescription dans le DOO :

3. De réinterroger le projet de SCoT notamment sur les projets structurants et sur l'évolution de l'urbanisation, afin de tenir compte de l'actualisation des données démographique sur la base des données INSEE de janvier 2013, tel que le maître d'ouvrage s'y engage dans son mémoire en réponse ».

Or, de jurisprudence constante l'avis du Commissaire-enquêteur ou de la Commission d'enquête qui se trouve assorti d'une ou plusieurs réserves constitue un avis défavorable dès lors que la ou les réserves n'ont pas été levées (Conseil d'Etat, 11 juin 1999, Département de la Savoie, req. n°172897).

Le projet de SCOT a été modifié par la CDC pour tenter de prendre en compte les nombreuses remarques émises durant l'enquête publique et faire en sorte que les réserves expresses posées par la Commission d'enquête se trouvent levées.

C'est dans ces circonstances que le projet de SCOT a été approuvé une première fois le 30 juin 2016 et transmis au Préfet de VENDEE le 8 juillet 2016 pour contrôle de légalité.

Le 2 septembre 2016, le Préfet de VENDEE a suspendu le caractère exécutoire du SCOT, en application des dispositions de l'article L. 143-25 du code de l'urbanisme, et la CDC a été ainsi contrainte de modifier à nouveau le projet de document d'urbanisme.

Le Préfet de VENDEE a en effet sollicité, d'après le texte de la délibération litigieuse du 9 février 2017 :

- « [...] • La nécessité de préciser les conditions d'extension de l'urbanisation en espaces proches du rivage[...]
- La justification des coupures d'urbanisation retenues et plus particulièrement celle identifiée en limite de Saint Gilles Croix de Vie et de Givrand
 - La justification des emprises réservées dans le SCoT au développement d'activités économiques nouvelles. [...] » (cf. délibération ci-jointe).

La présente délibération datée du 9 février 2017 tend donc à approuver le SCOT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie tel que modifié afin de tenter de répondre à la demande du 2 septembre 2016 du Préfet de VENDEE.

Or, ces modifications ne paraissent pas suffisantes au regard des demandes de modifications du Préfet de VENDEE et l'actuel SCOT approuvé par la délibération litigieuse en tant qu'il soutient le projet de port à BRETIGNOLLES-SUR-MER emporte violation de la Loi Littoral² à plusieurs égards.

En premier lieu, le SCOT emporte violation de l'article L. 146-2 (actuels articles L. 121-21 et L. 121-22) du Code de l'urbanisme selon lequel les SCOT et les PLU doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une **coupure d'urbanisation**.

Il convient de préciser que le POS de BRETIGNOLLES-SUR-MER adopté en 1998 consacrait la coupure d'urbanisation de la Normandelière entre le Bourg de BRETIGNOLLES et BREM. Cela étant, le SCOT affiche la volonté de préserver les coupures d'urbanisation existantes (cf. DOO, page 38) mais exclut la NORMANDELIERE et le MARAIS GIRARD de l'inventaire des coupures d'urbanisation présente sur le territoire de la CDC.

Cette exclusion de l'inventaire des coupures d'urbanisation et l'absence de toute justification de cette exclusion n'avaient pas échappée à l'Autorité environnementale, au Préfet de la Vendée ou au public. Malgré les « ajouts » apportés au SCOT par la CDC à la demande du Préfet, rien au sein du SCOT n'explique les raisons pour lesquelles la NORMANDELIERE, terrain d'assiette du projet de port de plaisance, n'est pas considérée par le SCOT comme une coupure d'urbanisation au sens de la Loi Littoral. Aucune indication quant aux critères retenus ou justification de ce parti pris d'aménagement qui motiverait une telle exclusion n'est fournie par le SCOT. En outre, le SCOT ne présente pas non plus de mesures visant à compenser cette modification ou suppression de coupure d'urbanisation.

Pourtant, la NORMANDELIERE répond aux caractéristiques de la coupure d'urbanisation. Il s'agit d'un espace non urbanisé ni aménagé bordant le littoral, d'une surface assez importante (environ 70 hectares) pour séparer les zones agglomérées de BRETIGNOLLES et de BREM. Elle se trouve également au sein et à proximité d'espaces naturels³ (cf. *supra*).

En excluant la NORMANDELIERE, de la qualification de coupure d'urbanisation, sans justification ni compensation, le SCOT du PAYS-DE-SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE méconnaît la Loi Littoral.

² Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.

³ A proximité immédiate du terrain concerné se trouvent 3 zones Natura 2000 : Zone de protection spéciale et d'intérêt communautaire « Dunes, forêt et marais d'Olonne » au titre de la Directive Oiseaux (FR5212010), Site d'intérêt communautaire « Dunes de la Sauzaie et Marais du Jaunay » au titre de la Directive Habitat (FR5200655) et la Zone de protection « Secteur marin de l'Ile d'Yeu jusqu'au Continent » au titre de la Directive Oiseaux (FR5212015).

En deuxième lieu, le SCOT approuvé emporte violation de la Loi Littoral qui impose aux documents d'urbanisme de préserver « *les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques* » (L. 146-6 du code de l'urbanisme, devenu article L.121-23 et suivants) et à ce titre, les *dunes, plages, estrans, marais, plans d'eau, zones humides* (ancien art. R. 146-1 du Code de l'urbanisme, actuel article R.121-4). Dès lors qu'une zone constitue un espace remarquable, il doit être préservé par une inconstructibilité de principe (Conseil d'Etat, 27 sept. 2006, *Commune du Lavandou*, req. n°275922) et seuls les aménagements légers peuvent y être exceptionnellement autorisés (ancien art. R. 146-2 du Code de l'urbanisme, actuel article R.121-5)

Or, au regard de sa protection au titre de la ZNIEFF déjà mentionnée, de sa proximité immédiate avec une zone humide et de trois Natura 2000 (*cf. supra*), la NORMANDELIERE constitue un espace remarquable au sens de la Loi Littoral. Et au vue de l'ampleur des travaux d'aménagement du port projeté (superficie d'environ 70 hectares – avec un parking de 945 places⁴) et de ces effets négatifs sur ces espaces naturels environnants (notamment le Marais Girard et la Dune de la Normandelière), ces travaux ne peuvent être qualifiés d'aménagements légers.

Par conséquent, le SCOT en soutenant un tel projet méconnaît à nouveau la Loi Littoral.

En troisième lieu, le SCOT approuvé emporte violation de l'article L. 146-4 II (actuel article L. 121-13) du Code de l'urbanisme qui pose le **principe d'extension l'urbanisation limitée, justifiée et motivée dans les espaces proches du rivage**.

Or, le SCOT considère bien la zone concernée par le projet de port, comme constitutif d'un espace proche du rivage tout en soutenant un tel projet d'aménagement, le SCOT méconnaît dès lors le principe d'extension limitée mentionné, et de ce nouveau chef, la Loi littoral.

⁴ D'après le mémoire en réponse de la CDC, février 2016.



Au-delà de la méconnaissance patente des dispositions de la Loi Littoral, signalons en quatrième et dernier lieu, le SCOT en soutenant le projet de port favorise la consommation d'espaces agricoles de qualité sans justification réelle du projet ou compensations suffisantes. Cette atteinte considérable, injustifiée et non compensée entache à nouveau le SCOT d'illégalité.

*

En conséquence, et pour l'ensemble des motifs évoqués ci-dessus, je vous demande de bien vouloir retirer la délibération n°2017-2-04, en date du 9 février 2017.

Ma Cliente et moi-même demeurons bien entendu à votre entière disposition pour évoquer ces différents points, et vous remercions de la particulière attention que vous voudrez bien porter à la présente.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée et dévouée.

Corinne LEPAGE

Pièce jointe : Délibération n°2017-2-04 du Conseil communautaire de la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles Croix de Vie du 9 février 2017

Réf 7 - A41- F6- L'annulation du SCoT du Bassin d'Arcachon

Sud-Ouest du 29 décembre 2017

L'annulation est confirmée

URBANISME La cour administrative d'appel a confirmé hier l'annulation totale du schéma de cohérence territoriale

DAVID PATSOURIS
ET BERNADETTE DUBOURG

Voilà ce que dit l'arrêt rendu hier par la cour administrative d'appel de Bordeaux : « Il résulte de tout ce qui précède que le Syndicat du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre (Sybarval) n'est pas fondé à se plaindre de ce que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé les délibérations du 24 juin 2013 et du 9 décembre 2013 portant approbation du schéma de cohérence territoriale du bassin d'Arcachon et du val de l'Eyre » (Scot).

En clair, le Sybarval, un syndicat chargé de réclamer le Scot qui regroupe toutes les collectivités territoriales du bassin d'Arcachon et du Val de l'Eyre, voit son appel rejeté par la justice. Et le Scot qui dessine l'avenir urbanistique de l'arrondissement d'Arcachon pour les vingt ans à venir, est annulé en totalité, comme l'avait en première ins-

tance prononcé le tribunal administratif de Bordeaux en juin 2015.

Trop d'espaces consommés
C'est un coup dur pour le Sybarval. Le Scot impose ses règles à tous les plans locaux d'urbanisme. L'élaboration de ce Scot a coûté au Sybarval environ 1,2 million d'euros et nécessité plusieurs années de travail.

Il est d'abord annulé pour une urbanisation prévue excessive et donc une trop grande consommation d'espaces naturels. Le Scot fixe les besoins fonciers supplémentaires à 4755 hectares pour 73 158 habitants de plus en 2030. Son modèle urbain serait « économe en consommation d'espace et ses extensions d'urbanisations correspondent seulement à 3 % du territoire ».

La cour résume ces affirmations : absence de prise en compte d'une approche « densité » (monter les étages en zone urbaine plutôt qu'étendre ces zones), pas de justification suffisante des choix d'ob-

jectifs chiffrés de limitation de consommation foncière, etc.

Les coupures d'urbanisation ne sont selon les juges pas assez préservées. Dans le secteur Carnicas-Laurey-Pissens (La Teste-de-Buch) notamment : « La rareté des coupures autour du Bassin, notamment sur la rive sud, accentue la nécessité de leur protection. » Même prévision des juges sur l'urbanisation prévue sur la Pinède de Contsau (La Teste) et sur la protection du bois du Coulin à Andernos-les-Bains.

Enfin, le Sybarval, dans le document d'orientation et d'objectif, institue une règle non prévue en écri- vant qu'il donnera un accord préalable pour toute ouverture d'une zone d'extension commerciale.

Contacté hier, Jean-Guy Perrière, président du Sybarval, maire et conseiller départemental divers droite d'Arcs, était déçu : « C'est une grave erreur pour le Bassin, compte tenu de l'évolution démographique. C'est un document équilibré qui



Le Scot permettrait une trop grande urbanisation. PHOTO ARCHIVES R.F.

préserve le caractère naturel et les possibilités d'évolution pour la population. Je ne change pas d'avis, c'est un excellent document qu'il faudra reprendre en entier. J'atten-

drai de réunir les 17 maires pour prendre une décision. Je suis surpris qu'il ait fallu attendre deux ans et demi pour l'audience, et seulement treize jours pour l'arrêt. »



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 7

Fiche N°7 - PLU - RNU

Rubrique - Document d'aménagement de référence – document cadre

ARGUMENTATION : Le résumé

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

Le projet de PLU, en cours d'élaboration, est compatible avec le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie sous le coup de recours contentieux, il définit un zonage sur le territoire de la commune permettant de positionner un port de plaisance sur le site de la Normandelière et d'accompagner la réalisation (*zone de proximité pour recueillir les déblais, zones de compensation environnementale, ...*). Ce projet de PLU, qui détruit une zone humide, qui détruit



une ZNIEFF de type II, serait contesté à l'enquête publique et ferait l'objet de recours administratifs s'il était approuvé par le préfet de Vendée et s'il était déclaré exécutoire.

La commune de Bretignolles-sur-Mer est, depuis le 27 mars 2017, sous le régime strict du RNU (*Règlement National d'Urbanisme*), le POS de 1998 étant devenu caduque à cette date.

Le dossier de port de plaisance, remis à la préfecture de Vendée le 16 mars 2018, fait référence au projet de PLU à de multiples reprises sans préciser qu'il n'est pas exécutoire.

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

.....

ARGUMENTATION : Le détail

En septembre 2012, lancement des études sur le projet de PLU de Bretignolles-sur-Mer sur la base d'un cahier des charges

23 avril 2013, la municipalité de Bretignolles-sur-Mer organisait une première réunion publique sur le projet de PLU et exprimait une volonté politique : l'intégration du projet de port de plaisance dans le document d'urbanisme de la commune

9 juillet 2014, la municipalité de Bretignolles-sur-Mer organisait une deuxième réunion publique pour présenter le PADD (*Projet d'Aménagement du Développement Durable*) avec l'intention de détricoter le POS de 1998 pour rendre le document d'urbanisme local compatible avec le projet de port de plaisance. C'était l'annonce d'une régression au niveau de l'application de la Loi Littoral en particulier.

20 octobre 2014, la municipalité de Bretignolles-sur-Mer organisait une troisième réunion publique pour présenter l'avant-projet de zonage du projet de PLU de la commune. Lors de cette réunion, la municipalité prédisait que le projet de PLU serait mis en enquête publique avant le projet de port de plaisance.

15 juillet 2015, la municipalité de Bretignolles-sur-Mer organisait une quatrième réunion publique prédisant que le projet de PLU serait arrêté en conseil municipal de septembre 2015.

28 juillet 2016, le projet de PLU était finalement approuvé en conseil municipal malgré [quelques erreurs d'interprétation](#) de la société Paysage de l'Ouest .

28 octobre 2016, le préfet de Vendée émettait un avis très défavorable sur le projet de PLU de Bretignolles-sur-Mer ([Réf 1](#))



Le préfet de Vendée demandait à la municipalité de reprendre son dossier plutôt que de le mettre en enquête publique en l'état. Un des problèmes soulevés par le préfet de Vendée était la prise en compte de la Loi Littoral.

Suite à cette demande, la municipalité de Bretignolles-sur-Mer décidait de revoir son projet de PLU

2 novembre 2016, l'Autorité Environnementale émettait un avis très défavorable sur le projet de PLU de Bretignolles-sur-Mer (Ref 2).

En synthèse, il est dit : « *le projet de PLU affecte une partie de son territoire à un projet de port de plaisance à la Normandelière. La faisabilité juridique et l'acceptabilité environnementale du projet restent à établir, notamment au regard des enjeux portés par la loi littoral* »

27 mars 2017. le POS de 1998 de Bretignolles-sur-Mer devenait caduque et la commune passait sous le régime très strict du RNU (*Règlement National d'Urbanisme*).

7 octobre 2017. « *Sous RNU, le dossier de port de plaisance ne sera jamais complet* »

Lors de l'enquête publique de 2011 sur le projet de port, la commune de Bretignolles-sur-Mer avait demandé la modification du POS (*Plan d'Occupation des Sols*) de 1998 pour le rendre compatible (*niveau zonage*) avec l'aménagement d'un port de plaisance sur le site de la Normandelière. Il y avait eu une enquête publique accompagnante spécifique sur "*la mise en compatibilité du POS*" de 1998.

Aujourd'hui, le POS de Brétignolles-sur-Mer est caduque , la commune de Bretignolles-sur-Mer est sous RNU (*Règlement National d'Urbanisme*) en attente d'approbation d'un PLU (*Plan Local d'Urbanisme*), le dossier de port de plaisance ne peut être complet car il n'est pas et ne peut pas être accompagné d'un plan d'urbanisme local adapté, le RNU n'étant pas négociable.

« *Le but du PLU (Plan local d'urbanisme) est de permettre à la municipalité de réaliser ses projets. Il est le document destiné à gérer les autorisations nécessaires au titre du droit des sols sur l'ensemble du territoire.* » avait précisé le maître d'œuvre du projet de PLU de Bretignolles-sur-Mer.

20 octobre 2017. la municipalité de Bretignolles-sur-Mer organisait une cinquième réunion publique sur le projet de PLU pour annoncer que le retard sur le PLU était indéterminé et que le projet serait revu en interne.

Mars 2018 – Dossier de port de plaisance – Pièce C : Étude d'impact

Page 454, il est dit, en conclusion : *le projet sera compatible avec le futur document d'urbanisme*

Cette projection n'est pas acceptable car le projet de PLU sera contesté à l'enquête publique et on ne connaît pas, à la date d'aujourd'hui, son issue.



F3- REFERENCES DOCUMENTAIRES

Réf 1 – A29- F7-

Avis du préfet de Vendée sur le projet de PLU de Bretignolles-sur-Mer.

Réf 2 – A30- F7-

Avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de PLU de Bretignolles-sur-Mer

Réf 1 – A29- F7- Avis du préfet de Vendée sur le projet de PLU de Bretignolles-sur-Mer.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA VENDÉE

DIRECTION
DÉPARTEMENTALE DES
TERRITOIRES ET DE LA MER
DE LA VENDÉE

La Roche sur Yon, le 28 octobre 2016

Le Préfet de la Vendée

à

Monsieur le Maire de Bretignolles-sur-Mer

Place de l'hôtel de Ville - BP 24

85470 BRETIGNOLLES-SUR-MER

OBJET : Plan local d'urbanisme de Brétignolles sur Mer – Avis de synthèse des services de l'Etat.

Par délibération en date du 22 juillet 2016, le conseil municipal a arrêté le projet d'élaboration du plan local d'urbanisme (PLU) et a opté en faveur de l'ancienne structuration réglementaire interne du PLU. Il m'a transmis le dossier, visé en Sous-Préfecture le 1^{er} août 2016, aux fins de consultation et avis des services de l'Etat, tel que prévu à l'article L153-16 du Code de l'urbanisme.

Après examen du dossier, j'ai l'honneur de vous faire part des observations suivantes relatives à la prise en compte des enjeux de développement durable énoncés à l'article L101-2 du code de l'urbanisme.

En liminaire, il est à noter que la municipalité a légitimement opté pour l'achèvement du PLU communal initié le 17/12/2012. Il est toutefois rappelé ici l'intérêt de poursuivre les réflexions sur la mobilisation à terme du PLU intercommunal compte tenu notamment des forts enjeux du territoire, et du caractère déjà très intégré des politiques publiques déclinées dans le cadre du SCoT et du PLH établis à la même échelle territoriale.

Cadre normatif supérieur

Le présent avis a été établi selon le principe de transitivité avec le SCoT du pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie approuvé le 30 juin 2016, à l'exception des compléments « loi littoral » et « foncier économique » demandés dans le cadre du recours gracieux du 2 septembre 2016 ayant suspendu son caractère exécutoire à titre provisoire.

Difficulté d'appréhension et rigidité du PADD

Il est à souligner la présence au PADD d'un grand nombre de données informatives et descriptives susceptibles de nuire à la clarté et à la compréhension globale du projet communal. Ainsi, la première partie comporte des éléments qui devraient plutôt trouver leur place dans le rapport de présentation.

Par ailleurs, les orientations ne font pas l'objet d'une structuration en dehors des quatre objectifs majeurs identifiés, ce qui ne facilite pas la perception des choix opérés par la collectivité.

Au surplus, le caractère très détaillé, parfois technique, de certaines mesures est susceptible de pénaliser fortement la commune lors des évolutions ultérieures du PLU, la notion « *d'atteinte aux orientations du PADD* » (CU : L153-31 1^o) qui permet d'apprécier si une révision du PLU est nécessaire ou pas, étant désormais beaucoup plus restrictive que la notion « *d'économie générale du PADD* » ayant prévalu jusqu'à la réforme des procédures opérée par l'ordonnance du 5 janvier 2012.

Cela pose enfin des difficultés de cohérence entre les différentes pièces du PLU (ex : données chiffrées différentes pour un même secteur de développement urbain).

Le PADD doit donc rester un document simple et concis pouvant être aisément appréhendé par le public.

Prise en compte du Grenelle de l'environnement

Conformément aux articles L151-4 et L151-5 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation présente une analyse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) prévoit des objectifs chiffrés de modération de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers et de lutte contre l'étalement urbain.

Le rapport de présentation (RP) propose un diagnostic et une analyse des secteurs susceptibles d'avoir une incidence sur l'activité agricole. Toutefois, il devrait être plus précis concernant la nature et la qualité des sols, les surfaces pâturées, les impacts de l'urbanisation sur les plans d'épandage, ainsi que sur les compensations envisagées pour pallier l'éventuelle perte d'exploitation générée par le projet.

Choix de développement – Maîtrise de l'étalement urbain – Mixité Sociale

Habitat

Le projet de PLU prévoit qu'environ 35 % des zones d'urbanisation future du POS pour l'habitat n'ayant pas été urbanisées, soient restituées aux zones A et N du PLU.

Pour répondre au besoin à 10 ans en matière d'habitat, le projet de PLU ambitionne de mobiliser pour une moitié le potentiel de densification au sein de l'enveloppe urbaine et pour l'autre moitié en extension urbaine immédiatement urbanisable (IAUh).

D'une manière générale, la présentation des choix et des perspectives de croissance démographique et du calcul du point mort est difficilement accessible et peu explicite pour le lecteur (p.99 du RP).

La commune de Bretignolles sur Mer fait le choix d'un scénario de développement avec un taux de croissance démographique annuel de 2,5 %. Cela se traduirait par la construction d'environ 118 logements par an et une augmentation de population de l'ordre de 1180 habitants si on la ramène à l'horizon 2027 (10 ans).

Cette perspective de croissance annuelle est légèrement supérieure au rythme de développement démographique observé sur la période 2008-2013 (+2,1%) mais s'inscrit dans celle prévue par le SCOT et le PLH.

Le projet est compatible avec les orientations du SCOT en matière de densité des extensions urbaines (25 lgts/ha). Toutefois, avec une densité en tissu urbain (18 logements/ha) paradoxalement plus faible, combinée à l'application d'un coefficient de rétention foncière en secteur d'anciennes AFU, le projet pourrait être plus ambitieux dans ce domaine. Ce choix est susceptible de reproduire le modèle pavillonnaire « classique », consommateur d'espace.

*** Un potentiel urbanisable interstitiel insuffisamment mobilisé :**

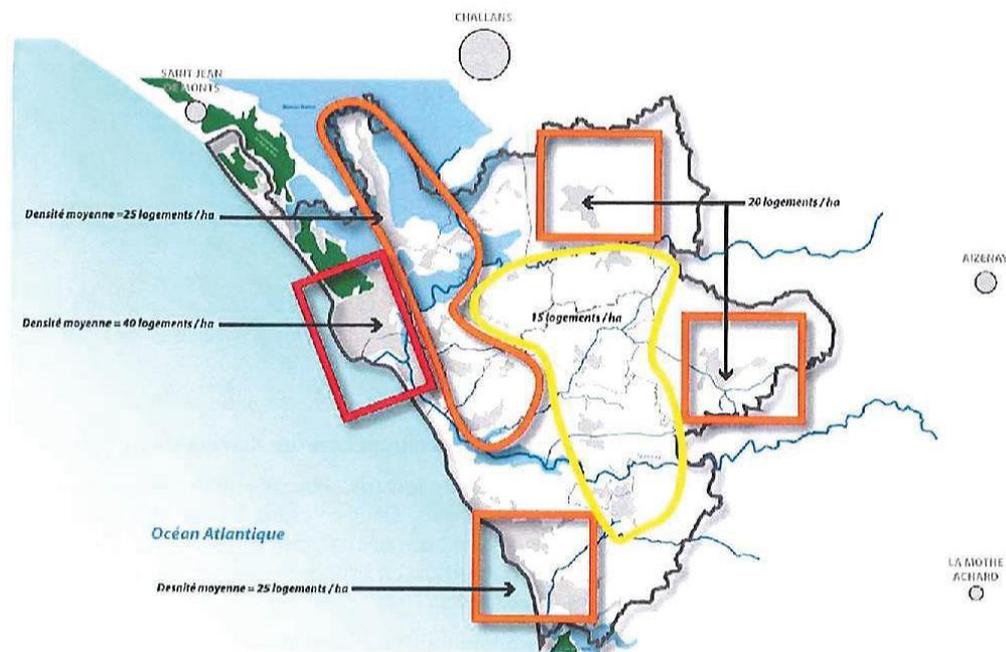
Le rapport de présentation (p.105) indique à juste titre qu' « au sein de l'enveloppe urbaine, il existe un potentiel foncier non négligeable... ».

Concernant ce potentiel d'urbanisation mobilisable au sein de l'espace aggloméré (renouvellement urbain, dents creuses...), les capacités sont évaluées à 440 logements, réduites à 266 au motif d'un coefficient de rétention foncière de 30%. Ce choix apparaît insuffisamment justifié. A cet égard, la mobilisation d'outils fonciers et fiscaux adaptés serait de nature à permettre de ne plus intégrer ce critère comme principale justification des choix des nouveaux secteurs ouverts à l'urbanisation.

*** Une absence notable d'OAP sur les secteurs compris au sein de l'enveloppe urbaine :**

Dans le même esprit, la mobilisation d'OAP proposant des densités supérieures aux 18 lgts/ha envisagés permettraient de limiter le recours aux extensions urbaines en cohérence avec les prescriptions du DOO du SCoT (cf extrait DOO SCOT PSG p.27) :

« Afin d'optimiser les potentiels existants, des densités sont fixées par le SCoT, densités moyennes à atteindre par communes ou par secteurs. La densité moyenne des opérations fixées comprend à la fois les opérations en extension et les opérations en renouvellement urbain. »



*** Des dispositions réglementaires peu favorables à la compacité urbaine :**

Le projet limite l'emprise au sol à 50 % en zone Uc. Ceci va à l'encontre des principes concourant à la densification au sein de l'enveloppe urbaine, étant souligné que la zone Uc représente l'essentiel des zones urbaines. Il est donc souhaitable de supprimer le coefficient d'emprise au sol à l'instar du choix opéré en zone Ua.

De la même manière, les hauteurs générales des zones urbaines apparaissent très limitatives (Maximum fixé à R+1 et 6m à l'égout de toit ou 7m à l'acrotère.). Ceci n'est pas cohérent avec le choix opéré pour les secteurs d'extension urbaine (zones 1AU) où les hauteurs permises sont moins restrictives (7,50m hors tout).

Les règles générales de stationnement pour les habitations (2 places minimum hors garage) ne concourent pas non plus aux exigences contemporaines de compacité urbaine.

Un gradient de densité plus important pourrait être envisagé dans ces espaces de centralité de façon progressive.

Dans le même registre, le choix non justifié au RP de zoner en U et non pas en 1AUh les espaces situés au lieu-dit La Tréville (à l'Ouest du secteur d'OAP n°3) interpelle également.

Sur la zone 1AUh du secteur de la Sauzaie (RP p. 206 - secteur d'OAP n° 6), deux permis d'aménager ont déjà été délivrés (densité faible : 13 lgts/ha – leur schéma mériterait de figurer). Toutefois, il semblerait qu'un reliquat non aménagé puisse encore être optimisé à travers une ambition revue à la hausse par rapport à la densité envisagée sur l'espace résiduel (cf extraits cartographiques infra).



*** Des règles d'urbanisme en matière de mixité sociale comportant des marges de progrès**

A ce jour, la commune dispose de 23 logements locatifs sociaux (LLS), soit un taux très faible (0,31%) comparativement aux résidences principales. Dans ce cadre, l'effort de la commune, qui a mis en production 13 nouveaux logements sociaux ces deux dernières années est à souligner. Cet effort doit néanmoins se poursuivre, voire s'intensifier, en priorisant notamment les opérations générant des LLS répondant aux besoins des demandeurs.

A ce titre, il est à noter que le projet pourrait mobiliser davantage les « outils logement » du PLU. En effet, la détermination de secteurs ou de règles normées en faveur de la mixité sociale (ex : emplacements réservés dédiés) pourrait opportunément compléter la volonté affichée dans trois des six OAP projetées demandant un minimum de 10 % de logements sociaux dans les opérations des secteurs n°1, 4 et 5 : Les Morinières, Les Rouettes et La Grégoirière.

Le PLU pourrait par ailleurs, étendre à certaines opérations de moins de 10 logements, le fait d'exiger un minimum de 10 % de LLS.

* **Au final**, une réflexion plus approfondie sur les formes urbaines et la construction en priorité au sein des zones urbaines devraient permettre à la commune de réduire les surfaces urbanisables en extension urbaine.

En raison du caractère littoral de la commune et afin de ne pas hypothéquer les possibilités d'évolution futures, la densité brute globale devra donc atteindre un minimum de 25 logements par hectare pour les opérations situées au sein de l'enveloppe urbaine.

Dès lors, il conviendra de proportionner les secteurs d'extension urbaine en conséquence et d'envisager leur phasage.

Activités économiques

L'analyse porte principalement sur le développement du projet portuaire. Toutefois, le projet prévoit la création d'une zone d'urbanisation à long terme 2AUe de 9,5 ha permettant l'extension future de la zone d'activités économiques du Peuple située à l'Est du bourg, route de Landevielle (RD n°40).

Le projet propose une analyse du marché local (cf p.74/75 du RP) sans toutefois justifier suffisamment le besoin au regard des disponibilités existantes à l'échelon communautaire (p. 208).

Outre l'extension envisagée, le projet ambitionne de densifier la partie existante du site et de mettre en œuvre sa requalification qualitative. A ce titre, il est à regretter l'absence d'une OAP spécifique traduisant concrètement ces dimensions.



S'agissant du projet portuaire, à l'instar des observations déjà formulées dans le cadre du projet de SCoT, la justification du besoin mériterait d'être renforcée, notamment en tenant compte des capacités des territoires voisins. Le risque de « double ou triple compte » du nombre d'anneaux serait à réinterroger plus finement, de même que les potentialités offertes par les projets d'extension et d'optimisation des ports existants. Sur ce dernier point, les causes de l'abandon du projet de port à sec des Sables d'Olonne seraient par exemple à mettre en perspective.

Zones A et N

Le projet prévoit une zone Ap (zone agricole de transition avec le port cf RP p.187 et p.282). Cette zone agricole de plus de 38 ha rend possible l'accueil des déblais du projet de port et des équipements d'intérêt général nécessaires à la desserte ou au fonctionnement des activités autorisées en secteur 1AUp « portuaire ».

La justification de ce secteur mériterait d'être renforcée, le renvoi à l'étude d'impact paraissant quelque peu réducteur. Par exemple, cela ne permet pas d'appréhender l'articulation et/ou la cohabitation avec l'exploitation agricole, vocation première du secteur.

En zones A et N, l'article 2 du règlement fixe bien un pourcentage en matière d'extension des habitations en adéquation avec le critère jurisprudentiel de l'« extension mesurée » (30 % de la surface de plancher existante). Il conviendra également de leur affecter une hauteur maximale, notamment pour la zone A. Concernant l'emprise au sol en zone A, l'article 9 devra être complété pour lever toute ambiguïté avec l'article 2, les deux fixant une emprise au sol différente.

Loi littoral

Bande des 100m (CU : L121-16 à 20)

Il est nécessaire de clarifier le positionnement précis de là où débute l'application de la bande des 100m :

- au droit de l'espace urbanisé au Nord (chevauchement avec la zone U non cohérent),



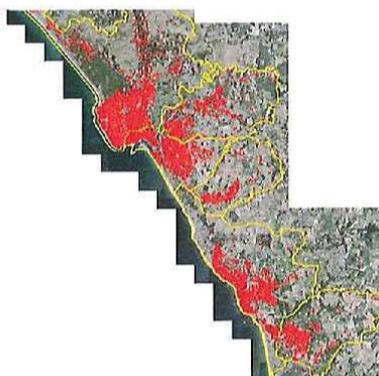
- et également au Sud. Elle doit débiter au droit de la zone portuaire 1AUp.



Coupures d'urbanisation (CU : L121-22)

Le projet de PLU identifie deux coupures d'urbanisation : une qui s'étend de La Sauzaie au camping du Jaunay, l'autre des Conches Arrochaudes jusqu'au chenal du havre de La Gachère (RP p.309).

A l'instar de la remarque déjà formulée dans le cadre du SCOT, en ce qui concerne le secteur de La Normandelière, l'absence d'identification de coupure d'urbanisation (au sens de la loi littoral) entre l'agglomération de Brétignolles sur Mer et celle de Brem Sur Mer / quartier des Dunes (à l'emplacement du projet de port) mériterait d'être davantage argumentée compte tenu des enjeux sur ces espaces et du parti d'aménagement antérieur prévu au POS.



Boisements significatifs au titre de la loi littoral (CU : L121-27)

Le projet de PLU répertorie en espace boisé classé (EBC) au titre du L113-1, les boisements homogènes les plus significatifs. Ce classement porte sur une superficie totale de **54,58 ha** soit une diminution d'environ 115 ha par rapport au POS en vigueur qui classait en EBC environ 169,8 ha.

D'une manière générale, le projet reconduit les EBC délimités au POS, sauf la partie non boisée des dunes de La Gachère. Le PLU protège également 81,97 km de linéaires de haies. Il prévoit aussi une OAP thématique de protection de la trame boisée en milieu aggloméré, ainsi que des OAP de secteurs pour la conservation des haies et des boisements ayant un intérêt patrimonial.

Le rapport de présentation du PLU devra intégrer les éléments du dossier spécifique fourni à l'occasion de l'examen par la CDNPS le 13 octobre 2016 et le mettre à disposition du public lors de l'enquête publique le cas échéant.



De façon globale, les choix opérés par la commune concernant la protection des boisements significatifs apparaissent cohérents. Toutefois, il conviendra que le PLU apporte des précisions sur l'analyse à faire par rapport au document d'objectifs du site Natura 2000 et au site classé (dunes de La Gachère et dunes Nord du Jaunay et de La Sauzaie). Sur ces dernières, la bande boisée située au sud-est, le long de la piste cyclable mériterait d'être classée en EBC. Le dossier devra également préciser le choix de ne pas identifier certains boisements du fait de leurs caractéristiques intrinsèques (moindre intérêt, essences non « nobles »...).

Espaces remarquables (CU : L121-23 à 26)

Certains secteurs, tels que les espaces situés en zone Na du massif dunaire de La Sauzaie compris dans le périmètre de la ZNIEFF de type I, ne sont pas reconnus comme remarquables par le zonage du PLU. Ce choix mériterait d'être réinterrogé ou a minima justifié.



En revanche, le choix d'un zonage « remarquable » Ndlm en mer bien au-delà de la zone « proche » du bord de mer mériterait d'être réinterrogé. En effet, ce zonage rigide au plan réglementaire s'appliquera jusqu'à la limite du territoire communal établi en mer à 12 milles nautiques par la jurisprudence, c'est-à-dire par nature bien au-delà des limites d'application de la loi littoral. Dès lors, il semblerait préférable de privilégier un zonage naturel maritime « simple » au-delà de l'interface terre-mer à définir par la commune (en tout état de cause quelques centaines de mètres).

Le projet prévoit un zonage Ndl remarquable « strict » sur l'ensemble des plages situées au droit du quartier des Dunes. L'attention de la commune est attirée sur son caractère non compatible avec les activités balnéaires démontables susceptibles de bénéficier d'une éventuelle autorisation d'occupation temporaire (AOT).

Le parti d'autoriser sur l'ensemble de la zone Ndl les aménagements légers conchylicoles apparaît contradictoire avec l'identification tout à fait opportune en Acl d'un secteur dédié à cette activité.

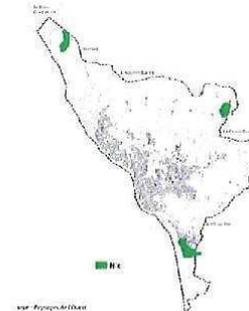
La possibilité générale de réaliser de nouveaux stationnements « indispensables » à la fréquentation du public sous condition de « réversibilité » en zone Ndl ne fait pas l'objet de justification et en tout état de cause ne semble pas avoir été évaluée.

Il en est de même de l'emplacement réservé n°1 en vue de réaliser une placette de retournement rue du Courseau, au regard notamment de sa localisation en frange urbaine en bordure de dune de La Sauzaie.



Zones Nlc

Ces zones correspondent aux trois campings existants identifiés en zone naturelle. Il s'agit du camping des Cyprès, des Alouettes et des Dunes (cf RP p.175) où seuls peuvent être admis les travaux d'entretien et de réfection ou de mise aux normes du fait de leur localisation. Les constructions nouvelles constitutives d'extension de l'urbanisation ne peuvent pas être autorisées en discontinuité par rapport à l'urbanisation existante. La rédaction du règlement est à revoir en ce sens.



SPPL (CU : L121-31 à 34)

Le dossier n'identifie pas le tracé de la servitude de passage des piétons sur le littoral et n'apporte aucune précision sur le sujet.

Zone Uh



Le projet de PLU définit ces secteurs comme des « zones d'habitation semi-continue ». Il définit également le lieu-dit « La Chalonnaire » comme un hameau. Ne s'agissant pas d'un hameau nouveau intégré à l'environnement, cette terminologie et le choix d'un zonage urbain apparaissent relativement fragiles juridiquement au sens de la loi littoral, compte tenu notamment du caractère détaché des constructions existantes par rapport à l'agglomération et de la constructibilité nouvelle ponctuelle permise en dents creuses et en frange.

Zone Ud

Cette zone correspond globalement à une zone bâtie en bordure du littoral. Sa délimitation est toutefois à revoir en ce qui concerne son extrémité Sud. En effet, cette partie n'est pas située dans un espace urbanisé au sens de la loi littoral. Cet espace se caractérise par la présence de terrains nus et quelques constructions espacées situées entre l'avenue de l'océan et le rivage. Un zonage naturel Na devrait donc prévaloir, la bande des 100m trouvant à s'appliquer en conséquence.

Les jurisprudences : CE du 05/02/2012, n°33963 et CAA Nantes du 16/12/2011 et 15/01/2016, n° 10NT015547 et 14NT01028 sont par exemple susceptibles d'éclairer utilement l'appréhension des espaces concernés.



Déplacements / Transports

De façon globale, les besoins en matière de transports, que ce soit à l'année ou en période estivale, ne sont pas analysés, ni leurs interconnexions avec les territoires voisins. La question du stationnement et de sa gestion n'est pas traitée dans sa diversité suivant les périodes de l'année et les différents modes de déplacement.

L'article L123-1-2 du code de l'urbanisme applicable au PLU précise que le rapport de présentation « établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités ». Ces aspects ne ressortent pas du dossier de PLU présenté.

Energie-Climat

Le PLU ne fait pas l'objet de mesures concrètes et de traductions réglementaires spécifiques dans ce domaine.

Ce choix interroge la cohérence interne du PLU, compte tenu notamment de la volonté affichée par la commune. En effet, le rapport de présentation précise que le projet générera une augmentation des consommations en énergie et des émissions de gaz à effets de serre et qu'il devra donc à ce titre prendre les dispositions nécessaires afin de limiter cette augmentation, et que l'objectif n°3 du PADD entend favoriser un urbanisme économe en énergie et encourager le développement des énergies renouvelables.

A l'instar du SCOT du pays de Saint-Gilles qui reste très peu prescriptif en matière de transition énergétique, la non-mobilisation d'outils réglementaires en faveur des énergies renouvelables ou des économies d'énergie est aussi à mettre en perspective avec l'élaboration du futur plan climat air-énergie territorial (PCAET) qui devra être réalisé à l'échelle de l'intercommunalité d'ici à décembre 2018.

Risques

Le PLU traite cette dimension de façon satisfaisante. Toutefois, le lien réglementaire entre le PPRL et le règlement du PLU serait à parfaire.

Le PPRL Pays de Monts est bien annexé au PLU. Néanmoins, il manque les cartes des cotes de référence (aléa actuel et aléa 2100) qui permettent d'appliquer les règles. Les pièces sont incomplètes et ne permettent pas d'apprécier globalement cette servitude d'utilité publique.

Le SCOT n'ayant a priori pas procédé à l'analyse au regard du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Loire-Bretagne approuvé le 23 novembre 2015, le projet de PLU devra préciser les modalités de sa compatibilité de façon directe.

Sites et sols pollués

L'état initial de l'environnement fait état de la présence de plusieurs sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) sans en préciser leur localisation, ni leur devenir. Dans l'hypothèse où le projet en identifierait au sein des zones destinées à la construction, il conviendrait d'interroger la compatibilité sanitaire avec les usages prévus par le PLU afin de s'assurer de l'absence de risque pour les futurs occupants (réalisation d'un diagnostic des sols voire d'une démarche d'évaluation des risques sanitaires adaptés aux usages envisagés, présentation des mesures de gestion : maintien d'un zonage protecteur, dépollution, dispositions constructives, restrictions d'usage, etc.).

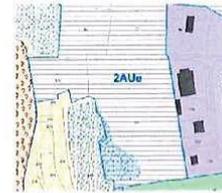
Patrimoine naturel et paysager

Natura 2000

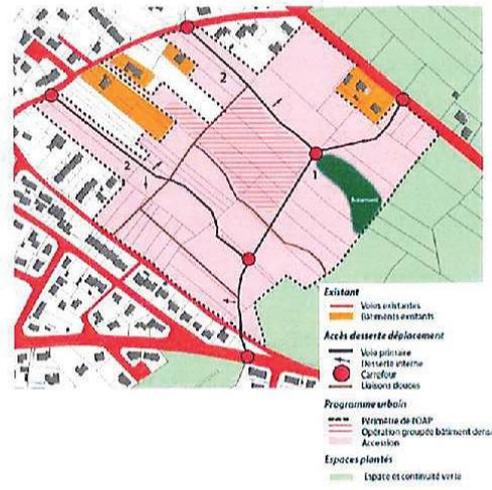
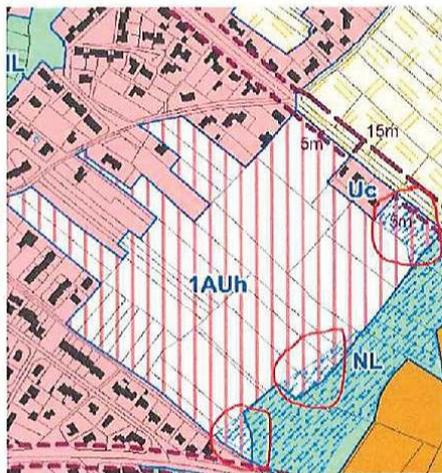
Le rapport de présentation présente, conformément à l'article R414-21 du code de l'environnement (CEnv), une évaluation des incidences par rapport à Natura 2000 qui n'est cependant pas conclusive sur l'absence d'incidences ou non du projet de PLU sur les sites Natura 2000. Dans le souci de sa sécurité juridique, le dossier devra être complété en ce sens.

Zones humides

Ponctuellement, le PLU rend possible certains travaux ou urbanisation en zone humide sans préciser la stratégie d'évitement devant prioritairement prévaloir en amont des réflexions. Par exemple, la zone 2AUe du Peuple comprend des espaces situés en zones humides sans que ne soit formalisée l'analyse des solutions alternatives ayant conduit in fine à opérer ce choix.



L'OAP n°6 du secteur 1AUh de la Sauzaie (cf infra) devrait prévoir des mesures de protection des zones humides impactées.



Boisements protégés

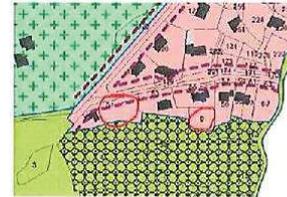
Le projet de PLU (RP et PADD) prévoit de protéger certains boisements au titre de la loi Paysage. Les articles A-11.4 et N-11.4 p.91 et p.102 disposent en particulier que « tous travaux ayant pour effet de détruire ou de modifier un élément de paysage identifié par le présent PLU doivent faire l'objet d'une autorisation préalable dans les conditions prévues au code de l'urbanisme ».

Or il s'avère qu'aucune délimitation des boisements concernés par cette protection ne figure aux plans de zonage. Cette absence nuit à la bonne compréhension du projet communal dans ce domaine, en particulier par rapport au concept de ceinture verte.

Sites classés

Le projet mériterait de rappeler les effets du classement, constitutif d'une servitude d'utilité publique et d'évaluer la cohérence du zonage et du règlement retenus au regard des objectifs de protection ayant prévalu lors de leur délimitation.

A titre d'exemple, la reconduction au PLU du zonage UC de terrains situés en espaces proches du rivage et a priori compris dans le site classé de La Gachère/forêt d'Olonne (parcelles 9 et 51) mériterait d'être réinterrogée ou argumentée.



Patrimoine architectural et archéologique

Le rapport de présentation ne contient pas d'analyse urbaine suffisante permettant de justifier de la bonne prise en compte des formes urbaines et architecturales, notamment au regard de leur capacité de densification (CU : L123-1-2 ancien, applicable au projet de PLU).

Cette analyse est essentielle pour assurer la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine remarquable et apporter une réponse aux objectifs généraux de qualité architecturale, urbaine et paysagère (CU : L121-1 ancien). Dans ce cadre, une présentation des caractéristiques architecturales et urbaines des différents secteurs identifiés (noyau ancien, habitat groupé, collectif, individuel pur, villa, etc.) appuyée sur une iconographie (vues à hauteur d'homme des espaces et des bâtiments, schémas analytiques, exemples de typologies architecturales les plus emblématiques, ...) aurait permis d'appuyer la commune dans ses choix, notamment dans la rédaction du règlement, dont certaines dispositions reflètent l'absence d'observation contextuelle.

En outre, aucun élément bâti n'a été repéré et protégé au titre de l'article L123-1-5 III-2 ancien. Ce choix interpelle compte tenu notamment de la volonté de conservation du patrimoine communal dont la protection réglementaire est pourtant affichée dans l'objectif n°1 du PADD (p.23).

La mobilisation de cette protection pourrait constituer un outil de veille patrimoniale et permettrait en tant que de besoin de déroger à certains dispositifs du code de l'urbanisme pour des raisons patrimoniales (cf article L111-6-2 ancien). Elle permettrait en outre de définir des prescriptions particulières adaptées aux caractéristiques architecturales des édifices repérés. A ce titre, le rapport de présentation pourrait renvoyer à des études existantes, notamment celle de l'ATHEBA relative à l'amélioration thermique du bâti ancien.

Certains édifices mériteraient d'être repérés individuellement comme l'église et le presbytère mais surtout les 4 villas balnéaires recensées par le Service régional de l'inventaire des Pays de Loire. Ce recensement n'est pas exhaustif et n'exclut pas un recensement local plus approfondi dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Par ailleurs, le projet identifie sur les plans de zonage une dizaine de secteurs archéologiques seulement alors qu'une trentaine a été inventoriée sur le territoire communal. Ce choix mériterait d'être réinterrogé ou a minima explicité.

Enfin, l'intitulé page 231 du RP « d) Le site du projet [de port], un espace qui ne présente pas d'enjeu archéologique », apparaît prématuré sinon inapproprié, compte tenu notamment du fait qu'il reste encore des fouilles à opérer dans certaines tourbières.

Conclusion

Compte tenu du nombre et de l'importance des remarques portées ci-dessus, en particulier celles relatives aux possibilités non exploitées d'optimisation des potentialités de développement de l'habitat au sein de l'enveloppe urbaine, à la prise en compte de la loi littoral et à l'aspect formel du PADD, j'émet en tant que représentant de l'État un **avis défavorable** sur le projet d'élaboration du plan local d'urbanisme arrêté par le conseil municipal.

Par ailleurs, je vous invite à prendre en compte l'annexe technique jointe à ce courrier dont les différentes observations relatives à la structure interne du PLU sont destinées à améliorer la qualité juridique, la compréhension et la lisibilité du document.

Dès lors, je ne peux qu'inciter la commune à privilégier une reprise de son dossier au moyen d'un nouvel arrêt de projet plutôt qu'une mise à l'enquête publique en l'état.


Le Préfet
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général
de la Préfecture de la Vendée

Réf 2 – Avis de l'Autorité Environnementale sur le projet de PLU de Brétignolles-sur-Mer

Pays de la Loire

1/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale des Pays-de-la-loire sur le PLU de BRETIGNOLLES-SUR-MER (85)

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La Mission régionale de l'autorité environnementale de la région Pays de la Loire, s'est réunie téléphoniquement le 2 novembre 2016. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'élaboration du plan local d'urbanisme de Brétignolles-sur-Mer (85).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, et en qualité de membres associés Christian Pitié, Antoine Charlot.

Était excusée : Aude Dufourmantelle.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement a été saisie pour avis de la MRAe des Pays-de-la-Loire, par la commune de Brétignolles-sur-Mer, le dossier ayant été reçu le 5 août 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 du même code, ont été consultés le 8 août 2016 :

- le délégué territorial de l'agence régionale de santé de la Vendée,
- le directeur départemental des territoires et de la mer de la Vendée.

Après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en *italique gras* pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document, il porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document.

2/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

Synthèse de l'avis

La commune de Brétignolles-sur-Mer, située sur la côte vendéenne, entre les agglomérations de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et des Sables d'Olonne, compte une population résidente de 4400 habitants et un parc de logements composé à 72 % de résidences secondaires. La municipalité a décidé, fin 2012, de prescrire l'élaboration d'un PLU intégrant les projets portés par la municipalité ainsi que les évolutions de la

réglementation, des besoins et des modes de vie intervenues depuis l'approbation du POS de 1998, toujours en vigueur.

Le projet de PLU manifeste une volonté accrue de tenir compte des enjeux environnementaux, en élargissant l'enveloppe des espaces remarquables, en identifiant les zones à risques et la trame verte et bleue, et en supprimant – notamment aux abords du site classé des dunes de la Sauzaie et du Jaunay – des zones d'urbanisation future prévues dans le POS actuel, trop largement dimensionnées.

Prévoyant sur 10 ans la construction de près de 1000 logements, pour moitié par densification de l'enveloppe urbaine et pour moitié en zones d'urbanisation future, le projet de PLU tend cependant à conforter un modèle de développement essentiellement pavillonnaire, étroitement dépendant de la voiture individuelle, en ce qu'il ne mobilise pas suffisamment les outils permettant de favoriser une densification de l'enveloppe urbaine et un développement des énergies renouvelables, tous deux gages d'une gestion plus économe des ressources naturelles. La déclinaison des dispositions du PLU en faveur de la prise en compte du patrimoine, tant naturel qu'architectural et bâti, n'est pas non plus pleinement optimisée.

Le rapport de présentation du projet de PLU est nourri, mais de qualité inégale. S'il permet globalement d'appréhender les enjeux environnementaux, il ne justifie pas suffisamment d'une recherche prioritaire d'évitement de ses impacts dommageables sur l'environnement et d'une articulation adéquate du PLU avec les documents de rang supérieur, notamment le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne.

Par ailleurs, le projet de PLU affecte une partie de son territoire à un projet de port de plaisance à la Normandelière. La faisabilité juridique et l'acceptabilité environnementale du projet restent à établir, notamment au regard des enjeux portés par la loi littoral.

3/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

Avis détaillé

1 Contexte et présentation du PLU

La commune de Brétignolles-sur-Mer est située sur la côte vendéenne, entre les agglomérations de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et des Sables d'Olonne, auxquelles elle est reliée par deux vastes cordons dunaires. L'arrière-pays, offrant un paysage plus agricole, est marqué au nord par la vallée du Jaunay et les marais attenants. La commune s'étend sur une surface de 2 732 hectares et compte une population résidente d'environ 4 400 habitants, portée à plus de 30 000 personnes en période estivale.

Le conseil municipal a décidé par délibération du 17 décembre 2012 de prescrire la révision du plan d'occupation des sols en vigueur, adopté en 1998, tant pour adapter le nouveau document aux évolutions réglementaires que pour tenir compte de l'évolution des besoins, des modes de vie et des projets portés par la municipalité. Le projet de PLU a été arrêté par une délibération du 28 juillet 2016.

La stratégie communale est fondée dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) sur 4 objectifs structurants :

- organiser l'urbanisation préférentiellement au sein des enveloppes urbanisées identifiées,
- maîtriser et renforcer le potentiel de développement économique et accompagner le développement des services à la personne,
- renforcer la protection du patrimoine naturel et maritime et des espaces agricoles et limiter la consommation des ressources naturelles,
- prendre en compte les risques et nuisances identifiés.

Il convient de signaler que, ces dernières années, les autorités environnementales locales ont déjà rendu des avis sur des documents d'urbanisme et projets d'aménagement intéressant la commune, notamment :

- un avis en date du 9 mai 2011 sur un projet portuaire dans le secteur la Normandelière, porté à l'époque par la commune et un avis en date du 18 mai 2011 sur

le projet de mise en compatibilité du POS de la commune lié à ce projet, qui n'a pas abouti ;

4/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

— un avis en date du 24 septembre 2015 sur le projet de SCoT du pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, approuvé par la collectivité le 30 juin 2016 et dont le caractère exécutoire a été suspendu par décision du préfet en date du 2 septembre 2016 dans l'attente de la levée des illégalités identifiées par ses services.

2 Analyse du caractère complet et de la qualité des informations contenues dans le rapport de présentation

Le rapport de présentation du PLU est nourri mais de qualité inégale. Il s'attache ainsi à évaluer la cohérence réglementaire et les effets du projet de PLU sur l'environnement de façon pédagogique et argumentée, sans toutefois présenter le même niveau d'exigences pour l'ensemble des thématiques et des secteurs.

2.1 L'articulation du PLU avec les autres plans et programmes

La description de l'articulation du PLU avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération n'est que partielle : relativement détaillée par rapport au SCoT¹, et au programme local de l'habitat (PLH) du pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie approuvé en avril 2015. La description de cette articulation reste laconique par rapport au schéma régional des continuités écologiques² et aux schémas relatifs à la gestion des eaux³ dont seuls les objectifs généraux sont évoqués sans démontrer que le projet de PLU respecte pleinement leurs dispositions concrètes.

La MRAe recommande de développer l'analyse de compatibilité avec les autres plans et programme en vue d'une démonstration plus étayée de la façon dont le projet de PLU s'articule avec leurs orientations et dispositions concrètes.

2.2 L'état initial de l'environnement

L'état initial permet dans l'ensemble d'identifier correctement les grands enjeux environnementaux du territoire mais présente toutefois quelques faiblesses exposées dans l'analyse thématique en partie III du présent avis.

Exceptées la zone AU de la Sauzaie et la zone 1AUp portuaire pour lesquelles existent

¹ suspendu postérieurement à la date d'arrêt du PLU

² schéma régional de cohérence écologique (SRCE) adopté le 30 octobre 2015

³ schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau SDAGE du bassin Loire-Bretagne pour les années 2016 à 2021 approuvé le 18 novembre 2015 et les deux SAGE intéressant la commune (SAGE Vie et Jaunay approuvé en mars 2011 ; SAGE Auzance Vertonne et cours d'eau côtiers approuvé en décembre 2015)

5/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

déjà des données, les zones AU ont été prospectées uniquement au mois d'octobre, ce qui ne constitue pas la période la plus favorable pour la détection des espèces mais contribue toutefois à renseigner sur les enjeux principaux, notamment les milieux.

La commune est concernée par plusieurs zones d'inventaire et de protection du patrimoine naturel⁴, y compris des secteurs concernés par les couches d'alerte sur la flore vasculaire du Conservatoire botanique national de Brest. Pour autant, le dossier n'est pas renseigné sur la législation relative aux espèces protégées, alors que le régime de protection de ces espèces et de leurs habitats naturels, ainsi que la conditionnalité des dérogations accordées à ce titre, au regard notamment de la notion d'intérêt public majeur, sont importants à prendre en compte.

Très succincts, les paragraphes de l'état des lieux intitulés « perspectives d'évolution », relatifs respectivement aux milieux naturels, à l'énergie-climat, aux risques et nuisances, aux déchets se limitent à une évocation très générale des objectifs du projet de PLU, alors qu'ils auraient vocation à resituer les données de l'état initial dans une vision dynamique, assortie d'enseignements de terrain sur l'évolution de l'environnement sous l'empire du document d'urbanisme en vigueur et sur ses perspectives d'évolution en l'absence

d'adoption d'un PLU. Un bilan de l'évolution des haies et des zones humides au regard des protections dont ils faisaient l'objet dans le POS en vigueur aurait notamment aidé la commune à définir et à argumenter ses choix en connaissance de cause pour l'élaboration du PLU.

La MRAe recommande de renseigner le rapport sur la législation relative aux espèces protégées et de rectifier la présentation des perspectives d'évolution de l'environnement en l'absence de PLU par l'analyse d'un scénario « au fil de l'eau ».

2.3 L'explication des choix retenus pour établir le PADD

Plusieurs passages ayant vocation à expliquer les choix opérés se limitent à retranscrire le règlement sans justification des choix, qui devrait être assise sur une évaluation plus complète des incidences environnementales et le cas échéant une comparaison d'alternatives. Une explication plus poussée des choix opérés aurait mis en évidence des incohérences entre une partie des objectifs de protection affichés et les pièces réglementaires du PLU.

On citera par exemple, pour illustrer cette observation, l'absence de report des haies sur les plans de zonage.

Le rapport comporte un rappel de la teneur du porter-à-connaissance de l'État, assorti

4 Dont quatre sites Natura 2000 : ZPS FR5212010 et ZSC FR5200656 Forêt, dunes et marais d'Olonne, ZSC FR5200655 Dunes de la Sauzais et marais du Jaunay et ZPS FR5212015 secteur marais de l'Île d'Yeu
6/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

sur certaines thématiques de commentaires de la commune, non systématiquement identifiés comme tels, sur ce que les données issues de ce document impliquent concrètement pour le PLU. Ce procédé peut engendrer une confusion chez le lecteur entre le contenu effectif du porter-à-connaissance et les obligations ou intentions de la commune d'en tenir compte suivant les thématiques. Par ailleurs, certains développements ne correspondent pas à la réalité du projet de PLU.

La MRAe recommande de mieux justifier les choix opérés en les dissociant plus clairement du rappel du corpus réglementaire.

2.4 L'analyse des incidences prévisibles de la mise en oeuvre du PLU sur l'environnement

L'analyse des incidences a pour objet d'identifier les effets bénéfiques et dommageables du projet de PLU, afin le cas échéant de pouvoir le corriger par la recherche, prioritairement, de mesures d'évitement, de réduction et, à défaut de solution satisfaisante, de compensation.

L'analyse est effectuée selon deux entrées : d'abord sur les zones AU puis par thématique à l'échelle du territoire. Si l'analyse ne cherche pas à dissimuler les effets dommageables pressentis, elle n'est cependant pas exhaustive : le dossier se limite parfois à l'énoncé des mesures de réduction et de compensation, sans expliciter en quoi l'évitement a été préalablement recherché et en omettant d'analyser les incidences propres du règlement retenu.

Certains secteurs et/ou aménagements potentiels n'ont pas été étudiés ou l'ont été de façon trop incomplète pour démontrer l'acceptabilité environnementale des projets. L'emprise que le PLU affecte au projet de port, ne peut se justifier qu'à une échelle supra-communale. Le SCoT, qui avait vocation à mettre en perspective à la fois le besoin qui motive cet équipement et la manière dont il s'articule avec le développement et l'organisation du territoire à une échelle qui déborde le périmètre de la seule commune est actuellement suspendu. Par ailleurs, l'analyse des enjeux du secteur dans lequel le projet s'inscrit (développés en partie III du présent avis), des impacts pressentis et de leur acceptabilité environnementale nécessite un niveau de précision et une argumentation qui n'est pas aboutie dans le PLU. Pour l'ensemble de ces raisons et en l'état des éléments portés par le PLU, l'acceptabilité juridique et environnementale des aménagements permis dans les zones 1AUP, Nmp et Ap et dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) spécifique au projet portuaire n'est pas démontrée.

7/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

Par ailleurs, le projet de PLU tend, dans cette OAP notamment, à minorer les enjeux liés au secteur d'implantation du projet portuaire : par exemple, la zone humide ne fait pas que jouxter le projet mais celui-ci l'intersecte, ainsi qu'une ZNIEFF de type 2. Dans ce contexte, le dossier de PLU ne peut s'en remettre aux seules études de 2011 en cours d'actualisation.

De même, pour la zone 2AUe₅ du Peuple, le PLU s'en remet à une étude à venir de la communauté de communes. Si des études de détail ont bien vocation à être menées au moment de l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur ou au stade opérationnel, l'évaluation environnementale du PLU ne peut se dispenser d'établir un premier niveau de faisabilité des dispositions envisagées et doit démontrer leur acceptabilité environnementale. En effet, les choix opérés à ce stade (notamment le fait d'inscrire un secteur en zone d'urbanisation future) engagent déjà l'avenir et, au cas présent, le dossier ne précise pas si l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur (pour laquelle le règlement ne tranche pas entre modification, révision et mise en compatibilité) sera à son tour soumise à une évaluation environnementale.

En ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet de PLU sur l'état de conservation des habitats naturels et espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 intéressant la commune, le rapport évoque le zonage protecteur (Ndl en général) affecté à ces sites mais n'évalue pas, au vu des données disponibles sur ces sites⁵, l'incidence potentielle des aménagements, notamment les aires de stationnement qui restent permis dans ces sites ou à proximité. Ainsi, il ne répond pas en termes de contenu aux exigences de l'article R.414-23 du code de l'environnement.

La MRAe recommande de compléter l'analyse des incidences en mettant en oeuvre la doctrine « éviter – réduire – compenser », particulièrement dans les secteurs évoqués cidessus.

2.5 Les mesures de suivi

Le dossier comporte un ensemble d'indicateurs de suivi des effets du PLU, sur des thématiques pertinentes au regard des enjeux du PLU mais qui mériteraient pour certains d'être affinés.

⁵ On rappellera qu'une zone 1AU devient immédiatement constructible au fur et à mesure de la réalisation des équipements, alors qu'une zone 2AU nécessite une révision ou modification du PLU.

⁶ Notamment dans les documents d'objectifs (DOCOB)

8/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

La MRAe recommande, pour rendre le dispositif de suivi immédiatement opérationnel, de renseigner pour chaque indicateur l'état zéro à la date de l'arrêt du PLU et de quantifier les objectifs à atteindre.

2.6 Le résumé non technique

Le résumé non technique est une partie intégrante du rapport de présentation. Il doit permettre de rendre accessible au public les éléments constitutifs du projet de PLU. Ce dernier reprend l'organisation du rapport environnemental, sans toutefois que la carte de synthèse ne permette d'identifier l'emprise et la situation exacte de plusieurs zones d'urbanisation future ayant pour effet d'étendre l'enveloppe urbaine, y compris la zone 2AUe, non représentée.

La MRAe recommande de rendre la carte plus explicite en matière d'urbanisation future. Sur la forme, le rapport présente en plusieurs endroits des indications contradictoires qu'il conviendrait de remettre en cohérence. Le format et la résolution de nombre de cartes en rendent également la lecture mal aisée.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PLU

Le projet de PLU se fixe pour objectif de marquer un tournant au regard du POS de 1998, de façon à intégrer les évolutions réglementaires intervenues, celles des besoins, des

modes de vie et les projets portés par la municipalité. Les thématiques identifiées par l'autorité environnementale qui nécessitent un éclairage particulier font l'objet d'un examen ci-après.

3.1 Rythme de croissance, organisation et consommation de l'espace

Le rythme de croissance démographique annuelle a beaucoup varié sur la commune au fil des dernières décennies. Le POS, adopté en 1998, était très largement doté en capacités d'urbanisation, essentiellement sous forme de vastes zones NA pavillonnaires, situées en extension de la zone agglomérée, et dont une partie n'a pas encore été consommée aujourd'hui. La consommation d'espace est évaluée à 5,7 hectares par an entre 2002 et 2012.

Tenant compte des objectifs fixés par le PLH et par le SCoT du pays de Saint-Gilles-9/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par

La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

Croix-de-Vie respectivement approuvés en avril 2015 et juin 2016, le projet de PLU opte pour un rythme un peu inférieur (2,5 %) au rythme de croissance démographique annuelle observé depuis 1998 (3 à 4 %).

L'objectif retenu correspond à la création d'environ 98 logements par an, soit un peu moins de 1 000 logements sur 10 ans, dans la perspective d'atteindre 6 500 habitants en 2030. Malgré une tendance à la baisse, le parc de logements reste en 2013 composé à 72 % de résidences secondaires. La collectivité rappelle les objectifs de rééquilibrage du parc au profit des résidences principales prévus dans le SCoT et le PLH, sans toutefois démontrer la capacité du projet communal à y parvenir.

L'analyse du besoin en zones d'urbanisation future s'appuie sur un repérage des possibilités d'accueil de nouvelles constructions par division parcellaire et sur un comblement des dents creuses. Cependant, excepté sur deux anciennes colonies de vacances, l'estimation explicite des possibilités de densification liées au renouvellement urbain n'est pas réalisée. De plus, les possibilités sont réduites de près d'un tiers du fait de l'application d'un taux de rétention de 30 %. Il aurait été utile de mieux justifier l'impossibilité de mobiliser davantage les outils fiscaux et fonciers existants.

Le projet de PLU intègre un potentiel d'accueil de 495 logements en comblement des dents creuses et densification mesurée de l'enveloppe urbaine. Cinq secteurs d'urbanisation future pour l'habitat (1AUh) représentant 483 logements sur 23,5 hectares sont également prévus avec une densité recherchée de 25 logements par hectare.

La révision à la baisse du dimensionnement des zones d'urbanisation future (NA du POS) et la restitution de certaines d'entre elles aux zones naturelles ou agricoles sont à saluer.

Cependant, le projet de PLU comporte aussi des dispositions de nature à compromettre la recherche d'une densité plus importante à l'échelle de la commune, permettant de rompre avec le schéma pavillonnaire très largement observé sur la commune : le PLU ne phase pas l'urbanisation des zones d'urbanisation future et ne prévoit pas d'orientations d'aménagement et de programmation en zones U. La zone UC qui représente l'essentiel des zones U se voit affecter un coefficient d'emprise au sol (50 %) et des règles de hauteur (R+ 1 ou 7 mètres à l'acrotère) peu élevés, couplés à des exigences importantes en termes de places de stationnement privées (2 places par habitation + un garage) et des règles d'implantation peu propices à l'optimisation des parcelles.

Le rapport de présentation pourrait ainsi proposer une analyse comparative plus détaillée entre la densité moyenne observée dans les différents quartiers urbanisés et la densité prévue dans le cadre du potentiel de renouvellement et d'extension urbaine résidentielle.

10/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par

La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

En complément, une justification des densités choisies et une réflexion plus approfondie sur les formes urbaines devraient ainsi permettre à la commune de réduire davantage les surfaces urbanisables en extension urbaine. A ce stade, malgré la densité de 25 logements à l'hectare envisagée sur les secteurs à urbaniser, le projet de PLU reste

fortement consommateur d'espace.

Le projet de PLU prévoit une zone 2AUE dite fermée de 9,5 hectares à vocation d'activités économiques et une zone 1AUp d'aménagement portuaire de 27,2 hectares, déjà évoquée plus haut dans l'avis.

Comme pour le logement, le potentiel constructible à terme dans la zone 2AUE permettant l'extension de la zone d'activités existante devrait reposer sur une estimation des besoins en foncier, assise sur une réflexion intégrant le foncier résiduel mobilisable au niveau intercommunal et le rythme de commercialisation observé.

Le choix de contenir les campings existants dans leurs limites autorisées est adapté, vu la capacité d'hébergement existante et l'emplacement de certains d'entre eux au contact de milieux et de paysages sensibles. Pour autant, le projet de PLU – en ce qu'il permet l'édification de nouveaux bâtiments dans ces derniers, zonés N1c pour mettre l'accent sur leur caractère « naturel » – ne prévoit pas toutes les dispositions utiles pour prévenir une artificialisation supplémentaire de ces établissements et garantir le respect de l'obligation de continuité issue de la loi Littoral. Le fait de comptabiliser – parmi les « zones d'urbanisation future transférées aux zones naturelles » – le camping des Dunes existant à l'extrémité sud de la commune, qui accueille majoritairement des mobile home, simplement parce qu'il passerait d'un zonage 1NAI à un zonage N1c pose également question.

La MRAe recommande de mettre davantage l'accent sur les mesures permettant d'améliorer la compacité de l'enveloppe urbaine et de produire une estimation fine des besoins foncier pour les activités économiques.

3.2 Déplacements et énergie

Le rapport de présentation précise que le projet de PLU générera une augmentation des consommations en énergie et des émissions de gaz à effet de serre et devra donc prendre les dispositions nécessaires afin de limiter cette augmentation. Il aurait été intéressant d'énoncer les dispositions envisagées.

En termes de déplacements, le mode de développement de la commune s'accompagne uniquement de l'affichage d'une volonté de développer les liaisons douces. Toutefois, le

11/22
AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

dossier n'inscrit pas les aménagements proposés dans un schéma global et le rapport ne fait pas état des objectifs de la commune en termes de déplacements motorisés, individuels et collectifs, ni des capacités actuelles, points de saturation et objectifs en termes de stationnement, en agglomération et aux abords des secteurs naturels sensibles.

Dans l'objectif 3 du PADD, le PLU entend favoriser un urbanisme économe en énergie et le développement des énergies renouvelables. Cet objectif mériterait d'être complété par les moyens mis en oeuvre pour l'atteindre.

A l'instar du projet de SCoT du pays de Saint-Gilles cité précédemment qui reste très peu prescriptif en matière de transition énergétique, le PLU ne promeut pas le développement des énergies renouvelables, énumérant le faible potentiel de plusieurs filières (éolien, bois-énergie et méthanisation). Le projet de PLU autorise certes les éoliennes de plus de 12 mètres de hauteur de mât dans les zones Aa et Ab, mais sans pour autant démontrer l'absence d'élément bloquant en termes de faisabilité juridique (cf. par exemple distance minimale par rapport aux habitations existantes) et d'acceptabilité environnementale.

Sur la filière solaire, thermique ou photovoltaïque, le potentiel est beaucoup plus grand et des dispositions récentes applicables de la loi d'août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte favorisant la performance énergétique et le développement des énergies renouvelables, peuvent être mobilisées par les documents d'urbanisme, dans le règlement écrit et dans les orientations d'aménagement et de programmation (exemple : possibilité d'imposer aux constructions neuves de couvrir une part de leur consommation d'énergie par la production d'énergie renouvelable). Le PLU ne mobilise pas ces outils dans le présent projet.

Ces éléments ne sont pas à occulter, la commune étant concernée par l'élaboration et la

prise en compte du futur Plan Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET) qui doit être réalisé à l'échelle de la communauté de communes ou du SCoT avant le 31 décembre 2018.

La MRAe recommande de compléter le dossier sur les déplacements et de mieux mobiliser les outils existants au profit des énergies renouvelables.

3.3 Espaces d'intérêt biologique et paysager

Le projet de PLU s'attache, en combinant différentes dispositions à préserver les espaces littoraux et, plus largement, à prendre en compte la trame verte et bleue (TVB) de la commune, identifiée en s'appuyant sur le schéma régional des continuités écologiques et sur une analyse plus détaillée déclinée à l'échelle locale, reprenant la notion de « soustrame ». Cependant, pour être pleinement cohérente, la mise en oeuvre de cet objectif présente des marges d'améliorations, exposées ci-après.

12/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par

La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

Sites classés

Deux secteurs de la commune ont fait l'objet d'un classement au titre de la législation sur les sites, en 1983 pour le secteur de la Forêt d'Olonne et hâvre de la Gachère et en 1997 pour le secteur des dunes du Jaunay et de la Sauzaie.

Sur le fond, le zonage du projet de PLU assure dans l'ensemble une prise en compte satisfaisante des sites classés et de leurs abords :

- en reconnaissant à ces derniers le caractère d'espaces remarquables au titre de la loi littoral, traduit sous forme de zones Ndl, et Acl sur l'exploitation conchylicole existante,
- en excluant de cette protection les secteurs des sites classés déjà concernés par des aménagements ou occupations particulières (espaces de stationnement, partie nord du camping des Cyprès situé sur le cordon dunaire, habitations au sud de la commune),
- et en supprimant des zones aménageables situées au contact du site des dunes du Jaunay et de la Sauzaie dans le POS actuellement en vigueur, notamment les zones d'urbanisation future NA et d'aménagement portuaire 1NAp du nord de la commune.

Toutefois, le PLU laisse le champ libre à certains aménagements, tels que la création de nouveaux espaces de stationnement, dont la compatibilité avec les exigences de conservation du site peut faire difficulté ; Il n'en justifie pas la nécessité, ni les conditions de compatibilité éventuelle avec les objectifs du classement.

La MRAe recommande de vérifier la pertinence des occupations et utilisations du sol autorisées dans les deux sites classés intéressant la commune.

Estran/espaces remarquables

L'identification des espaces remarquables au titre de la loi Littoral marque une avancée en termes de périmètres par rapport au POS en vigueur, notamment sur les marais du Jaunay zoné Ndl au nord de la RD38 et sur l'espace maritime, pour lequel un zonage spécifique NdIm est prévu. Celui-ci est toutefois plus réduit que sur la carte de la page 172 du rapport de présentation, celle-ci faisant abstraction de la zone Nm, dont le mode de délimitation n'est par la suite pas clairement explicité.

Certains secteurs ne sont pas reconnus comme remarquables dans le zonage du PLU alors qu'ils sont qualifiés de remarquables sur les cartes d'enjeux du PADD (cas de la vallée de l'Ecours et du Brandeau) ou semblent remplir les critères définis dans le code de l'urbanisme (article R. 146-1 recodifié R.121-4), notamment le critère géologique (voir

13/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par

La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

ci-dessous), ou écologique (cas de secteurs Na du massif dunaire de la Sauzais, inclus en ZNIEFF de type 1).

Dans le secteur prévu pour le projet portuaire de la Normandelière, le projet de PLU exclut des zones Ndl et NdIm les secteurs sur lesquels sont prévus des aménagements portuaires, notamment une dune zonée Na inventoriée en ZNIEFF de type 2 et constitutive d'un habitat d'espèces protégées. Il en est de même du secteur Nmp dévolu au chenal et aux brises-lames, présentés de façon erronée au fil du rapport comme déjà existants. Or, les dispositions de la loi Littoral visent précisément à ce que l'aménagement de ports de

plaisance ne soit pas effectué dans les secteurs les plus sensibles du littoral.
L'estran et la partie maritime concernés par le projet de port de plaisance chevauchent le secteur prioritaire « estran de Brétignolles-sur-Mer » identifié au niveau national en 2011-2012 dans le cadre de la stratégie de création d'aires protégées (SCAP), volet patrimoine géologique, puis validé comme prioritaire dans la déclinaison régionale de la SCAP par le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) des Pays de la Loire. Cela signifie que l'État et le CSRPN ont mis en évidence la nécessité de conserver le patrimoine géologique de ce secteur à fort enjeu, ce qui apparaît contradictoire avec la vocation que lui assigne le PLU.

Pour le reste, il est positif que le règlement des zones identifiées comme espaces remarquables dans le PLU limite les catégories d'aménagements légers autorisés sur ces secteurs sensibles. A noter toutefois que la possibilité d'y réaliser de nouvelles aires de stationnement n'apparaît pas justifiée au dossier, et ne fait l'objet d'aucune évaluation environnementale. Le choix d'autoriser des aménagements légers conchylicoles sur l'ensemble de la zone Ndl apparaît quant à lui contradictoire avec l'identification tout à fait pertinente en Acl d'un secteur dédié à ce type d'activité. La possibilité d'autoriser en Ndlm toute sorte d'ouvrages techniques nécessaires aux activités d'intérêt général mériterait également d'être mise en regard avec les occupations autorisées par la loi Littoral dans ces espaces.

La MRAe recommande de réexaminer le respect, par le projet de PLU des dispositions de la loi Littoral relatives aux espaces remarquables au regard des enjeux environnementaux identifiés.

Urbanisation en espace proche du rivage

Le code de l'urbanisme soumet l'urbanisation des espaces proches du rivage à des règles

7 On notera que, conformément à l'article L.146-8 recodifié L.121-4, seuls les services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions de la loi littoral, lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative.

14/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

particulières en communes littorales, du fait des pressions auxquelles ils sont soumis.

À la différence des dossiers portés par la commune en 2011, le projet de PLU exclut les secteurs non aménagés de la Normandelière des espaces proches du rivage. Cette évolution aurait mérité d'être signalée et expliquée au dossier.

L'approche retenue dans le rapport de présentation pour la délimitation des espaces proches du rivage (au sens de la loi littoral) reste floue, malgré le recours à une analyse topographique et à la prise en compte d'éléments de co-visibilité « terre-mer ».

De plus, le dossier n'identifie pas de secteurs d'extension de l'habitat en espace proche du rivage. A la marge, le PLU permet cependant le comblement de dents creuses en front de mer, ainsi que des constructions en zone Na et en frange du site classé de la Forêt d'Olonne et havre de la Gachère, à l'extrémité sud de la zone Uc, dont les impacts ne sont pas étudiés.

Coupures d'urbanisation

Le projet de PLU identifie deux coupures d'urbanisation au sens de la loi Littoral, une qui s'étend de La Sauzaie au camping du Jaunay, l'autre des Conches Arrochaudes jusqu'au chenal du havre de La Gachère. Quoique globalement protecteur, le règlement de ces secteurs y autorise cependant des constructions nouvelles en Na et Nlc. Le dossier aurait mérité d'expliquer si le projet de PLU permet la suppression ou la réduction de coupures actuellement protégées dans le POS en vigueur.

Bande des 100 mètres

La bande des 100 mètres à compter des plus hautes eaux constitue un espace de très forte sensibilité, assujéti pour ce motif par le code de l'urbanisme à des règles très protectrices issues de la loi Littoral en dehors des espaces déjà urbanisés.

Cette bande figure à titre indicatif sur les plans et fait l'objet de dispositions réglementaires spécifiques dans le règlement.

Toutefois, elle n'est pas matérialisée dans le secteur de la Normandelière, bien qu'il soit manifestement non urbanisé. Plus ponctuellement, elle ne l'est pas non plus sur des

secteurs non construits (du type grandes « dents creuses ») du front de mer urbanisé, sans que le dossier n'apporte de justification pour ces derniers.

La MRAe recommande de revoir ou de justifier le fait de ne pas considérer la dune remaniée de la Normandelière et les secteurs non construits de la zone UD comme des espaces non urbanisés.

15/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par

La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

On note également que le dossier n'identifie pas le tracé de la servitude de passage des piétons sur le littoral et n'apporte pas d'explications sur ce point.

Boisements et plantations

La loi Littoral fait obligation au PLU de classer les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs (EBS) de la commune en « espaces boisés », après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. Il est également important d'assurer la protection d'autres boisements, isolés des principaux massifs ou disséminés dans les zones naturelles et urbaines mais néanmoins intéressants pour des raisons écologiques ou paysagères. La commune dispose pour ce faire de trois outils : les articles L.113-1 et 2 (protection forte au titre d'espace boisé classé) et L.151-19 et 23 du code de l'urbanisme en vigueur au 1^{er} janvier 2016 (protection plus souple issue de la loi « Paysages »), ainsi que les orientations d'aménagement et de programmation, globales et sectorielles.

Le projet de PLU mobilise ces différents outils, en classant 54 hectares d'espaces boisés et en identifiant 82 km de haies au titre de la loi « Paysages », auxquels il faut ajouter les boisements urbains et haies protégées dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation.

Cependant, les périmètres de boisements protégés ne semblent pas pleinement adaptés et la protection des haies n'est pas effective :

En effet, les outils numériques (du type orthophotoplans) couramment utilisés n'existaient pas à l'époque où les communes ont procédé à une première délimitation des EBS dans les POS anciens. De ce fait, des délimitations parfois inexactes, voire calées artificiellement sur les limites externes de zones urbanisables ou d'entités foncières, ont pu être établies par le passé sans vérification systématique de terrain. Aussi, les PLU concernés devraient systématiquement comporter un repérage de tous les secteurs boisés, distinguant par une délimitation argumentée les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs (EBS) de la commune et les autres boisements.

Le rapport indique que cet exercice a été mené dans le cadre du plan vert de 2009, dans le cadre des études de conception de la ceinture verte. Celles-ci auraient gagné à être jointes, notamment pour justifier de l'absence de protection des boisements situés en son sein.

Il conviendrait également de mieux prendre en compte

- les objectifs de protection des sites classés de façon à conserver un écran boisé en

16/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par

La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

frange d'urbanisation à la Sauzaie et des fenêtres paysagères dans la partie nord de la commune),

- les documents d'objectifs des sites Natura 2000 (l'indication en page 19 du rapport d'une préservation systématique des haies et boisements au sein des deux coupures d'urbanisation n'étant pas nécessairement adaptée).

En complément, le règlement introduit une disposition prévoyant le maintien et, en cas de nécessité, la compensation des haies bocagères existantes, inventoriées par l'Inventaire forestier national (IFN) et la fédération régionale de chasse en 2009.

Toutefois, l'absence de report des dites haies par une trame spécifique sur les plans de zonage du PLU prive cette disposition de sa portée juridique.

Dans ce contexte et même si l'identification par la commune de son patrimoine boisé apparaît globalement cohérente, la MRAe recommande, que le dossier de PLU explique

d'avantage, et ajuste si besoin, les délimitations effectuées en matière de protection, en analysant notamment leur cohérence avec la réalité des boisements, avec les objectifs de protection des sites classés, ainsi qu'avec les documents d'objectifs des sites Natura 2000

Plus ponctuellement, le règlement serait à corriger, dans le sens où le régime d'autorisation de défrichement des terrains boisés non classés en espaces boisés classés dans les cas prévus par le code forestier s'applique aux massifs de plus d'un hectare (et non de 2,5 hectares).

Zones humides

La préservation des zones humides constitue un enjeu important et les documents d'urbanisme doivent respecter les dispositions du SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2016-2021, déclinées le cas échéant dans les SCoT en vigueur.

Contrairement à l'indication figurant page 245 du rapport, seule une synthèse des inventaires des zones humides effectués sous l'égide des 2 SAGE (Vie et Jaunay ; Auzance Vertonne et cours d'eau côtiers) intéressant la commune est jointe au rapport. Celle-ci explique la méthodologie employée et présente la typologie des zones humides recensées sur la commune. Le rapport n'indique toutefois pas si l'inventaire, y compris les fiches descriptives de chacune de zones humides inventoriées, peut être consulté par le public, ni si l'objectif de protection des zones humides intégré dans les deux SAGE est décliné dans ces derniers sous forme de prescriptions particulières.

La commune indique prendre en compte les zones humides inventoriées, par le biais du 17/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

zonage du PLU, des OAP et d'une trame assortie de mesures réglementaires strictes.

S'il est exact qu'une part importante des zones humides se voient affecter un zonage N ou A, d'autres sont concernées par des zonages urbains ou d'urbanisation future.

Certains zonages (notamment le zonage portuaire 1AUp et une partie de la zone 2AUe à vocation économique) et autres emplacements réservés définis sur des zones humides non aménagées peuvent engendrer leur dégradation à court terme, ce qui est contradictoire avec l'objectif de protection affiché. Il aurait donc convenu d'examiner la possibilité d'opter sur ces secteurs pour des dispositions plus cohérentes avec la préservation de ces milieux sensibles ou d'argumenter le parti retenu, et ce dans le respect de la démarche éviter – réduire – compenser. On citera par exemple l'extension de la zone d'activités en zone humide : celle-ci ne peut-elle être évitée ? Quelles raisons amènent la collectivité à prévoir une piste cyclable en zone humide ? Le PLU est le bon outil pour analyser les possibilités d'évitement, de réduction et de compensation des impacts mais il ne semble pas, dans le cas présent, avoir décliné complètement la logique d'évitement pour ces secteurs. Cette démarche est d'autant plus importante que, comme en témoigne l'avis de l'autorité environnementale rendu en 2013 sur le projet d'extension du camping des Marsouins, la mise en oeuvre au stade opérationnel d'une logique d'évitement des aménagements en zones humides est plus difficile à opérer. Dans ce contexte, les dispositions générales propres aux zones humides, à la rédaction quelque peu ambiguë, apparaissent :

— soit contradictoires avec le zonage (si l'on suppose qu'elles n'autorisent que deux catégories limitatives de projets, excluant par exemple de facto la réalisation du port et de la zone d'activités en zone humide),

— soit insuffisamment protectrices en ce qu'elles semblent autoriser – outre des aménagements légers et des installations et ouvrages nécessaires à la défense nationale, à la sécurité civile et à la lutte contre les inondations lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative – toute sorte de projets sous réserve de mesures compensatoires et sans tenir compte du fait que les services en charge de la police de l'eau n'ont pas compétence sur tous les projets.

La MRAe recommande de joindre le détail de l'inventaire des zones humides au dossier et de clarifier les intentions de la commune vis-à-vis des différentes

zones humides, dans le respect du SDAGE du bassin Loire-Bretagne.

3.4 Eaux pluviales et usées

Le projet de PLU ne prévoit pas d'étendre l'urbanisation dans des secteurs non desservis

18/22
AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

par l'assainissement collectif. Le dossier présente les mesures prévues en matière de maîtrise des rejets et de l'imperméabilisation des sols et fait état de la révision, concomitante à l'élaboration du PLU, des zonages d'assainissement des eaux pluviales (ZAEP) et de l'assainissement collectif et non collectif des eaux usées (ZAEU) sur la commune, ainsi que d'un schéma directeur des eaux pluviales. Toutefois, seule l'étude et le plan de zonage des eaux usées sont joints au dossier de PLU.

Pour mémoire, les zonages d'assainissement des eaux pluviales et usées peuvent être soumis à évaluation environnementale au cas par cas. Ceci implique que leur mise à l'enquête publique et leur approbation soient précédées d'une évaluation environnementale propre ou d'une dispense (décision au cas par cas rendue par l'autorité environnementale), dont le dossier ne justifie pas au cas présent.

La MRAe recommande que le ZAEP soit produit rapidement et annexé au PLU. Le dossier conclut à la capacité actuelle de la station d'épuration (38 000 Equivalent Habitant) à faire face au développement urbain des trois communes qui lui sont raccordées, malgré une surcharge hydraulique périodique dont les possibilités de résorption sont à l'étude. Il ne fait pas état d'un projet d'extension. Dans ce contexte, la finalité ou l'inscription dans le temps de l'emplacement réservé (n°7) au profit de « l'aménagement de la station d'épuration » devrait être explicitée au dossier.

3.5 Risques naturels, sites et sols pollués

L'article L 121-1 du code de l'urbanisme assigne un objectif de prévention des risques naturels aux PLU, qui ont un rôle important à jouer à travers la définition des zones de développement de l'urbanisation et l'édiction de mesures de réduction de vulnérabilité. D'une façon générale, le principe est de ne pas augmenter la vulnérabilité des biens et des personnes, en ne favorisant pas l'apport nouveau de population dans les zones exposées à un risque d'inondation, et de ne pas augmenter la vulnérabilité des populations déjà exposées.

Le rapport de présentation du PLU rappelle l'existence de risques naturels et du plan de prévention des risques littoraux (PPRL) du Pays de Monts approuvé le 30 mars 2016 (bien que le rapport mentionne aussi de façon erronée deux PPRI pour le Jaunay et la Vie et pour L'Auzance), mais dont seul le zonage réglementaire et le règlement écrit sont annexés au PLU. Il serait utile, dans un but pédagogique, d'ajouter la notice de présentation du PPRL et de reproduire les périmètres d'aléas identifiés sur les plans de zonage du PLU, à titre d'alerte. Le zonage évite d'étendre l'urbanisation dans les zones

19/22
AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

exposées : les zones concernées par des périmètres d'aléas sont très majoritairement zonées en Ndl, Na et A dans le PLU, excepté une partie du camping situé sur les dunes de la Sauzaie (Nlc) et du secteur UD, qui accueillent déjà des populations et sont, de fait, également soumis aux prescriptions du PPRL.

Le rapport mentionne par ailleurs la présence de 12 sites et sols pollués ou potentiellement pollués sur la commune, sans toutefois joindre la carte de localisation annoncée ni exposer leur devenir, ce qui pose un problème d'information du public. Or, si certains d'eux concernent des zones destinées à la construction, la commune devrait s'interroger sur leur compatibilité sanitaire avec les usages prévus dans le document d'urbanisme, afin de s'assurer de l'absence de risques pour les futurs occupants (réalisation d'un diagnostic des sols, voire d'une démarche d'évaluation des risques sanitaires adaptées aux usages envisagés, présentation des mesures de gestion : maintien d'un zonage protecteur, dépollution, dispositions constructives, restrictions d'usages, etc.). On regrette en ce sens que le PLU n'amorce pas cette réflexion.

La MRAe recommande, de compléter l'information du public en matière de risques et de sols pollués.

3.6 Architecture et patrimoine bâti

Le rapport de présentation ne contient pas d'analyse urbaine précise qui aurait pu permettre de justifier une bonne prise en compte des formes urbaines et architecturales, notamment au regard de leur capacité de densification. Cette analyse est pourtant essentielle pour assurer la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine remarquable et apporter une réponse à des enjeux de qualité architecturale, urbaine et paysagère. Une présentation des caractéristiques architecturales et urbaines des différents secteurs identifiés (noyau ancien, habitat groupé, collectif, individuel pur, villa, etc.), appuyée sur une iconographie (vues à hauteur d'homme des espaces et des bâtiments, schémas analytiques, exemples de typologies architecturales les plus caractéristiques, etc.) aurait permis d'appuyer les élus dans leur choix, notamment dans la rédaction du règlement.

Par ailleurs, aucun élément bâti n'a été repéré et protégé au titre de l'article L151-19. Ce choix apparaît d'autant plus préjudiciable à la conservation d'un patrimoine communal dont la protection réglementaire est évoquée dans l'objectif 1 du PADD, que l'obligation de permis de démolir, qui permet à la commune d'assurer une veille sur un patrimoine local n'est pas étendue au-delà des périmètres de protection des monuments historiques, où il est déjà d'application légale.

20/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

Un repérage, soit des bâtiments lorsque leur intérêt particulier le justifie, soit d'un secteur lorsque l'intérêt revêt une dimension urbaine, permettrait de définir des règles générales adaptées au bâti patrimonial pouvant s'appliquer dans l'ensemble des zones. En particulier, l'église et le presbytère qui sont situés en zone Uf mériteraient d'être repérés et de faire l'objet de règles spécifiques.

La notion de « patrimoine bâti ancien » évoquée dans le règlement pourrait être clairement définie (bâti antérieur à 1948) pour permettre la compréhension et l'application des règles énoncées. Concernant sa restauration, le rapport et le règlement pourraient utilement s'appuyer sur des études existantes développant des principes généraux et une démarche transposables au patrimoine vendéen.

Outre les éléments patrimoniaux cités à la page 86 du rapport de présentation, il serait souhaitable que 4 villas balnéaires recensées par le Service Régional de l'Inventaire des Pays de la Loire soient repérées individuellement.

Par ailleurs, le règlement écrit n'encadre pas assez efficacement l'expression architecturale des constructions nouvelles, la volonté de la commune de privilégier des constructions respectant les canons de l'architecture traditionnelle n'impliquant pas pour autant d'interdire formellement l'architecture contemporaine, qui revêt une multiplicité de formes et d'expressions.

La règle de l'alignement systématique sur rue en zone Ua ne paraît pas adaptée aux zones Uaa telles que le hameau de la Sauzaie qui présente une organisation du bâti ayant moins à voir avec une recherche d'alignement sur rue, réservée plutôt au centre-bourg, qu'avec une volonté délibérée d'orienter au sud les constructions. Le règlement pourrait introduire une possibilité de déroger au principe d'alignement pour tenir compte d'une logique urbaine historique.

A compter de 2017, certaines interventions sur le bâti existant, dont les travaux de reprise d'enduit portant sur plus de la moitié d'une façade, entraîneront l'obligation d'améliorer l'isolation thermique sous réserve du respect des règles définies dans le PLU. L'isolation par l'extérieur pouvant modifier l'aspect des bâtiments et entraîner une perte d'identité architecturale, il serait souhaitable de réglementer son usage, notamment en zone Ua, et de l'interdire sur les ensembles urbains les plus intéressants et sur le bâti ancien présentant un intérêt patrimonial.

La MRAe recommande d'affiner la prise en compte de l'architecture et du patrimoine bâti dans la rédaction du règlement.



21/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire

3.7 Nuisances

Une attention particulière doit être portée à l'aménagement des zones susceptibles d'être concernées par des nuisances. Au cas particulier, l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur n°1 des Morinières ne tient pas compte de la proximité, potentiellement bruyante en saison, du camping existant (les Marsouins).

Nantes, le 2 novembre 2016

La présidente de la MRAe des Pays de la Loire

présidente de séance

Fabienne Allag-Dhuisme

22/22

AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2016-2106 adopté lors de la séance du 2 novembre 2016 par
La mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 8

Fiche N°8 - Compatibilité projet de port avec SAGE AUZANCE VERTONNE

Rubrique - Loi sur l'Eau – Document cadre

ARGUMENTATION : Le résumé

Concernant les milieux aquatiques impactés par le projet de port de plaisance, le document cadre est celui du Sage Auzance Vertonne.

Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer impacterait un milieu humide et une réserve d'eau situés sur le sous bassin versant du ruisseau de la Normandelière, lui même faisant partie du Bassin Versant Auzance Vertonne.



Les milieux concernés seraient fortement dégradés si le projet de port Bretignolles était réalisé, les opérateurs du Sage l'ont reconnu lors de l'élaboration du projet du Sage, mais cette information a été retirée du dossier du Sage Auzance Vertonne soumis à enquête publique à la demande de la municipalité de Bretignolles-sur-Mer.

Prenant en compte les nombreuses dépositions à l'enquête publique, la commission d'enquête a demandé que le port de plaisance soit mentionné dans le PAGD (*Plan d'Aménagement et de Gestion Durable*) et que le syndicat mixte du Sage soit consulté lors de l'élaboration du projet de port de plaisance si des milieux humides étaient impactés.

Si le projet de port de plaisance était réalisé, il faudrait mettre à jour le PAGD pour tenir compte de la dégradation des milieux et des mesures compensatoires sur la commune de Bretignolles-sur-Mer.

Les promoteurs du projet de port de plaisance proposent de compenser les zones humides dégradées sur un autre sous-bassin versant, principalement dans la vallée de l'Ecours.

Au titre de la Loi sur L'Eau, la compensation est la création de nouvelles zones humides pas la restauration de zones humides existantes comme le proposent les promoteurs du projet.

Au titre de la Loi sur l'Eau, dans le cadre GEMAPI (*Gestion des Milieux Aquatiques et Préservation des Inondations*), les collectivités locales ont pour mission de préserver et de restaurer leurs zones humides existantes.

.....

ARGUMENTATION : Le détail

19 janvier 2015 - La Commission Locale de l'Eau du Sage Auzance Vertonne d'alors affirmait : « *les milieux constituant la masse d'eau côtière seraient dégradés si le projet de construction du port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer se réalisait* »

Du 17 août 2015 au 18 septembre 2015 : enquête publique sur le projet Sage Auzance Vertonne

21 août 2015 – on notait, qu'à la demande de la municipalité de Bretignolles-sur-Mer, l'avis de la Commission Locale de l'Eau sur l'impact du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer avait été retiré du dossier soumis à enquête publique.

Les arguments de la municipalité, pour demander le retrait de l'avis, étaient :

: "Il ne revient pas au SAGE, encore moins aux prestataires retenus par le Syndicat mixte en charge de son élaboration, de porter jugement sur le projet de port de plaisance. Cette appréciation ne repose sur aucun argumentaire sérieux et détaillé, a fortiori



lorsque cette affirmation est antérieure au projet actuellement à l'étude.

Seul le projet de port est identifié au titre de la synthèse des enjeux environnementaux 2020 sans être repris au titre des enjeux socio-économiques alors que son impact en termes d'emplois et de dynamisation du tissu économique local est avéré.

La synthèse du territoire SAGE en 2020 évoque concomitamment une amélioration de la qualité des rejets dus à la plaisance dans les ports existants dont les infrastructures ne sont pas forcément toutes adaptées aux enjeux des ports propres, et le risque de dégradation lié au "projet" bretignollais alors même que celui-ci dans sa conception s'inscrit dans une démarche exemplaire et certifiée sur ce sujet.

L'appréciation du SAGE au titre de la synthèse du territoire en 2020 repose uniquement sur un parti pris.

La municipalité de Bretignolles « exigeait le retrait du paragraphe illustrant deux anciennes cartographies, au titre de la synthèse du territoire du SAGE en 2020, précisant : "dégradation des milieux si le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-mer se réalise" » afin de ne pas mettre en difficulté son projet de port de plaisance

12 octobre 2015, la commission d'enquête rendait son avis

L'avis était favorable avec une réserve particulière : que le port de plaisance soit mentionné dans le PAGD.

Répondant aux nombreuses dépositions concernant l'impact du port de plaisance sur les milieux, la commission d'enquête précisait dans son rapport :

En cas de nouveau projet, le SMSAV sera sollicité pour donner son avis s'il y a atteinte à la zone humide dans l'étude que générera son éventuelle compensation et dans le cadre de l'enquête publique. La commission d'enquête demande donc à ce que ce projet soit mentionné dans le PAGD, éventuellement dans le cadre des activités portuaires, tout en indiquant que ce projet, s'il venait à se faire, devra respecter les dispositions du Sage et notamment celles concernant les zones humides.

Par ailleurs, la carrière de Brethomé, proche du site, devra être répertoriée lors du recensement précis des plans d'eau.

18 décembre 2015 – Approbation du Sage Auzance Vertonne par le préfet de Vendée

Mars 2018 – Dossier de port – Pièce C : Étude d'impact

Page 470 :



Disposition N°8 : Compenser les atteintes portées aux zones humides Dès lors que la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée, à dégrader la ou les zones humides, le maître d'ouvrage est tenu de compenser les atteintes, en respectant les principes et dispositions suivantes :

- la compensation s'entend comme la création ou la restauration de zones humides, sur le même sous-bassin versant (cf. carte n°39 du PAGD), de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité,*
- le projet est porté à la connaissance du Syndicat Mixte du SAGE Auzance Vertonne, en particulier dans le cadre des travaux liés à des franchissements de zones humides par divers réseaux (routiers, ferrés...) ou d'urbanisation,*
- cette compensation est planifiée dans le temps et fait l'objet d'un suivi avant et après travaux à la charge du maître d'ouvrage, afin de s'assurer que la mesure compensatoire réalisée est conforme à ce qui était prévu ; le suivi est assuré sur une durée minimale de 5 ans après la réalisation des travaux et le bilan de ce suivi est transmis au Syndicat Mixte du SAGE Auzance Vertonne,*
- la mesure compensatoire est définie dans le projet.*



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 9

Fiche N° 9 - PPRL Risques Littoraux - Document cadre

Rubrique - Compatibilité projet de port avec PPRL du Pays de Monts

ARGUMENTATION : Le résumé

Le dossier de port de plaisance doit tenir compte du changement climatique, de la montée des océans.

Concernant les risques littoraux, le document cadre est le PPRL du Pays de Monts ([lien internet](http://www.vendee.gouv.fr/approbation-du-pprl-pays-de-monts-du-30-mars-2016-a2333.html) : <http://www.vendee.gouv.fr/approbation-du-pprl-pays-de-monts-du-30-mars-2016-a2333.html>)

Le PPRL du Pays de Monts fait des projections sur le littoral Bretignollais existant : érosion/trait de côte et submersion marine/zone de chocs mécaniques.

Le projet de port de plaisance de Bretignolles :



- se situerait à proximité d'une zone identifiée comme zone de submersion/chocs mécaniques, c'est l'esplanade du Marais-Girard.
- ouvrirait de nouvelles zones de submersion marine à l'intérieur des terres, en particulier au niveau de la cale de mise à l'eau des bateaux.
- se situerait sur une zone d'aléas au niveau de l'érosion marine et du trait de côte.
- impacterait fortement le trait de côte local puisqu'il le modifierait, qu'il le ferait entrer dans les terres.

Les ouvrages du port de plaisance bloqueraient le transit sédimentaire nord/sud et aggraverait notablement l'érosion des plages voisines.

Si le projet de port de plaisance était approuvé par les services de l'État, il faudrait mettre à jour le PPRL du Pays de Monts sur la commune de Bretignolles-sur-Mer.

Pourquoi le dossier de port de plaisance remis au préfet de Vendée le 16 mars 2018 n'intègre-t-il pas des études sur les conséquences du projet sur le PPRL du Pays de Monts existant ?

Les risques littoraux sont de plus en plus importants et les élus locaux ne semblent pas concernés. Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer augmenterait notablement les risques littoraux, ce qui n'est pas acceptable en période de changement climatique avec élévation des températures et montée des océans.

.....

ARGUMENTATION : Le détail

8 décembre 2014. Les élus locaux étaient surpris par le nombre de zones à risques relevé dans le projet de PPRL du Pays de Monts

Les élus du canton le savent. Ils doivent désormais composer avec les risques de submersion marine. Une des leçons de Xynthia. Mais ils ne s'attendaient pas à ce que les zones inconstructibles soient si nombreuses.

12 décembre 2014. L'État rassure les élus locaux, le projet de PPRL, les cartes d'aléas ne bloqueront pas le projet de port de plaisance

15 janvier 2015, le projet de PPRL devient consultable

Du 28 décembre 2015 au 29 janvier 2016, enquête publique sur le projet de PPRL du Pays de Monts



DOSSIER

Projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer

Chapitre Demande 5

Demande d'autorisation de création du port.

FICHE d'observation N° 10

Fiche N°10 - Tempêtes sur Bretignolles

Rubriques - Changement climatique – Élévation des températures – Montée des eaux

ARGUMENTATION : Le résumé

"La mobilité des côtes est un phénomène naturel qui se produit sous l'influence des vagues, du vent, des courants, du gel, de la pluie et de la nature des côtes. Elle peut cependant être modifiée par les activités humaines. Les ports et les différents ouvrages du front de mer perturbent les courants et les transports de sédiments".



Le 28 février 2010, la tempête Xynthia impactait fortement le littoral Bretonnais

Le Havre de la Gachère était dévasté

Les villages de la Gachère et des Granges étaient préservés d'une inondation majeure grâce aux bonnes décisions prises par le Syndicat des marais de la Gachère : la fermeture des écluses au bon moment

La côte Bretonnaise, dans son ensemble, était aussi fortement touchée

Après la tempête Xynthia, le préfet de Vendée donnait un avis très critique sur le projet de Port Bretonnais

Après la tempête Xynthia, Philippe de Villiers, le président du Conseil Général de Vendée d'alors, disait, le 5 mars 2010 : « *Plus jamais ça* » et citait le 28 mars 2010, le projet de Port Bretonnais dans son commentaire : "*Le préfet de Vendée a remis en cause certains équipements qui pourraient susciter des problèmes d'inondation, comme par exemple le projet de port de Bretonnais-sur-Mer. Je fais une proposition simple : lorsqu'il y a un avis réservé de l'État sur un permis de construire sur la bande littorale, le permis ne doit pas être délivré. Si on avait appliqué ce principe, on aurait sauvé des vies*"

Après la tempête Xynthia, Christophe Chabot présentait, **mi mars 2010**, un projet de port de plaisance exemplaire avec de magnifiques vues d'artistes malgré les recommandations de Philippe de Villiers et du préfet de Vendée.

C'est ce projet qui était rejeté **à l'enquête publique de 2011**.

8 ans après la tempête Xynthia, Christophe Chabot recommence, il communique un nouveau projet de port de plaisance au préfet de Vendée, toujours sur le site de la Normandelière, dans une configuration proche de celle proposée en 2011 et toujours avec de magnifiques vues d'artistes, ne tenant pas compte des recommandations formulées en 2010, ne tenant pas compte des nouveaux avis des préfets de Vendée communiqués après l'échec de 2011

Dans une époque de changement climatique avec élévation de température et montée des océans, le risque de nouvelles tempêtes dévastatrices de type Xynthia est élevé. La sagesse est de ne pas artificialiser le littoral pour ne pas aggraver les risques de submersion marine de notre littoral dans les années futures.

Le dossier de port de plaisance de Bretonnais ne prend pas assez en compte les prévisions de changement climatique, d'élévation de température et de montée des océans prédites par les experts.

.....

ARGUMENTATION : Le détail

Xynthia : les commentaires de l'époque

C'est un test aux conditions extrêmes (forte tempête , forte marée, grosse dépression) que le littoral de la Parée au Havre de la Gachère a subi dans la nuit du samedi 27 février 2010





Les photos donnent une idée des dégâts exceptionnels occasionnés par cette tempête . Le renforcement de la Parée avec des tonnes de pierres a piégé le sable et l'a accumulé , ce qui n'est pas très rassurant pour la suite . Sur tout le littoral , le recul des dunes est important (de l'ordre de 10m) mais elles ont joué leur rôle naturel de protection du rivage . L'estuaire de la Gachère est dévasté , l'écluse a subi de gros dégâts et ne fonctionne plus et tous les abords sont saccagés

C'est le recul des dunes (de l'ordre de 10 m) sur les communes de Saint Gilles Croix de Vie et de Bretignolles sur Mer qui témoigne de l'énergie libérée par les éléments déchaînés lors de cette nuit de folie .

C'est ce recul qui a protégé tout l'arrière pays avec ses habitants et leurs habitations en absorbant l'énergie libérée par les éléments déchaînés .

On ne peut pas dire que Xynthia était imprévisible , il suffit de [remonter le temps](#) pour noter que nos côtes ont souvent été balayées par des tempêtes avec des conséquences plus ou moins graves (*Dossier 2005 des Risques majeurs en Vendée (page 21)* , [tempête du 16 novembre 1940 - Réf 1](#)) . Les tempêtes les plus dangereuses , telles Xynthia , sont celles qui génèrent des vagues monstrueuses se fracassant sur les digues et projetant dans les airs d'énormes masses d'eau qui submergent les zones de proximité de plus en plus [urbanisées depuis une vingtaine d'années](#) . Marcel Baudouin a relaté et analysé le terrible raz de marée qui a ravagé les côtes vendéennes en janvier 1924 ([Archives de la Vendée : les effets du raz de marée du 9-10 janvier 1924 sur les dunes du littoral Bas Poitevin et sur Bretignolles sur mer – le contenu des articles de Marcel Baudouin](#) -) , heureusement , à cette époque , le littoral n'était par urbanisé et était bien protégé par des [dunes](#)

On peut dire aujourd'hui avec certitude qu'il y aura d'autres raz de marée sur la côte vendéenne dans les années à venir et que pour ce type de phénomène le projet de port de plaisance de la Normandelière serait très vulnérable : le bassin portuaire et ses occupants (bateaux , pontons, ..) seraient dévastés par un raz de marée , les vagues se fracassant sur les digues encerclant le chenal et le bassin portuaire (*bassin fermé*) projeteraient d'énormes quantités d'eau sur les secteurs habités les plus proches

Les tempêtes hivernales impactent fortement la côte Bretignollaise :

- les traces des tempêtes de février 2016



le 23 février 2016

- les traces des tempêtes de mars 2018



Il y a aussi des conséquences induites par les tempêtes hivernales

- un trou dans le sentier piéton en mars 2017
- un affaissement de la falaise en mars 2018



Réf 1 : Tempête du 16 novembre 1940

16 novembre 1940 Un raz-de-marée en Vendée !

Dans leurs numéros des mois d'octobre et novembre, nos confrères du mensuel Racines sont revenus sur l'une des plus spectaculaires catastrophes naturelles qu'ait connu la Vendée : un raz-de-marée. C'était un samedi après-midi, le 16 novembre 1940, au cœur de la guerre. Ce jour-là, la côte vendéenne et ses habitants vont vivre un véritable cauchemar. Si les dégâts matériels et les animaux morts sont nombreux, heureusement on ne dénombre aucune perte en vie humaine.

Le lundi matin 18 novembre 1940, la presse régionale en fait ses gros titres : « Raz-de-marée en Vendée ». Phénomène rarissime dans nos régions, un petit « tsunami » (raz-de-marée en japonais) vient de déferler sur la côte vendéenne, de l'anse de l'Aiguillon jusqu'à Bouin. Mais c'est dans la baie de l'Aiguillon, sur les communes de La Tranche-sur-Mer, de La Faute-sur-Mer et de L'Aiguillon-sur-Mer que les dégâts seront les plus importants.

15 000 hectares engloutis

De mémoire de marins, jamais une telle catastrophe maritime n'a eu lieu en Vendée, des tempêtes bien sûr mais un raz-de-marée : « jamais ! ». Pourtant ce jour-là, une énorme vague venue du large, accompagnée d'un grondement sourd et de gros nuages noirs, va s'abattre sur les côtes et inonder d'eau salée plus de 15 000 hectares de terres... En cet après-midi du 16 novembre 1940, personne ne s'y attend, on annonce une marée de 85 sans gros coup de vent, tout aurait dû être calme. Mais l'immense flot marin venu d'on ne sait où, va envahir



Ce jour là, une énorme vague venue du large, accompagnée d'un grondement sourd et de gros nuages noirs, va s'abattre sur les côtes et inonder d'eau salée plus de 15 000 hectares de terres...

les terres; inonder le marais desséché, détruire les digues, polluer d'eau salée les points d'eau douce en rentrant par endroit à plus de quatre kilomètres à l'intérieur des terres ! Certains témoins racontent cette vision de cauchemar, pour ce qu'ils croyaient être : « la fin du monde ». Les habitants des fermes les plus proches du littoral, surpris par cette arrivée d'eau salée, se blottissant dans les greniers, dans les étages des maisons et des granges, verront les animaux périr sous leurs yeux, les lits flotter et les récoltes disparaître.

Les dégâts seront pour certains considérables et il faudra plusieurs jours pour retrouver de l'eau potable, tous les points d'eau douce ayant été inondés, le poisson va également périr. Sans eau et sans nourriture, bloquées par les flots, quelques fermes devront même être ravitaillées par barque durant quelques jours. Heureusement, personne ne péra dans la catastrophe et c'est sans doute pour cette raison que ce raz-de-marée ne fera que quelques lignes dans la presse nationale (à une époque très troublée il est vrai) et qu'il passera inaperçu dans les reconstructions scientifiques des « tsunamis ». Pourtant, les témoins le confirment, il y a 57 ans, la Vendée avait bien été touchée par un raz-de-marée.

D.G.

Tempête ?

Si beaucoup on parlé peu après cet événement, d'une tempête qui avait déferlé à l'intérieur des terres et qui causa des dégâts importants, toits arrachés, arbres abattus, elle serait en fait le fruit du raz-de-marée et non le contraire. Personne n'a jamais vraiment su pourquoi ce « tsunami » s'était produit, pourtant il avait bien eu lieu, provoquant d'importants dégâts et recouvrant d'1 m 60 plus de 15 000 hectares de terres.

Autres cas

Ce raz-de-marée vendéen est passé inaperçu dans l'histoire des phénomènes naturels maritimes. Il faut dire que les « tsunamis » japonais et ceux du Pacifique en général, prennent une toute autre dimension. Les plus grands ont eu des vagues de plus de trente mètres de hauteur, déferlant sur les côtes. On ne compte d'ailleurs plus les morts et les dégâts. Le plus récent et tragique raz-de-marée français s'est déroulé en septembre 1979, le 17, entre Nice et Antibes, il avait fait 6 victimes et de très importants dégâts.