



Président : Jean-Baptiste Durand

Dossier N° 6

Résumé des observations

Chaque fiche référencée contient une observation thématique comprenant :

- un argumentaire résumé
- un argumentaire détaillé
- des références associées

Les fiches peuvent être directement accessibles sur internet en cliquant sur les liens.

Nos observations peuvent être regroupées et synthétisées dans les rubriques suivantes.

1 - Intérêt du projet

Le contexte a changé depuis avril 2015, ce n'est plus la commune de Brétignolles-sur-Mer qui est porteur du projet mais la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Brétignolles-sur-Mer avait une vision stratégique de développement économique à l'échelle de la commune, le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie doit avoir une vision stratégique de développement économique élargie à l'échelle de la communauté de communes.

La communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie est responsable de l'unique port de plaisance existant sur son territoire : Port La Vie. La priorité du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie devrait être le développement de Port La Vie. L'intérêt général pour le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, aujourd'hui, ce n'est pas un projet de création d'un nouveau port de plaisance sur le territoire Brétignollais mais le projet de refonte de Port La Vie, un port qui date des années 70.

Dans le dossier de port soumis à enquête publique, le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ne présente pas de plan stratégique pour le développement de la plaisance sur son territoire.

Pour que l'intérêt public majeur du projet soit pris en compte et évalué, il faudrait, au préalable, avoir démontré qu'il n'existe pas d'alternatives au projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer sur le littoral du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et celui de l'Agglomération des Sables d'Olonne.

Il ne peut pas y avoir d'intérêt public majeur pour un nouveau projet de port de plaisance sur le littoral vendéen si des solutions alternatives existent dans les ports existants.

Nous démontrons, dans notre argumentaire, qu'il existe des solutions pour créer de nouveaux emplacements portuaires sur le littoral dans le cadre d'un développement économique durable : la refonte des ports de plaisance existants.

Si le processus (ERC : Éviter – Réduire - Compenser) avait été correctement mené sur le projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer, celui-ci aurait été évité et abandonné.



D'autre part le projet de port de plaisance de 2018 ne se différencie pas du projet de 2011 ayant fait l'objet d'une enquête publique avec 7 avis négatifs : il est similaire et il n'est toujours pas exemplaire au niveau environnemental.

Les fiches d'arguments associés:

Fiche Alternatives

Fiche Intérêt Public Majeur

Fiche Exemplarité

Fiche Similitudes

2 – Sécurité de navigation

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.

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

Le nouveau projet de port de plaisance de Christophe Chabot étant identique à celui de 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

Les fiches d'arguments associés :

Fiche Conception

Fiche Navigabilité

3 - Économie du projet

Le principal bénéfice attendu du projet, mis en avant dans le dossier de port, est économique et financier. C'est un point que nous contestons sur la base du retour d'expérience.

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
- 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

Pour la collectivité, le coût du préjudice environnemental serait bien supérieur aux retombées financières liées à l'exploitation.

Le modèle de la plaisance est en pleine évolution, le changement de pratique des



plaisanciers permet la libération de places dans les ports. Pour répondre aux demandes d'anneaux des plaisanciers, tous les projets de développement économique en cours sont des projets de refonte de ports de plaisance existants avec un objectif d'intégration urbaine.

Les fiches d'arguments associés :

Fiche Expérience

Fiche Maîtrise des coûts

Fiche Besoin en anneaux

4 - Atteintes environnementales

4-1- concernant l'environnement terrestre

La Loi Littoral l'emporte sur tous les dossiers d'aménagement (SCoT, PLU), c'est pourquoi nous dénonçons l'atteinte à la Loi Littoral que porte le projet de Port Bretignolles sur trois points essentiels :

- la bande des 100 mètres
- la coupure d'urbanisation
- l'extension d'urbanisation dans un espace proche du rivage

Fiche d'arguments associés : **Fiche Loi Littoral**

Par rapport à 2011, le littoral de Bretignolles-sur-Mer est sous le coup de nouveaux classements qui renforcent notablement sa protection contre tout aménagement portuaire et qui donnent plus de poids aux dispositions particulières au littoral citées dans le code de l'environnement L 146-6

Fiche d'arguments associés : **Fiche Classement du littoral**

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

Fiche d'arguments associés : **Fiche Milieux humides**

L'étude d'impact estime que seuls 3,1 Ha de la zone humide BRT 26 seraient détruits par le port. Il est à peu près sûr que la dégradation touchera l'intégralité de cette zone, soit en tout 15 Ha, par fermeture de son alimentation en eau par la nappe.

Les compensations requises par le SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 seront alors irréalisables.

Fiche d'arguments associés : **Fiche Zone Humide**

Dans tous les dossiers du projet de port, il est totalement fait abstraction de la nappe phréatique affleurante qui sous tend la zone humide. Le creusement d'un bassin nettement plus profond menacerait la nappe d'effondrement avec pour conséquence directe l'assèchement de la zone humide à plus ou moins long terme.



Fiche d'arguments associés : **Fiche Eaux souterraines**

On peut affirmer aujourd'hui que si les produits de dragage du bassin portuaire du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer étaient rejetés au large de la Normandelière ou sur les plages voisines, il y aurait des incidents techniques, des pollutions accidentelles et, pendant les opérations de dragage, les plages seraient interdites, la pêche à pied serait interdite, ..

Fiche d'arguments associés : **Fiche Dragage**

Il nous paraît opportun de comparer les avis de l'Autorité Environnementale de 2011 et ceux de 2018.

Fiche d'arguments associés : **Fiche Autorité Environnementale**

Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer est un projet d'artificialisation des sols

Fiche d'arguments associés : **Fiche Artificialisation**

4-2 – concernant l'environnement marin

En période de changement climatique, avec la montée des océans, la stratégie nationale actuelle est une stratégie de stabilisation du trait de côte. Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer, faisant entrer la mer dans les terres, est un projet de modification, de recul artificiel, du trait de côte avec toutes les conséquences induites : aggravation des risques littoraux : submersion marine, érosion accélérée.

Fiche d'arguments associés : **Fiche Trait de côte**

Les vues d'artiste présentées à l'enquête publique ne permettront pas à la population de se rendre compte de la pollution visuelle que les récifs artificiels généreraient

Fiche d'arguments associés : **Fiche Paysage Marin**

Pour la partie maritime du projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer, la localisation et la conception du projet sont inchangées depuis 2011

Nous pouvons donc reprendre, à notre compte, intégralement les conclusions de la commission d'enquête de 2011

Fiche d'arguments associés : **Fiche Commission Enquête 2011**

Concernant la biodiversité marine, nous avons ciblé nos observations sur les organismes vivants que constituent les hermelles, leur présence étant un indicateur de la qualité de la biodiversité du milieu marin.

Fiche d'arguments associés : **Fiche Hermelles**

La Zone de protection Spéciale de l'Île d'Yeu (ZPS) a été créée pour protéger les oiseaux marins.

Fiche d'arguments associés : **Fiche ZPS Oiseaux**



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.

Fiche d'arguments associés : **Fiche Tempêtes**

4-3 – concernant l'environnement humain

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

Fiche d'arguments associés : **Fiche Division de la population**

Le modèle de port de Bretignolles-sur-Mer est un modèle classique et ancien basé :

- sur la possession d'un bateau : des petits bateaux à moteurs et de voiliers de 6 à 8 mètres, les plus grosses unités étant destinées au port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie
- sur l'achat et la location d'anneaux pour amortir les frais d'exploitation, les emprunts et la charge des emprunts

C'est un modèle aujourd'hui dépassé

Fiche d'arguments associés : **Fiche Ubérisation**

La réalisation d'un port de plaisance sur le site de la Normandelière avec ses conséquences démontrées sur les plages locales (*érosion accélérée*) et sur les milieux marins (*pollution, ensablement*) affecterait le tourisme estival de masse et transformerait progressivement la commune de Bretignolles-sur-Mer en marina.

Fiche d'arguments associés : **Fiche Modèle de société**

Lors de la concertation préalable, la population des autres communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (*Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Saint-Hilaire-de-Riez, Coëx*) s'est désintéressée du projet de port de plaisance qui ne semble pas faire partie de leur vision d'avenir.

Fiche d'arguments associés : **Fiche Concertation préalable**

5 - Atteintes réglementaires

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.

Fiche d'arguments associés : **Fiche SCoT**



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. La commune de Bretignolles-sur-Mer est actuellement sous RNU (Règlement National d'Urbanisme).

Fiche d'arguments associés : **Fiche PLU - RNU**

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.

Fiche d'arguments associés : **Fiche SAGE**

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.

Fiche d'arguments associés : **Fiche PPRL**

Le projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière a suscité, au cours du temps, de nombreux commentaires et avis critiques de la part des différents préfets de Vendée et de Région

Fiche d'arguments associés : **Fiche Avis des Préfets**

Pour respecter ses engagements de 2003, le promoteur du projet aurait dû revenir sur sa décision et arrêter son projet.

Il a eu l'opportunité de le faire en 2011, il ne l'a pas fait.

Fiche d'arguments associés : **Fiche Engagements 2003**

Actuellement, il y a une procédure judiciaire en cours sur l'achat des terrains de la ferme de la Normandelière par la municipalité de Bretignolles

Fiche d'arguments associés : **Fiche Emprise foncière**

6 – Conclusion

Dans la balance bénéfices/risques du projet de port de plaisance, la plupart de nos observations sont à porter du côté des risques.

Les risques principaux sont environnementaux

Les autres risques sont liés à la navigation et à l'économie du projet.

Les autres observations portent sur l'application des règles françaises et européennes et sur l'intérêt du projet