



Président : Jean-Baptiste Durand

Dossier N°7

Analyse du mémoire de réponse à l'Autorité Environnementale

Référence : Juin 2018 - Pièce complémentaire : Avis de l'Autorité environnementale et mémoire de la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles en réponse

Sommaire :

1 – Préambule

2 – Les recommandations de l'Autorité Environnementale

3 – Analyse de la réponse à l'Autorité Environnementale

1 - Préambule :

L'Autorité Environnementale a émis un avis délibéré le **30 mai 2018** et les promoteurs du projet ont diffusé un mémoire en réponse **fin juin 2018**.

Dans ce laps de temps, il n'y a pas eu d'études supplémentaires pour répondre à certaines recommandations de l'Autorité Environnementale mais seulement des réponses basées sur une analyse de l'existant, sur des interprétations de contexte ou sur des affirmations.

Il faut aussi s'étonner que certaines réponses du mémoire n'aient pas été mises dans le dossier de port de plaisance **de mars 2018** transmis au préfet de Vendée et qu'il ait fallu des recommandations de l'Autorité Environnementale pour qu'elles soient introduites dans le dossier.

19 Recommandations principales de l'AE

N°1 - L'AE recommande de compléter le dossier par le bilan de la concertation publique effectuée en 2017.

N°2 - L'AE recommande à la commune de Brétignolles-sur-Mer de formaliser dans les meilleurs délais, à l'occasion de l'élaboration de son PLU, ses engagements relatifs à la destination des surfaces constituant sa « ceinture verte » et plus largement à l'absence de développement d'urbanisation liée au présent projet de port.

N°3 - L'AE recommande au maître d'ouvrage d'effectuer une relecture fine de son dossier afin de s'assurer de l'actualité, ou de justifier la non mise à jour le cas échéant, des informations et des données fournies.

N°4 - L'AE recommande de compléter l'état initial par une mise à jour des analyses relatives à la qualité des eaux et des mesures prises pour l'améliorer depuis 2011, le cas échéant.

N°5 - L'AE recommande de revoir le niveau d'enjeu relatif au Puffin des Baléares et à l'Eider à duvet.

N°6 - L'AE recommande de mieux prendre en compte les conséquences d'un événement centennial (de type Xynthia vis à vis de l'érosion des dunes et des berges).

N°7 - L'AE recommande de compléter le dossier par un descriptif précis de l'implantation des riverains à proximité du projet et de leurs activités.

N°8 - L'AE recommande de compléter l'état initial par un descriptif de l'évolution du nombre de demandes d'anneaux sur liste d'attente dans les ports vendéens et des départements voisins, et par l'analyse afférente.

N°9 - L'AE recommande de préciser quelle suite a été donnée aux recommandations relatives à la détection des restes de l'épave du Catrina Maria et de justifier la non réalisation de fouilles dans la zone des brise-lames.

N°10 - Pour la complète information du public, l'AE recommande à l'Etat de préciser dans quel délai l'arrêté de protection des sites d'intérêts géologiques en Vendée sera pris et le cas échéant, quelles en seront les conséquences pour le site concerné par le projet.

N°11 - L'AE recommande, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement, de :
• justifier l'impossibilité alléguée d'une extension du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie,
• justifier les choix en matière de nombre d'anneaux, de dimensionnement des brise-lames, de réalisation d'un pont mobile et de positionnement de la station de pompage.
Elle recommande également de présenter les résultats des analyses des différents types de variantes étudiés sous forme d'analyse multicritères.

N°12 - L'AE recommande d'analyser plus précisément les impacts liés au rejet des sédiments extraits dans les installations portuaires.

N°13 - L'AE recommande de compléter le dossier pour les impacts pour les riverains, la pêche à pieds et la qualité des coquillages.

N°14 - L'AE recommande de compléter le dossier par une conclusion explicite relative aux incidences sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.

N°15 - L'AE recommande de compléter le dossier par des dispositifs de traitement des pollutions accidentelles ou non issues du ruisseau la Normandelière, des bassins, du ponton d'avitaillement ou de la mer.

N°16 - L'AE recommande au maître d'ouvrage de compléter les mesures relatives aux impacts insuffisamment analysés, notamment pour les riverains, et de préciser dans le dossier qui assurera la mise en œuvre de chacune des mesures d'évitement, réduction, accompagnement, suivi inscrites au projet.

N°17 - L'AE recommande de justifier, notamment sur des critères environnementaux, la durée de 10 ans retenue pour le suivi des effets des mesures compensatoires.

N°18 - L'AE recommande au maître d'ouvrage :
• de préciser les modalités de suivi et d'analyse, à l'échelle du projet, de l'efficacité des mesures d'évitement, réduction, accompagnement et compensation inscrites au dossier, et
• de tenir à disposition du public les résultats de ces suivis et les décisions prises le cas échéant pour améliorer l'efficacité de ces mesures.

N°19 - L'AE recommande de présenter, dans le résumé non technique, les impacts sur le milieu naturel avant la mise en place des mesures d'évitement de réduction et de compensation et de prendre en compte les conséquences des recommandations du présent avis.



2 – Les Recommandations de l'Autorité Environnementale

3 - Analyse de la réponse à l'Autorité Environnementale.

Recommandation n°1 : bilan de la concertation préalable (pages 19 à 26)

Pour que le bilan de la concertation préalable soit incontestable, il aurait fallu que les échanges lors des réunions publiques et que les observations déposées sur les registres des mairies soient diffusés intégralement, sans interprétation. Ce sont des observations qui devraient être versées à l'enquête publique.

Ayant assisté aux réunions publiques de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, de Saint-Hilaire-de-Riez, de Bretignolles-sur-Mer, nous n'avons pas le même ressenti que les promoteurs du projet sur le fond des échanges et nous ne validons pas les synthèses des promoteurs du projet.

Voir Fiche Concertation Préalable

Recommandation n°2 : ceinture verte (pages 27 à 28)

Les promoteurs du projet s'appuient sur un PLU arrêté en conseil municipal le 25 juillet 2018 pour affirmer qu'il n'y aura aucune construction aux abords du projet de port. Un PLU arrêté en conseil municipal n'est pas un PLU exécutoire, il y a des étapes à franchir : consultation des PPA, enquête publique, approbation préfectorale, mise en exécution.

Si le projet de PLU arrêté en conseil municipal le 25 juillet 2018 était mis en exécution, il y aurait des recours administratifs car il ne respecte pas la Loi Littoral.

Le dossier de port de plaisance qui se réfère au projet de PLU actuel est un dossier fragile sur l'aspect juridique.

En terme de logique, la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie aurait dû attendre que le PLU de Bretignolles-sur-Mer soit exécutoire avant de demander la mise en enquête publique du projet de port de plaisance.

Pour Bretignolles, en terme d'urbanisme, la référence actuelle est le RNU (*Règlement National d'Urbanisme*)

Voir Fiche PLU RNU

Recommandation n°3 : Données de mise à jour (pages 29 à 30)

Dans le **tableau 2** : « *Détail des sources d'informations et données bibliographiques fournies dans l'étude d'impact* », nous avons noté que :

- de nombreuses études fondamentales du dossier de port de plaisance de 2011 datent de 2010 et sont reprises dans le dossier de port de plaisance de 2018 : bathymétrie, statistiques des états de mer, courant de houle et de marée, transit sédimentaire et érosion de côte, ... comme si le milieu marin n'était pas vivant, comme si rien n'avait changé depuis près de 10 ans. Et pourtant, en regardant simplement le trait de côte, on constate que tout a bougé.



- de nombreuses études ont été réalisées avant la tempête Xynthia du 28 février 2010 et n'ont jamais été reprises, la tempête Xynthia ayant été présentée comme un événement exceptionnel à la réunion publique organisée par la commission d'enquête le 23 juin 2011 (*1 fois tous les mille ans disait Jean Bougis, l'expert du maître d'ouvrage*).
- les promoteurs du projet qui ont repris de nombreux résultats des études antérieures considèrent donc que le projet de 2018 est similaire au projet de 2011.

Recommandation n°4 : Qualité des eaux de la Normandelière (pages 31 à 32)

Pas de commentaire particulier

Il est cependant à noter que la municipalité de Bretignolles-sur-Mer a définitivement fermé, au printemps 2015, un lac de baignade à la Normandelière après qu'il ait été dégradé (perçage de la bache d'étanchéité) lors d'opérations de diagnostic archéologique qui ne s'imposaient pas à cet endroit.

Ce lac de baignade, fortement apprécié par les familles, avait des eaux de bonne qualité.

Recommandation n°5 : Hypothèse d'élévation du niveau de la mer (page 33)

Pas de commentaire particulier

Recommandation n°7 : Événement de référence Xynthia et érosion (pages 35 à 37)

Nous constatons :

- que l'implantation et la définition des récifs artificiels, brises lames, sont identiques pour les projets de port de plaisance de 2011 et de 2018.
- que les études de conception des récifs artificiels, brises lames, avec modélisation en canal à houle, ont été réalisées entre mars 2009 (*date de la première réunion de la Grande Commission Nautique*) et mars 2010 (*présentation du premier projet de port de plaisance qualifié d'exemplaire*) et qu'elles étaient terminées au moment de la tempête Xynthia du 28 février 2010
- que les promoteurs du projet ont modifié leur dossier de port en mars 2010 pour affirmer que le projet de port résisterait à une tempête Xynthia, sans réaliser de nouvelles études de conception.
- qu'à la réunion du 23 juin 2011, organisée par la commission d'enquête publique, Monsieur Jean Bougis, expert du maître d'ouvrage, a précisé qu'une tempête Xynthia, c'était « tous les mille ans »
- que, depuis 2011, de nombreuses tempêtes, moins fortes que Xynthia, ont provoqué un recul du trait de côte accéléré et une érosion des plages de Bretignolles.

Sur la base de ces informations, on peut affirmer aujourd'hui que les conséquences d'un événement centennal de type Xynthia n'ont pas été prises en compte dans la conception de l'avant-port : conception des récifs artificiels et du chenal.

L'avant-port ne peut pas être considéré comme un rempart pour la protection des bassins



portuaires et de l'environnement local dans le cas d'une tempête de type Xynthia.

Voir Fiche Tempêtes et Fiche Trait de côte

Recommandation n°8 : Riverains (pages 38 à 39)

Pas de commentaire particulier

Recommandation n°9 : Activité nautique (pages 40 à 41)

Les promoteurs du projet présentent une évolution du nombre de demande d'anneaux sur les listes d'attente des ports vendéens qui contredit toutes les données actuelles relevées par le monde de la plaisance.

Le modèle de la plaisance est en pleine évolution, le changement de pratique des plaisanciers permet la libération de places dans les ports. Pour répondre aux demandes d'anneaux des plaisanciers, tous les projets en cours sont des projets de refonte de ports de plaisance existants avec un objectif d'intégration urbaine

Voir Fiches Besoin en Anneaux, Ubérisation et Alternatives

Recommandation n°10 : Archéologie (pages 41 à 42)

Pas de commentaire particulier

Recommandation n°11 : Patrimoine géologique (page 43)

L'État aurait dû prendre un arrêté de protection des sites d'intérêts géologiques en Vendée et l'estran Bretignollais, jusqu'au Marais-Girard, en fait partie.
Cet arrêté de protection, s'il était pris, empêcherait tout projet d'aménagement portuaire sur le secteur du Marais-Girard et de la Normandelière.

Voir Fiche Classement du Littoral

Recommandation n°12 : Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu (pages 43 à 57)

Recommandation n°12 – 1 : *L'AE recommande, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement, de justifier l'impossibilité alléguée d'une extension du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie*

1 – Les promoteurs du projet prennent comme référence le SCoT du Pays de de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et l'application de la Loi Littoral pour identifier les 3 grands espaces remarquables littoraux ne pouvant pas accueillir de projets portuaires :



- *Le premier situé entre la plage des Demoiselles et la plage de Sion sur l'Océan à Saint Hilaire de Riez,*
- *Le deuxième situé entre le Sud du remblai de Saint Gilles Croix de Vie jusqu'à la plage de la Sauzaie à Bretignolles sur Mer,*
- *Le troisième situé à partir de la plage des dunes jusqu'à la Gachère sur la commune de Bretignolles sur Mer.*

Commentaire :

Les trois grands espaces remarquables cités sont incontestables.

Mais, dans le cadre de la Loi Littoral, il existe aussi des coupures d'urbanisation qui ont été volontairement occultées dans le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, en particulier une coupure d'urbanisation entre Bretignolles et Brem-sur-Mer, à l'endroit de l'emprise de l'aménagement portuaire. C'est pourquoi nous avons déposé un recours contentieux contre le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Si cette coupure d'urbanisation avait été citée dans le SCoT du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, un aménagement portuaire n'aurait pas été possible à cet endroit.

Voir Fiche SCoT

2 – Les promoteurs du projet identifient quatre secteurs se trouvant en dehors ou en marge des zones de protection et pouvant **en théorie** accueillir de nouveaux anneaux de plaisance.

Il s'agit de :

- 1/ La partie agglomérée de Saint Hilaire de Riez,*
- 2/ La partie agglomérée de Saint Gilles Croix de Vie,*
- 3/ La partie agglomérée de Bretignolles sur Mer,*
- 4/- L'estuaire de la Vie*

Pas de commentaire particulier sur les parties agglomérées de Saint-Hilaire-de-Riez, de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et de Bretignolles-sur-Mer, nos commentaires portent sur l'estuaire de la Vie

Voir Fiche Alternatives

Les conclusions des promoteurs du projet concernant la capacité d'extension du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie sont:

- *Le port de Saint Gilles Croix de Vie est un port départemental. Toute extension requiert un accord du Conseil Départemental,*
- *Le port de pêche offre peu d'opportunités de création d'anneaux de plaisance, du moins tant que l'activité industrielle se développe comme c'est le cas actuellement,*
- *Le trafic dans le port de pêche est important ; il cumule la circulation des bateaux de pêche, le trafic passagers, le flux des bateaux de plaisance au mouillage dans le môle de l'Adon ou au ponton civeliers et les activités de location de jetski (Vendée Jet Location),*
- *Le bassin du port de plaisance est encombré avec plus de 1000 bateaux; les potentialités côté quai du port fidèle sont limitées et nécessiterait des travaux importants ainsi que des*



coûts de dragage élevés.

- *Au-delà du pont de la Concorde, le faible tirant d'air limite la taille des bateaux sachant que l'espace est déjà occupé par de petites unités (environ 150) au mouillage,*
- *Il n'y a pas de possibilité d'aménagement au-delà du pont de la RD38bis compte tenu du classement de l'estuaire en espace remarquable du littoral.*

Il résulte de tous ces éléments qu'il n'est pas possible de créer 915 anneaux supplémentaires dans le port de Saint Gilles Croix de Vie.

Si tel est le cas, le trafic dans le chenal du port de Saint Gilles Croix de Vie serait totalement saturé, avec plus de 2200 bateaux, non compris le déplacement des navires de transports de passagers vers l'Ile d'Yeu, ceux des embarcations de l'école de voile et les jetskis. Dans de telles conditions, il serait particulièrement complexe d'assurer la sécurité des plaisanciers.

Commentaire Général

A la date d'aujourd'hui, il n'y a jamais eu de projet de refonte du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie dont la création remonte à 1976. Tous les projets portuaires en cours sont des projets d'extension des ports existants avec, éventuellement, l'ajout de ports à sec. Les promoteurs du projet n'intègrent toujours pas, dans leurs analyses, les possibilités d'extension des autres ports de proximité, en particulier ceux de l'Agglomération des Sables d'Olonne.

Commentaires particuliers

Point 1 - Il n'y a aucun problème pour obtenir un accord et une subvention du Conseil Départemental de l'ordre de 4 000 000 d'euros pour un projet de création de port de plaisance à Bretignolles-sur-Mer mais les promoteurs du projet laissent entendre que le Conseil Départemental pourrait faire obstacle à un projet de refonte du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie !. Ce n'est pas logique et raisonnable. Avant de décider de la création d'un nouveau port de plaisance, il faut examiner et étudier s'il n'y a pas des solutions plus raisonnables en termes d'environnement et d'économie et c'est de la responsabilité du Conseil Départemental et des collectivités.

Point 2 – Présenter le port de pêche comme un obstacle au développement de la plaisance est une erreur, ce sont deux activités complémentaires et indispensables pour le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. C'est le port de pêche qui anime la commune toute l'année.

Point 3 – Si le port de plaisance est aujourd'hui encombré, c'est parce qu'il n'y a pas une occupation rationnelle de l'espace dans l'estuaire de la Vie et, pourtant, il y a de l'espace disponible jusqu'au pont de la Rocade. Il suffit d'observer le lit de La Vie à marée basse. Un projet de refonte du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie devrait être une priorité pour les collectivités et permettrait la création de nombreux emplacements portuaires supplémentaires, probablement plus que ceux créés par le nouveau projet de port de Bretignolles.

Point 4 – Compte tenu du nombre de sorties annuelles des bateaux de plaisance, il n'y a pas de problème de trafic dans le chenal. S'il y avait une occupation rationnelle de l'espace dans l'estuaire de la Vie (voiliers, bateaux moteurs), le port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie pourrait passer à plus de 2000 places sans problème et il serait plus facile de gérer le



trafic dans le chenal et d'assurer la sécurité des plaisanciers.

Point 5 – Pour compléter le dispositif portuaire, il est surprenant que l'on n'ait jamais envisagé et étudié de projet de port à sec à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Point 6 – Les promoteurs du projet parlent de travaux importants et de coûts de dragage élevés pour des travaux d'extension du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie sans les mettre en balance avec ceux du port de Bretignolles. Une simple analyse bénéfiques/risques permettrait d'orienter naturellement les collectivités vers le choix d'extension du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Conclusion

Si un projet d'extension du port de plaisance de Saint-Gilles-Croix-de-Vie était sérieusement étudié (projet de refonte dans l'estuaire de La Vie, projet de port à sec), on éviterait la création d'un nouveau port de plaisance sur le site de la Normandelière à Bretignolles-sur-Mer ayant de graves conséquences environnementales et un coût important pour la collectivité.

Recommandation n°12 – 2 : *L'AE recommande, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement, de justifier le choix en matière d'anneaux, de dimensionnement des brises lame, de réalisation d'un pont mobile et de positionnement de la station de pompage*

Commentaire concernant le dimensionnement des brises lames

Voir Fiche Conception

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, brises lames. 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

Recommandation n°13 : Recouvrement d'espèces par matériaux de curage (page 58)

On peut affirmer que les sédiments cumulés dans des bassins portuaires « **cul-de-sac** » du port de plaisance de Bretignolles seraient plus pollués que ceux du lit de la rivière La Vie à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

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, ..

Voir Fiche dragage



Il y a une minimisation, de la part des promoteurs du projet, des impacts liés au rejet des sédiments extraits dans les installations portuaires.

Il n'y a aucune analyse sérieuse des opérations de dragage à Saint-Gilles-Croix-de-Vie et le mécontentement des usagers des plages n'est pas pris en compte.

Recommandation n°14 : Riverains, pêche à pied et qualité des coquillages (pages 58 à 64)

Quelques simples constats :

Impacts pour les riverains

En phase de chantier : ils vont subir les nuisances sonores et les dégradations liées aux opérations de déroctage à l'explosif et à la circulation des engins de chantier

En phase d'exploitation :

- il y a des activités nautiques particulièrement bruyantes et polluantes qu'on ne pourra pas empêcher (ex. scooters des mers) et qui perturberont la vie des riverains.
- Un port de plaisance ça fait du bruit (mâts des bateaux, crissement des mouettes) et ça pollue (peinture anti-fouling, fiente des mouettes), l'environnement des riverains sera dégradé.

Impact sur la pêche à pied

Les promoteurs du projet disent :

L'interdiction de pêche à pied mentionnée dans l'étude d'impact fait référence aux brises-lames semi-émergés et au chenal, dont l'accès sera interdit au public pour des questions de sécurité.

Toutefois, le reste de la zone de pêche à pied restera libre d'accès.

Le reste de la zone de pêche à pied restera peut-être libre d'accès mais il n'y aura plus de zone de pêche à pied possible sur les rochers de l'estran pour une raison très simple : les récifs artificiels, en formant des tombolos, et les murs d'enrochement du chenal, en bloquant le sable, entraîneront l'ensablement de toute la zone de pêche à pied actuel.

Impact sur la qualité des coquillages

Il suffit de constater ce qui se passe à Saint-Gilles-Croix-de-Vie lors des opérations de dragage pour conclure : quand la drague aspiratrice évacuera les produits de dragage du chenal et des bassins portuaires sur les plages avoisinantes ou au large de la Normandelière, la pêche aux coquillages sera interdite

La qualité des coquillages serait bien impactée lors de l'exploitation du port.

Voir Fiche dragage

Recommandation n°15 : Impacts sur les sites Natura 2000

Réponse des promoteurs du projet : *L'analyse de la compatibilité du projet avec le*



maintien de l'état de conservation des habitats et espèces ayant justifiés la désignation des sites N2000 concernés ne met en évidence aucune incidence résiduelle significative.

Commentaire :

La Zone de protection Spéciale de l'Île d'Yeu (ZPS) a été créée pour protéger les oiseaux marins (Zone Natura 2000 Mer)

Côté continent celle-ci est limitée par la ligne du zéro cote marine, ou zéro hydrographique. Les récifs artificiels et le chenal prévus empiètent de manière significative sur la ZPS, contrairement à ce qui figure dans l'étude d'impact. En outre les rejets, l'agitation, la modification de l'estran risquent d'affecter la faune avicole protégée

Voir Fiche ZPS Oiseaux

Recommandation n°16 : Pollutions accidentelles (page 66)

Pas de commentaire particulier

Recommandation n°17 : Mesures de suivi (pages 67 à 70)

Pas de commentaire particulier

Recommandation n°18 : Durée de suivi des mesures compensatoires (page 71)

Pas de commentaire particulier

Recommandation n°19 : Résultats des suivis (pages 71 à 72)

Pas de commentaire particulier