

# SOMMAIRE

## CONCLUSION

### PROJET DE CREATION DU PORT DE PLAISANCE DE BRETIGNOLLES SUR MER

#### Impact environnemental

I – SITUATION, DÉFINITION ET RAPPEL DU PROJET	Page 1
II – LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	Page 3
III – RÉSUMÉ SYNTHÈSE DES THÈMES D'OBSERVATIONS	Page 7
1/ CONTENU DU DOSSIER	Page 7
2/ AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	Page 7
3/ ATTEINTE GÉNÉRALE À L'ENVIRONNEMENT	Page 8
4/ DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENTAL DURABLE	Page 9
5/ LA FAUNE ET LA FLORE	Page 10
6/ IMPACT SUR LE SITE	Page 11
7/ GÉOLOGIE ET ARCHÉOLOGIE	Page 12
8/ LES ZONES PROTÉGÉES	Page 13
9/ LES TRAVAUX	Page 14
10/ NUISANCES, POLLUTION, DÉCHETS LIÉS À L'EXPLOITATION	Page 15
MOTIVATIONS DE L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	Page 16



# CONCLUSION

La conclusion de la présente enquête publique porte sur :

***l' impact environnemental du projet de création du port de plaisance de Brétignolles***, seulement sur la partie terrestre et littorale proche.

## I – SITUATION, DÉFINITION ET RAPPEL DU PROJET

La ville de Brétignolles, qui compte environ 3 600 habitants, agissant en tant que Maître d'ouvrage, a projeté la création d'un port de plaisance d'une capacité d'accueil de 1 000 à 1 100 « anneaux », à l'intérieur des terres, sur le site de « La Normandelière ».

Outre la construction d'un bassin portuaire, de 10 ha, ce projet intègre des équipements techniques, des aménagements d'espaces de loisirs, des parkings et des espaces verts.

Le périmètre foncier à acquérir englobe 36 propriétés particulières, représentant une surface de 48 ha 07a 61 ca. Les biens à acquérir sont essentiellement affectés à des activités agricoles à l'exception de deux peupleraies et d'une sapinière.

Une propriété est exploitée en qualité de chèvrerie.

L'emprise globale du projet, les aménagements portuaires et installations associées représentent environ 27 ha, alors que les espaces verts périphériques représentent au total 53 ha.

L'opération projetée fait appel essentiellement à des travaux importants de terrassement. Le volume total à extraire pour la création du bassin portuaire est de l'ordre de 1,9 Mm<sup>3</sup>. Une grosse partie de ces déblais servirait à combler la carrière de Bréthomé, tandis que les 600.000 m<sup>3</sup> excédentaires de matériaux seraient déposés dans des décharges de classe 3 dans un rayon de 1 à 7 km autour du site.

Le coût prévisionnel des travaux est d'environ 45 M€ HT.

Le projet de création d'un port de plaisance sur le site de la Normandelière date de 8 ans. Différentes études de faisabilité, de recherche de sites, d'études de conception et de définition d'aménagement portuaires, ont été menées successivement par des bureaux d'études spécialisés, à l'origine 3A et PB Environnement, puis par la suite SOGREA, BCEOM et enfin depuis 2008 les études d'impact ont été lancées et effectuées par divers cabinets spécialisés, et confiées à BRL Ingénierie.

Un premier dossier d'enquête a été déposé en préfecture de la Roche sur Yon en 2008. Il a dû faire l'objet d'expertises complémentaires pour tenir compte des demandes et observations formulées par les services de l'Etat.

Le dossier définitif a été finalisé en octobre 2010.

Lors des études techniques préalables, différentes conceptions ont été envisagées : un port à sec tout d'abord qui n'a pas été retenu car ne répondant pas à la quête d'identité nautique de la commune, d'autres variantes et enfin un port à flot dans les terres, qui propose un chenal en continuité, avec le bassin portuaire et deux brise-lames. Le positionnement de ces deux brise-lames a fait l'objet de plusieurs

études successives pour calmer la houle et assurer la continuité du transit sédimentaire dans le souci d'optimiser leur fonctionnalité.

Ce projet nécessitant le creusement d'un bassin portuaire et d'un chenal, bien que contraignant, est apparu comme la solution pour permettre d'avoir un port toujours en eau comme les ports voisins de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Port Olonna.

Le site d'implantation choisi a été celui de la Normandelière où fonctionnent une école de voile, un club nautique, un plan d'eau pour la baignade, plusieurs plages... les plaisanciers prennent actuellement la mer en empruntant le chenal naturel de la Normandelière, face au bassin portuaire projeté en utilisant des tracteurs pour la mise à l'eau des embarcations.

Les motivations que la ville de Brétignolles expose, pour expliquer les raisons de son projet, reposent sur les éléments suivants :

- la saturation des principaux sites portuaires sur la façade atlantique vendéenne et dans les ports voisins de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et des Sables-d'Olonne

- la volonté de limiter le développement de l'urbanisation et le souhait de mutation des résidences secondaires en résidences principales afin de rétablir un équilibre entre la population permanente et la population saisonnière

- le souhait de rehausser l'image urbanistique de la commune et d'améliorer le cadre de vie des résidents et des touristes

- le désir d'une limitation et aussi d'une alternative au développement urbain

- l'objectif de retombées socio-économiques, un port étant générateur d'emplois directs et induits.



## II – LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

La Commission d'enquête a été constituée **par décision de Mr le Président du Tribunal Administratif de NANTES N° E 110 00115/44 en date du 15 mars 2011.**

Par **arrêté préfectoral N° 11-DRCTAJ/1-421, en date du 19 mai 2011**, Mr le Préfet de la Vendée a prescrit l'ouverture des **6 enquêtes publiques conjointes**, relatives au projet de création d'un port de plaisance de Brétignolles 85, portant à la fois sur :

- l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de port
- la Mise en Compatibilité du P.O.S., avec le projet de port de plaisance
- la demande d'Autorisation au titre de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques
- l'Impact Environnemental du projet
- la demande de transfert et d'utilisation du Domaine Public Maritime
- la demande d'autorisation de création du port de plaisance

Les enquêtes ont été prescrites pour une durée de 45 jours du **20 juin au 3 août 2011. Ces 6 enquêtes publiques conjointes feront l'objet chacune, d'un rapport d'enquête et de conclusion distincts.** Par arrêté préfectoral du 19 mai 2011, Mr le Préfet de la Vendée a prescrit une 7<sup>ème</sup> enquête, qui a été diligentée distinctement. Il s'agit de l'enquête parcellaire.

La présente conclusion se rapporte exclusivement à :

### ***l'impact environnemental du projet précité***

- La publicité de l'enquête a été faite régulièrement dans trois journaux du département de la Vendée, plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique et rappelée dans les 8 premiers jours de l'ouverture de l'enquête, de même que l'affichage réglementaire sur les lieux du projet et dans les communes avoisinantes.

- Le **8 avril 2011**, lors de la première réunion de la Commission, les dossiers d'enquête ont été remis à chaque membre par les Services Préfectoraux.

- Le **5 mai 2011** la Commission d'enquête a assisté à la présentation du projet, par le Maître d'ouvrage et son cabinet et le même jour il a été procédé à la visite des lieux.

Une seconde visite des lieux a eu lieu le 1<sup>er</sup> juillet 2011, à la demande de l'association « La Vigie ».

Afin d'observer le site de La Normandelière, vu du large, le 11 août 2011 une visite en mer a été organisée par la Commission d'enquête, à partir du port des Sables d'Olonne, à bord d'une vedette de 16 m de la Direction de la Mer et du Littoral.

- Le **9 mai 2011**, l'autorité environnementale a émis un avis sur le projet soumis à enquête, qui conclut, notamment que : « *les insuffisances substantielles du dossier sont de nature à remettre en cause les conclusions de l'étude d'impact* ».

Le Maître d'ouvrage s'est alors insurgé contre cet avis en dénonçant son contenu dans les médias, lors de la réunion publique du 23 juin et dans le mémoire qu'il a déposé à la suite de son audition du 20 juin 2011, concluant à chaque fois que la DREAL avait perdu « *sa conscience et son âme* ».

L'ensemble de ces faits sont développés dans le thème « Avis de l'autorité environnementale » de l'enquête IV « IMPACT ENVIRONNEMENTAL ».

- Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, la nécessité d'organiser une réunion publique est apparue, pour les raisons suivantes :
  - l'importance du projet (45 M€ H.T.)
  - aucune réunion publique n'a été organisée par le Maître d'ouvrage depuis 3 ans et demi alors que le projet a considérablement évolué
  - une situation conflictuelle existante depuis plusieurs années entre le Maître d'ouvrage et les opposants au projet.

En accord avec Mr le Maire de Brétignolles sur Mer, cette réunion a été fixée au **jeudi 23 juin 2011 à 20h30** dans la salle des fêtes de la ville et l'organisation de cette réunion a reçu un avis favorable de Mr Préfet de la Vendée.

Le Président de la Commission d'enquête a alors notifié au Maître d'ouvrage, les modalités d'organisation de la Réunion Publique, décidées en accord avec Mr le Maire de Brétignolles, modalités qu'il a volontiers signées.

- La publicité de cette réunion publique, a été faite par voie d'affichage et dans la presse. Plus de 800 personnes, ont assisté à cette réunion publique.

La réunion publique a eu lieu le jeudi 23 juin 2011 à partir de 20h30, dans les conditions conformes aux modalités d'organisation définies entre le Président de la commission d'enquête et Mr le Maire de Brétignolles.

De 21h40 à 2h00 du matin, le public a posé 58 questions au Maître d'ouvrage, alternées, favorables ou défavorables au projet, afin que le débat soit équitable.

- Applaudissements et sifflets ont parfois ponctué les interventions, mais aucun incident n'est à noter. Le rapport de réunion publique a été communiqué à Mr le Maire de Brétignolles, selon les formes de droit, par lettre du 12 juillet 2011.

- Les commissaires enquêteurs ont assuré 13 permanences en mairie de Brétignolles à 3 ou 5 commissaires enquêteurs selon l'affluence prévisible du public.

- Les personnes suivantes ont été entendues, par 3 ou 5 membres de la commission, conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquêtes les :

- 20 juin 2011, dès l'ouverture de l'enquête, le Maître d'ouvrage a été entendu, à sa demande et a déposé à l'appui de son audition un mémoire de 11 pages, fondé sur son opposition à l'avis de l'autorité environnementale.

- 12 juillet 2011 : audition de Mr le Maire de Saint Gilles Croix de Vie,

- 18 juillet 2011 : audition de Mr le Président du Conseil Général de la Vendée,

- 21 juillet 2011 : audition de Mr Fraysse, Directeur du cabinet BRL,

- 21 juillet 2011 : audition de Mr le Maire de Brem sur Mer,

- 2 août 2011 : audition de Mr BRESSON, hydrogéologue indépendant, suivie d'une visite de l'enrochement du littoral Brétignollais, de grand intérêt sur le plan géologique,

- 2 août 2011 : audition de Mr BELLANTE, PDG du groupe Merceron TP,

- 3 août 2011 : audition de Mr le Député-Maire des Sables

- 11 août 2011 : audition de Mr le Maire de St Hilaire de Riez,

- 12 août 2011 : audition de Mr le Président de la Commission Locale de l'Eau,

- 12 août 2011 : audition du Président du Comité Protection Nature et Sites,

- 5 septembre 2011 : nouvelle Audition de Mr FRAYSSE, Directeur de BRL,

- 22 septembre 2011 : nouvelle audition de Mr BRESSON, hydrogéologue,

- Le 18 juillet 2011, la participation du public étant plus importante que prévue, la Commission d'enquête a proposé de prolonger l'enquête publique. Une demande de prorogation de 15 jours a été adressée à Mr le Préfet de la Vendée, qui a émis un avis favorable.

**3 permanences supplémentaires ont été fixées et la fin de l'enquête a été reportée au 18 août 2011.**

Cette prorogation de l'enquête publique jusqu'au 18 août 2011, a fait l'objet de l'affichage et de la publicité réglementaire dans la presse.

- Au cours de la permanence du mercredi 3 août 2011 de 14h30 à 17h30, le volume B2 « résumé non technique » du dossier d'enquête a été subtilisé. Dès la constatation de sa disparition ce document a été immédiatement remplacé par le maître d'ouvrage.

- Le 3 août 2011, afin d'examiner l'aspect financier du projet, il a été demandé par lettre au maître d'ouvrage de bien vouloir mettre à la disposition de la commission, les comptes administratifs de la commune pour les années 2009 et 2010.

- Le 8 août 2011, afin que la commission d'enquête puisse vérifier l'état des demandes d'anneaux, annoncé par le maître d'ouvrage, comme étant de 1948, il a été demandé au Maître d'ouvrage de déposer les demandes et le listing des personnes ayant fait des demandes. L'ensemble de ces documents ayant été restitués au Maître d'ouvrage.

- Ayant eu connaissance de l'existence d'un arrêté portant prescription d'une opération d'archéologie préventive sur le site du projet de port de plaisance de Brétignolles, en date du 22 juillet 2011, il a été demandé par lettre au Maître d'ouvrage de bien vouloir lui fournir la copie de cet arrêté. Ce qu'il a fait.

- La Zone Natura 2000, dite Zone de Protection Spéciale ( ZPS ) de l'île d'Yeu couvrant une partie du projet de port de Brétignolles, dans sa partie maritime, la commission d'enquête a eu connaissance de l'existence d'une demande de dérogation au titre des « espèces protégées », faite en vertu des articles L 411-1 et 2 du Code de l'Environnement, par le maître d'ouvrage le 21 janvier 2011 et de la lettre qui lui a été adressée le 28 juillet 2011 par Mr le Préfet, qui indique que cette dérogation ne peut être obtenue que si le maître d'ouvrage : « *démontre que son projet répond bien à une raison impérative d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique : santé, sécurité, environnement, obligation de service public* ». Bien que cette procédure soit conduite distinctement de la présente enquête, ces documents sont joints en « PIÈCES ANNEXES ».

Aucune réponse connue n'a été faite à ce jour par le Maître d'ouvrage.

- Le 18 août 2011, après la clôture de l'enquête, plusieurs courriers avec des cachets de la poste postérieurs à la date de clôture de l'enquête, sont arrivés en mairie, à l'attention de la commission d'enquête, aucune de ces lettres n'a été ouverte. Les observations qu'elles pouvaient contenir n'ont donc pas été prises en compte.

De même les observations adressées par courrier directement à Mr le Maire de Brétignolles, à Mr le Préfet, ou autre autorité, sans aucune référence à la Commission d'enquête, ont été, en vertu de l'article 15 du décret n°85-453 du 23 avril 1985, écartées des registres d'enquête et n'ont donc pas été analysées. Ce dont le maître d'ouvrage a été informé par courrier.

- En raison du volume important d'observations faites par le public (5 367), il est apparu que 5 commissaires enquêteurs seuls étaient dans l'impossibilité d'effectuer la synthèse de ces observations.

Ainsi, la Commission d'enquête a été autorisée, par Mr le Président du Tribunal administratif, à recruter 10 agents administratifs pendant un mois, afin de procéder à la synthèse de ces observations, à condition, selon les instructions de Mr le Président du Tribunal administratif :

- de recueillir l'assentiment écrit du Maître d'ouvrage.
- que ce travail se fasse en permanence sous la responsabilité, la surveillance et les conseils de membres de la Commission d'enquête.

Ce qui fût fait. Ainsi, pendant le mois de septembre, le personnel recruté a synthétisé ces observations sous les conseils, la surveillance et le contrôle permanents du Président et du commissaire enquêteur, secrétaire de la Commission, dans les locaux du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale à La Roche sur Yon, là où les membres de la Commission se sont réunis à partir de cette date.

- En raison de l'importance et du volume de travail à effectuer, il a été demandé à Mr le Préfet du département de la Vendée un délai supplémentaire, pour rendre ses rapports, afin de permettre à la Commission d'enquête de poursuivre sa mission. Ce qui fût accordé.

- Au cours de l'enquête, un très grand nombre de personnes ont fait des observations, soit un total de **5 367**, sur les **66 registres**, auxquels il faut ajouter les 9 volumes d'observations de l'association « La Vigie », pour les 7 enquêtes publiques dont **1 881** observations adressées par : courrier recommandé (40) – courrier postal (1 841).

Pour la présente enquête sur ***l'Impact environnemental du projet***, ce sont **15 registres qui ont été utilisés** pour un total de **955 avis**, compte tenu des avis provenant des autres enquêtes.

**198** avis sont ***pour***, **757** avis sont ***contre*** le projet.

- Les observations faites par le public, comportant souvent plusieurs thèmes relatifs à diverses enquêtes, les membres de la Commission d'enquête ont procédé, sur chacun des 66 registres dont les 15 de la présente enquête, à des renvois en marge de chaque observation, afin de faciliter la synthèse des observations.

Cette synthèse a été effectuée par les 10 secrétaires du pool dactylographique.

Les membres de la Commission d'enquête ont ensuite procédé à l'analyse des observations synthétisées, par la rédaction collective de thèmes.

**10 thèmes** ont été sélectionnés pour ce qui concerne la présente enquête.

- Puis, est intervenu pour chaque enquête le vote de chaque membre de la Commission d'enquête, à l'urne et à bulletin secret, afin de savoir si le projet soumis à enquête doit comporter un ***avis favorable ou un avis défavorable, quant à son impact environnemental sur le site de la Normandelière.***

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

- <b><i>Avis Favorable</i></b> :	<b><i>0 voix</i></b>
- <b><i>Avis Favorable avec réserves</i></b> :	<b><i>0 voix</i></b>
- <b><i>Avis Défavorable</i></b> :	<b><i>5 voix</i></b>

Enfin, la conclusion de l'enquête, comportant ***l'avis défavorable motivé*** de la Commission a été rédigée collectivement par les 5 membres de la Commission.



### III – SYNTHÈSE DES THÈMES D'OBSERVATIONS

Il est fait ici résumé des différents thèmes d'observations, développés dans le chapitre du rapport d'enquête « Analyse par thème des observations », des 955 avis formulés dans cette enquête :

#### 1/ CONTENU DU DOSSIER

De nombreuses observations ont été faites au sujet des incertitudes des informations et de la méthodologie utilisée, les difficultés de lisibilité du dossier, le doute sur l'absence d'impact sur le projet, les activités de dragage, l'impact de la fréquentation accrue du site après les travaux sur la flore, la faune et les milieux qui n'a pas été étudié, etc...

**La Commission d'enquête** a dit qu'il est regrettable que des lacunes aussi importantes que les difficultés de lisibilité du dossier ou l'impact sur la faune, la flore et les activités de dragage aient été occultées, mal ou pas étudiées et ce, selon le contenu des observations.

#### 2/ AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

« **L'autorité environnementale** » est représentée par Mr le Préfet de Région des Pays de la Loire, sous l'autorité duquel est placé l'un de ses services : la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. (D.R.E.A.L.), qui, dans le présent projet, comme dans de nombreuses autres enquêtes publiques, a émis un « **avis** », portant sur **la qualité du dossier, comprenant l'Etude d'Impact du projet et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.**

Cet avis, rendu le 9 mai 2011, a été intégré dans le dossier d'enquête publique sur le projet de port de Brétignolles et ce, conformément à l'article L 122-1 du Code de l'Environnement.

Pas ou peu d'observations ont critiqué l'avis de « l'autorité environnementale ».

Par contre de très nombreuses observations ont abondé dans le sens de l'avis de « l'autorité environnementale » qui conclut que :

*« les insuffisances substantielles du dossier sont de nature à remettre en cause les conclusions de l'étude d'impact et laissent présager les problèmes de fonctionnement (insécurité, surcoût d'entretien, déséquilibre financier) et des adaptations dans le temps qui seront encore plus dommageables. »*

Dans son avis l'autorité environnementale a également souligné que :

- le port détruirait un espace naturel d'intérêt général
- qu'il serait dangereux pour la navigation
- qu'il engendrerait des coûts d'entretien du chenal importants
- qu'il créerait le déséquilibre financier pour le budget communal.

Dans plusieurs observations, le public s'est insurgé contre le Maître d'ouvrage, qui a porté de vives critiques contre la DREAL, lors de la réunion publique du 23 juin 2011, mais aussi dans la presse et à la radio, avant l'ouverture de l'enquête, dans certaines observations (L 506 et L 508). Ces critiques avaient d'ailleurs été déjà formulées le 20 juin 2011 lors de l'audition du Maître d'ouvrage, par la Commission d'enquête. Audition au cours de laquelle il a déposé un mémoire spécifique de 11 pages.

Dans ce mémoire, le Maître d'ouvrage a vivement critiqué l'avis de « l'Autorité Environnementale », notamment, en résumé, dans les termes suivants :

*« L'autorité environnementale n'est pas compétente pour apprécier l'opportunité d'un projet d'aménagement, ni l'aspect financier, ni la sécurité du port »*

Et à la radio et lors de la réunion publique du 23 juin 2011: *« La DREAL a perdu sa conscience et son âme ».*



**La Commission d'enquête** a indiqué que, contrairement aux allégations du Maître d'ouvrage, la DREAL est tout à fait fondée à se prononcer sur tous ces aspects et notamment sur l'aspect financier du projet, pour les raisons suivantes :

Dans tout dossier, il est du rôle de la DREAL, notamment, de veiller à ce que le financement des mesures compensatoires soit prévu, préservé et assuré avec certitude. Pour ce faire, au regard du coût spécifique des mesures compensatoires, elle apprécie en premier lieu le coût total de l'opération et veille à ce que le financement de celles-ci soit assuré.

Lorsque le projet présente des doutes ou incertitudes sur son financement ou son montant, ce qui est le cas pour le projet de Brétignolles, il est du rôle et du devoir de la DREAL d'évoquer l'aspect financier dans son avis, car le financement qui pourrait se faire, notamment en cas de surcoût ou d'insuffisance, se fait toujours dans ces cas là, au préjudice de la protection de l'environnement et au détriment du budget consacré aux mesures compensatoires.

La DREAL veille donc à toute augmentation du financement du projet ou à toute incertitude à ce sujet.

C'est donc tout à fait légitimement que l'autorité environnementale a évoqué ce sujet. La Commission d'enquête a conclu en indiquant que lorsque qu'un projet est qualifié « d'exemplaire » il n'est nul besoin de s'opposer aux critiques, notamment formulées par les services de l'Etat.

Le niveau de qualité devrait se suffire à lui-même pour imposer le projet.

Or, si la DREAL et 80 % des avis de la présente enquête ont formulé des critiques sur ce projet, c'est peut-être parce qu'il n'est pas aussi « exemplaire » que l'annonce le Maître d'ouvrage.

### 3/ ATTEINTE GÉNÉRALE À L'ENVIRONNEMENT

Un projet de l'envergure du port de plaisance à Brétignolles porte, obligatoirement, atteinte à l'environnement en général, d'une part, par la création d'un bassin portuaire et de ses annexes et, d'autre part, tant par les aménagements indispensables au bon fonctionnement de l'infrastructure elle-même que par les alentours impactés de près ou de loin par les travaux et les déblais, entre autres.

Les observations favorables au projet généralisent le fait qu'un port ne serait qu'un plus dans le paysage et qu'il ne détruirait pas le site, qu'il s'intégrerait bien dans le paysage, qu'il ne dégraderait pas l'esthétique du littoral.

Beaucoup d'observations défavorables au projet s'inquiètent de la destruction, de la modification, de la disparition de la zone Normandelière – Marais Girard et emploient les termes suivants : aberration, agression, amputation, anachronisme, artificialisation, atteinte, bétonnage, bouleversement, catastrophe, danger, défiguration, démolition, dénaturation, désastre, déstabilisation, dévastation, horreur, incohérence, infamie, irrémédiabilité, irrespect, irresponsabilité, irréversibilité, massacre, menace, nuisance, péril, perturbation, saccage, sacrifice, scandale, tragédie, verrue...

**La Commission d'enquête** a rappelé que, si le port se réalisait, les travaux de terrassement, de déroctage, de remblais et déblais liés à un projet de cette importance mettant en œuvre des engins et gros équipements de chantier, génèreraient pendant trois ans des nuisances, des dégradations et ce, d'une manière irréversible.

Ensuite, les aménagements réalisés changeraient totalement l'environnement visuel, sonore, olfactif des riverains, des Brétignollais et des touristes, de même ils risqueraient de détruire définitivement des zones d'intérêt écologique riches en biodiversité.

L'appellation de la « mer à la campagne » ne serait plus d'actualité.

Même si certains doutes persistent sur l'ensablement ou le désensablement des plages du Marais Girard et de la Normandelière du fait du changement des courants et donc des transits sédimentaires, il est certain que ces plages seraient, elles aussi, complètement transformées.

*Pour ce qui est des terres agricoles, qui sont incluses dans le périmètre d'étude de la déclaration d'utilité publique, elles seraient tout aussi modifiées tant par les travaux que pendant le temps nécessaire à leur réelle restitution en zones naturelles.*

*Tout l'environnement de ce secteur serait impacté.*

*On peut donc comprendre que les nombreuses personnes ayant fait des observations plutôt opposées au projet puissent être inquiètes des situations qu'elles ont décrites.*

#### 4/ DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENTAL DURABLE

Le projet de port de plaisance sur le site du Marais Girard prévoit une implantation à l'intérieur des terres dans un site agricole en partie exploité en agriculture biologique.

Le parti d'aménagement et de mise en valeur environnementale présenté dans le dossier indique que :

- l'opération s'inscrit dans le cadre d'un projet **de développement durable** visant à maîtriser l'urbanisation par la constitution d'une ceinture verte dédiée à une agriculture qualitative, à la conservation patrimoniale et aux activités de loisirs.

- le port s'inscrit dans un espace agricole enclavé, fragilisé par la pression urbaine littorale et voué à connaître des mutations à moyen terme ; il préserve l'essentiel du milieu relictuel et assure une transition avec les milieux d'intérêt reconnu au sud de la commune.

Les observations favorables faites sur ce thème sous-estiment ou relativisent la valeur patrimoniale et disent qu'il ne s'agit pas d'un site remarquable.

Un grand nombre d'opposants pensent que :

- le projet va à l'encontre des tendances et orientations de l'écologie et des objectifs de développement durable définis par le Grenelle de l'environnement

- l'intérêt écologique, la valeur patrimoniale du Marais Girard sont minimisés et ne sont pas appréciés volontairement à leur juste valeur par le Maître d'ouvrage.

Ces personnes précisent aussi que :

- ce projet est anachronique, il reflète une vision mercantile de l'utilisation de milieux naturels très riches sous prétexte de développement durable

- le projet va à l'encontre de la politique environnementale et de développement durable prônée au niveau mondial

- ce projet n'est pas un projet de développement durable sur le plan économique et environnemental

- le projet est en complète contradiction avec les objectifs de développement durable portés par le Grenelle de l'environnement

- le projet est en contradiction totale avec le schéma régional d'aménagement et de développement durable des Pays de Loire

- le projet n'est pas conforme avec le Grenelle 1 et 2 de l'environnement qui définit des objectifs écologiques, socio-économiques, amélioration du cadre de vie et d'aménagement durable du territoire

- destruction d'un site et d'une plage exceptionnels à l'heure où on parle de développement durable, protection de la nature, transmission des valeurs et patrimoine naturel et culturel

- le projet ne présente pas toutes les garanties nécessaires à la bonne gestion durable des sites et paysages littoraux irremplaçables dans lesquels il s'inscrit

- le projet ne répond pas à toutes les inquiétudes alors qu'on ne parle que d'environnement et de développement durable

- le Pr J. M. Large exprime le grand intérêt de laisser cet endroit à la dune, à la zone humide, à l'exploitation bio, plus en harmonie avec une économie durable et la préservation du patrimoine sensible que cette volonté farouche de transformer radicalement un espace pour aménager une zone de plaisance

- le site de la Normandelière est un petit bout de nature où s'est tout de même installée une biodiversité.

Une personne dénonce un désastre écologique : destruction des plages, déplacement d'une ferme bio et un impact sur la biodiversité. Qu'en sera-t-il des espèces de la faune et de la flore ? et elle conclut par un poème :

*«J'aime Brétignolles accueillante,  
Je n'aimerais pas qu'elle devienne pédante  
J'espère qu'il n'y aura pas de port  
Et que je pourrai venir longtemps encore  
Pour profiter de la Normandelière, des dunes,  
De la nature, et là, pas besoin de tunes ! »*

**La Commission d'enquête** rappelle que la ferme de la Normandelière est une exploitation agrobiologique de 29 ha où est géré un élevage de 120 chèvres en production biologique nécessitant des fourrages produits par des sols de qualité. Ce mode de production correspond à l'une des formes les plus anciennement organisées d'agriculture durable basée sur la rotation des cultures et préservant ainsi l'environnement et la biodiversité ; le principe de terre au repos pendant plusieurs années (de 3 à 5 ans) s'accompagne de vives critiques de la part des partisans du port, du Maître d'ouvrage, car cela porte à croire que les terres sont mal entretenues, abandonnées ou en friches.

La Commission d'enquête estime que le patrimoine naturel, culturel et environnemental offert par le site de la Normandelière - Marais Girard est à léguer intact aux générations futures (plages, paysages littoraux, dunes, zone humide, zones naturelles et biodiversité) et qu'il ne faut pas le sacrifier pour un projet visant à la satisfaction immédiate d'un petit nombre de personnes.

Un port de plaisance n'entre pas dans une telle perspective de développement durable tant dans sa réalisation que dans son exploitation.

## 5/ LA FAUNE ET LA FLORE

1 – Aucune partie terrestre du site de la Normandelière n'est réglementée comme ZNIEFF ou au titre de Natura 2000.

Une vingtaine d'habitats naturels y a cependant été identifiée, notamment :

- dans un petit massif dunaire aménagé, où poussent des espèces végétales protégées,
- dans le Marais Girard, dont une partie est classée zone humide.

Le Marais Girard est une mosaïque d'habitats. Il est composé de friches, de prairies pâturées ou de fauche, traversées par un ruisseau principal et par un réseau de petits fossés connexes, à sec pour la plupart pendant plusieurs mois. Ce réseau est pourvu d'une végétation aquatique dense constituant des milieux de bonne qualité pour diverses espèces (notamment 7 espèces d'amphibiens et 5 de reptiles protégées).

Sur le site, 16 espèces de libellules (3 protégées) et 59 espèces d'oiseaux (47 protégées) ont été observées. Il accueille aussi, l'écureuil et le hérisson, deux espèces protégées.

2 - Les observations sont en général courtes. Elles expriment une réelle préoccupation sur le devenir de ce site naturel. Les mesures compensatoires ou conservatoires prévues par le Maître d'ouvrage sont peu évoquées.

Ceux qui se disent "pour le port" (un peu moins de 10 %) mettent en avant le sérieux de l'étude et la pertinence des mesures compensatoires pour la pérennité des espèces.

A l'inverse, les observations "contre" traduisent une forte préoccupation pour le devenir de la faune et de la flore, ressenti comme exceptionnel et fragile. Le mot *destruction* est particulièrement fréquent.

Indirectement, elles reflètent la difficulté d'accès à un dossier très technique.

**La commission d'enquête** indique qu'il n'y a pas de travaux qui ne génèrent pas une part de destruction immédiate de l'environnement.

*Le thème relatif à l'impact des travaux de réalisation du port sur la faune et la flore est très technique. Il doit être apprécié à l'aune des mesures conservatoires ou compensatoires car l'important est que les espèces ne s'éteignent pas mais puissent se réimplanter au mieux.*

*Cette technicité explique sans doute que la grande majorité des observations prenne la forme d'impressions ou d'appréciations globales, sans tenir compte des mesures conservatoires ou compensatoires prévues.*

*Comme dans les autres enquêtes du projet, compte-tenu de la qualité de certaines observations, parfois scientifiques, peut-être a-t-il manqué, en amont de l'enquête publique une préparation par information objective et dépassionnée et une concertation avec les associations spécialisées.*

*Enfin, la Commission d'enquête pense que l'impact des travaux sur la faune et la flore serait très préjudiciable et coûteux en termes de destruction. Une inconnue subsiste quant à la reconstitution et l'adaptation des espèces à un nouvel habitat, même si des mesures conservatoires ou compensatoires adaptées sont mises en place.*

## 6/ IMPACT SUR LE SITE

Le site de la Normandelière dans lequel s'inscrit le projet de création du port de plaisance est situé entre 2 zones urbanisées. Il est dominé par son caractère naturel.

Deux principaux types de paysages se côtoient : la façade littorale plutôt rectiligne. L'intérieur, rural, se distingue par des espaces cultivés, des chemins, des haies bocagères et boisements. Deux zones humides ont été délimitées sur le site. Le cordon dunaire marque la séparation entre la campagne et la mer.

### 1 - Au niveau de l'intégration du port dans le paysage et du visuel paysager :

Les personnes favorables au projet font valoir que le port s'intègre bien dans le paysage, qu'il créera un nouveau cadre de vie et de nouveaux espaces de promenade. Le cachet de la station balnéaire ne sera pas détruit puisqu'il n'y aura pas de complexe immobilier, le lieu restera sauvage.

Les nombreuses personnes opposées au projet utilisent, quant à elles, des phrases et des qualificatifs très forts pour contester ce projet, tels que : détérioration du paysage, détérioration des plages, disparition d'un site que la nature a façonné pendant des millénaires, saccage du bord de mer, hérésie esthétique, défiguration pour toujours d'un paysage naturel exceptionnel, massacre de la nature, massacre du paysage, impact négatif sur le visuel de la plage, sabotage du patrimoine vendéen.

### 2 - En ce qui concerne l'impact sur les dunes, le trait de côte.

Les personnes favorables au projet ont écrit qu'il n'y aura pas destruction du trait de côte, que la reconstitution de la surface de dunes sera supérieure à celle détruite pour le passage de 40 m de chenal, que la réhabilitation de la dune n'affectera en aucune manière le patrimoine touristique de la commune et que les supposées atteintes au milieu naturel semblent négligeables par rapport aux avantages attendus.

De très nombreuses observations défavorables ont été faites à ce sujet en utilisant, notamment, des mots très forts : viol des dunes, cordon dunaire et plages érodés, massacrés, recul certain de stabilité de la côte, destruction de la nature aux abords du rivage, plage transformée en vase, artificialisation du site, intérêt fonctionnel de la dune etc ...

### 3 - Impact sur la topographie du site

Un certain nombre de personnes s'inquiètent des déblais qui ne seront pas stockés dans la carrière de Bréthomé. Elles soulignent qu'ils seront alors répandus sur les terrains en pourtour de la carrière, ce qui va modifier le paysage et le défigurer. En outre, ces terrains ne seront pas prêts à être exploités en culture bio. Il y aura un remodelage de grande ampleur de la topographie du site. Une personne écrit que la solution de compactage des déblais et leur entassement à côté du bassin est illégale et devrait faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement.

**La Commission d'enquête** dit qu'il est indéniable que la réalisation du port modifierait considérablement le site choisi de la Normandelière. La perception serait bien sûr différente selon les personnes, certaines optant pour une évolution moderne de la commune et d'autres ayant une vision plus conservatrice.

Certains faits sont indiscutables si le projet se réalise :

- près de 6 000 m<sup>2</sup> de dunes seront détruits pour le creusement du chenal.
- le sentier pour piétons, la piste cyclable, le GR le long du littoral, seront interrompus ou détournés.
- le creusement du bassin et les terrassements afférents aux différents espaces vont générer des zones de remblais conséquentes modifiant ainsi la topographie du site.
- la zone humide du marais Girard va en partie disparaître
- le recul du trait de côte est général à Brétignolles. Il risque d'être accéléré en cas de déficit d'apports sédimentaires au sud suite à l'implantation des brise-lames et au creusement du chenal maritime.

Par ailleurs, il est vrai que la coupure de la dune fragiliserait le cordon dunaire et diminuerait son rôle protecteur face au vent et à la mer. En outre, cette coupure séparerait la plage en deux obligeant à faire le tour du port pour rejoindre l'une ou l'autre plage. Les mesures compensatoires prévues pourraient s'avérer insuffisantes pour aller à l'encontre des réalités exprimées ci-dessus.

Les touristes qui apprécient particulièrement le site de la Normandelière pour son côté authentiquement naturel, son caractère familial, simple, rassurant, protégé d'un bétonnage excessif, risqueraient alors de se tourner vers d'autres destinations.

## 7/ GÉOLOGIE ET ARCHÉOLOGIE

Le site de la Normandelière, notamment son estran rocheux, est d'une très grande richesse géologique qui s'étend le long de la côte rocheuse, sur tout le littoral Brétignollais, tandis que la richesse archéologique du même site réside essentiellement à La Normandelière et au Marais Girard, à l'aune des découvertes des dernières décennies.

Indistinctement, les observations très nombreuses du public, relatives à la géologie et l'archéologie disent que :

- l'estran sous sa forme actuelle est un espace remarquable qui doit être protégé. Ces aménagements importants (récifs artificiels, brise-lames, estacade, déblais, remblais, etc.), le transformeront radicalement et impacteront lourdement cet espace précieux.
- l'ensemble de l'estran situé sur la commune de Brétignolles a été classé comme site majeur pour la Région des Pays de Loire, pour les sites géologiques, minéralogiques et paléontologiques qui présentent un intérêt scientifique et pédagogique
- le tracé du chenal d'entrée au port se trouve sur un gisement géologique et préhistorique remarquable, celui du Marais Girard
- découverte de restes d'éléphants antiques, dont une molaire entière et une documentation végétale, conservée, indique l'état de la nature à cette époque interglacière,
- après la dernière glaciation, les premières communautés paysannes ont, elles aussi, laissé des traces : araires vraisemblablement datées du Campaniforme, c'est-à-dire 2 300 ans avant J-C. Les indices troublants de cette présence sont les alignements non naturels des cailloux, des ossements
- Brétignolles est un site unique lié à son patrimoine géologique côtier reconnu du fait de sa diversité des formations d'âge paléozoïque bien visibles à marée basse.
- la plage du Marais Girard contient en plus des tourbes médiévales, cette dernière n'a pas encore été fouillée dans le détail.
- sur le plan géologique, la série de roches de Brétignolles inspire les scientifiques : On trouve la visite d'étudiants brésiliens pour travailler sur la coupe de l'estran en 1958 de Mireille Ters, qui signale que les roches sont « les plus vieilles de France avec celles de Lamballe et de St Lô ».
- la série géologique de l'estran de Brétignolles a été particulièrement bien étudiée et cartographiée par la géologue Mireille Ters, membre du Service de la Carte Géologique de France.

- cet aspect n'est nullement traité dans l'étude d'impact comme si l'estran rocheux ne présentait aucun intérêt pour l'environnement. Cette lacune n'est pas admissible et est une lacune majeure du dossier, étant donné les effets dommageables de l'implantation des deux enrochements sur l'estran du Marais Girard.
- il disparaîtrait à tout jamais un élément majeur de la série géologique de Brétignolles, que des géologues français et étrangers viennent étudier

**La Commission d'enquête** constate que les explications motivées et pédagogiques du public sur la richesse géologique et archéologique du site de la Normandelière sont assez impressionnantes et qu'il est démontré l'attachement et l'intérêt à préserver cette richesse, que le projet de port détruirait, s'il venait à se réaliser.

Sur le plan géologique l'intérêt de l'estran rocheux de Brétignolles est largement démontré par le public, mais surtout par Mr Bresson l'hydrogéologue, qui a été entendu et a dit que « cet estran constitue une série complète de roches de l'époque primaire (silurien, 400 millions d'années environ) facilement accessible parce que découverte, qui en fait un site méritant d'être classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ».

Sur le plan archéologique, également développé dans l'enquête DUP, la DRAC a pris, le 22 juillet dernier, un arrêté portant prescription d'une opération d'archéologie préventive sur 40 ha de la zone couverte par le site du projet.

Le public peut donc être rassuré sur la sauvegarde de ce patrimoine potentiel.

La Commission d'enquête considère que la richesse géologique et archéologique du site du projet de port de Brétignolles fait tout simplement obstacle, à elle-seule, à la réalisation du projet.

## 8/ LES ZONES PROTÉGÉES

Les lois et règlements ont prévu trois zones de protection précisément localisées et identifiées pour protéger la faune et la flore. Ainsi, pour le projet de réalisation du port de plaisance de Brétignolles, ces zones appelées généralement Natura 2000 et leur situation sont les suivantes :

- 1/ Le Site d'Intérêt Communautaire (SIC) « Dunes de la Sauzaie et Marais du Jaunay », au nord
- 2/ La Zone de protection Spéciale (ZPS) et SIC « Dunes, forêt et marais d'Olonne », au sud
- 3/ La ZPS « Secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent » (lisse de basse mer)

Les observations, pratiquement toutes défavorables, traduisent une réelle crainte et elles indiquent, sans toutefois argumenter en profondeur, que le projet aurait une incidence sur la faune et la flore des zones Natura 2000 ou n'en respecterait pas la réglementation.

**La Commission d'enquête** indique que le présent thème de l'enquête « Impact environnemental » ne concerne que la partie terrestre du projet incluant, toutefois, la partie littorale proche. L'impact environnemental sur le milieu marin est traité dans l'enquête publique relative à l'utilisation du Domaine Public Maritime.

Pour la Commission d'enquête la réalisation du port de plaisance pourrait effectivement impacter les zones Natura 2000, pour les raisons suivantes :

- si le transit sédimentaire était sensiblement modifié par l'édification des brise-lames et les autres réalisations de l'avant-port
- le projet étant entouré par 3 zones Natura 2000 proches ou relativement proche, la faune, ignorant les frontières, peut très bien se replier sur le site du projet
- l'accroissement potentiel de la fréquentation des plages et la réduction de celles situées de part et d'autre du chenal, pourraient inciter leurs usagers à se replier vers les dunes situées plus au sud, ce qui impacterait la zone Natura 2000.

## 9/ LES TRAVAUX

Le projet comporte des travaux liés aux aménagements terrestres et aux aménagements maritimes faisant appel à des opérations importantes de terrassement, de déroctage, de dragage et de déblais à savoir :

- pour la partie terrestre

Réalisation du bassin portuaire, du chenal d'accès, du bassin nautique, de deux bassins d'eau douce, de divers aménagements terrestres associés, de la plage d'amortissement de la houle et de la reconstitution du massif dunaire arrière.

Le chenal et le port seraient dragués et déroctés.

La carrière de Bréthomé serait vidée et comblée.

L'ensemble de ces opérations représente un volume des déblais à extraire de 1,9 millions de m<sup>3</sup>. Le volume des remblais est évalué à 1,3 Mm<sup>3</sup>.

Les matériaux excédentaires (600 000 m<sup>3</sup>) seront mis en décharge sur des sites de stockage de type classe 3 existant dans un rayon de 6 km.

- pour la partie maritime

Réalisation des ouvrages de protection (2 récifs brise-lames semi immergés) nécessitant la mise en place d'accès provisoires pour les engins de chantier, réalisation d'ouvrages de protection complémentaire à l'entrée du bassin portuaire, creusement du chenal d'accès en mer, estacade d'observation.

Le creusement du chenal représente 70 000 m<sup>3</sup> de matériaux à extraire.

Quelques observations favorables évoquent les nuisances qui ne seront que passagères, le bruit qui sera atténué et la circulation encadrée.

De très nombreuses personnes défavorables au projet ont fait des observations sur les nuisances sonores, les problèmes de circulation, la dégradation des routes, les émissions de poussières, la présence de boues (en période humide), les gênes visuelles, les vibrations générées par des tirs de mine pour le déroctage fragilisant les habitations, la pollution atmosphérique en général, et aussi des effets négatifs sur le commerce et la fréquentation touristique.

Ces personnes dénoncent : l'atteinte à la qualité de vie, à la tranquillité, les perturbations, la circulation, les pollutions, l'utilisation d'explosifs, la fragilisation des habitations

***La Commission d'enquête*** considère que l'extraction de près de 2 Mm<sup>3</sup> de déblais, leur transport, les terrassements, enrochements, constructions et aménagements afférents à la réalisation du port représentent un chantier colossal qui durerait trois ans et générerait, forcément, de multiples nuisances pour les résidents et les touristes habituels de la commune et vraisemblablement des communes voisines.

*Leurs inquiétudes sont bien compréhensibles : les travaux auront nécessairement un impact sur leur vie quotidienne, quelles que soient les mesures réductrices envisagées.*

*La poussière, le bruit, entre autres, ne pourront être évités.*

*Si le port se réalisait, il est indéniable que les mesures organisationnelles et techniques de chantier envisagées telles que la mise au point d'un plan de circulation, l'organisation du trafic sur la zone chantier, les aménagements routiers, l'aménagement de la sortie de chantier ne permettraient pas de les supprimer même en astreignant les entreprises à respecter les obligations d'un cahier des charges très encadré.*

*Sur un des points les plus sensibles évoqués, celui concernant les opérations de déroctage au moyen de tirs de mine qui induiraient des vibrations pouvant être à l'origine d'une fragilisation et de fissuration des habitations et immeubles avoisinants, la Commission d'enquête regrette que ce sujet n'ait pas été particulièrement développé dans le dossier. Si la constatation de dégâts dus aux travaux, était avérée, il serait légitime que les riverains réclament une indemnisation en cas de constat de dégradations consécutives à ces opérations de déroctage.*

*C'est donc à bon droit que les nombreuses personnes ayant fait des observations puissent être inquiètes de cette situation qu'elles ont décrite.*

## 10/ NUISANCES, POLLUTION, DÉCHETS LIÉS À L'EXPLOITATION

Les nuisances, pollutions et déchets, évoqués ci-après, sont ceux liés à l'exploitation du port s'il était réalisé et portent sur :

- la qualité et le brassage de l'eau du bassin portuaire
- le fonctionnement du port
- l'utilisation et la circulation des bateaux

L'argument le plus souvent développé par les personnes favorables à la réalisation du port est qu'il permettra d'avoir une plage sans danger et débarrassée des nuisances sonores, olfactives et toxiques générées par des tracteurs de plus en plus nombreux.

Certaines écrivent, aussi, que le port préservera l'environnement par une bonne maîtrise de la gestion des déchets.

Il n'y aura pas d'impact sur la pollution, le port étant conçu et réalisé HQE, conformément aux normes européennes. Le ruisseau de la Normandelière, canalisé, sera ainsi assaini garantissant une plage plus propre.

Beaucoup d'observations défavorables au projet insistent sur :

- les pollutions qui seraient générées dans le bassin portuaire, par le dragage et les bateaux entraîneraient un impact sur la qualité physico-chimique et microbiologique de l'eau induisant par ailleurs une pollution des nappes souterraines et une mauvaise qualité des eaux de baignade à proximité immédiate de la sortie du chenal
- ce qui resterait de la plage de la Normandelière subirait diverses nuisances liées à l'exutoire que constituerait la sortie du port
- le rejet des boues de dragage en mer entraînerait une pollution automatique de l'estran de la Normandelière, du marais Girard et des plages des Dunes
- il n'y a pas d'aire terrestre en vue pour la collecte de boues de dragage
- le dragage consistant au nettoyage du fond du bassin entraîne des rejets généralement chargés de métaux lourds, résidus de peinture et autres, ce qui polluent beaucoup les eaux et les crustacés
- les dégazages sauvages ainsi que tout ce que certains plaisanciers peuvent jeter par-dessus bord considérant l'océan comme une poubelle
- les peintures antifouling (antisalissure) qui génèrent des biocides modifiant totalement sur les côtes environnantes le comportement des mollusques, crustacés et poissons et provoquant lentement mais sûrement leur disparition
- pollution lumineuse impactant les oiseaux sur leur trajet de migration
- les nuisances sonores dues au vent dans les drisses des bateaux
- le port, n'étant drainé par aucune rivière, les bateaux rejetant divers détritiques, aurait de fortes chances de ressembler à un égout à ciel ouvert pourraient se retrouver sur les plages

**La Commission d'enquête** considère que les éventuelles répercussions sur la santé à long terme, peuvent pousser à s'interroger sur l'innocuité de ces nuisances. Les activités de loisirs, baignade, activités nautiques, promenades le long du littoral, seront également impactées. Les risques de pollution du bassin portuaire semblent bien réels, avec leur impact indirect sur les eaux de baignade et les plages à proximité. Le risque zéro n'existe pas même si un maximum de précautions semblent vouloir être prises par le Maître d'ouvrage.

Des mesures conservatoires semblent avoir été prévues dans le projet pour circonscrire les pollutions de tous ordres pendant l'exploitation du port, s'il se réalisait. Mais, il apparaît que ces pollutions seront plus difficiles à maîtriser s'agissant d'eau qui ne serait renouvelée que par le marnage et, par ailleurs, s'agissant d'un accès au port beaucoup plus restreint.

Comment les habitants de la commune et les touristes réagiront-ils quand ils découvriront, trop tard, que la pollution de leur port n'est plus maîtrisable, la difficulté réside dans le suivi rigoureux du respect des consignes pour maintenir les lieux en état de propreté ?





## MOTIVATIONS DE L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les motivations de la Commission d'enquête devant l'amener à émettre un avis sur la présente enquête, résultent : du déroulement de l'enquête – des lois et règlements en vigueur – du contenu du projet de création du port – de la nature des observations – des auditions pratiquées par la Commission.

La présente enquête se rapporte aux articles R 123-1 et L 123-1 et suivants du Code de l'Environnement, en raison de la nature du projet de création du port de plaisance de Brétignolles, susceptible d'affecter l'environnement.

Ne seront traités, dans cette enquête « Impact environnemental », que les effets sur la partie terrestre ou immédiatement maritime.

Cet aspect, sur l'impact environnemental du projet de port, partie intégrante de l'appréciation des éléments de l'utilité publique d'un projet, a été évoqué dans la synthèse de l'enquête sur la Déclaration d'Utilité Publique, de façon générale.

Ainsi, après analyse et examen,

### **La Commission d'enquête considère que :**

- Préalablement à l'ouverture de l'enquête, *la publicité* de l'enquête publique par voie *d'affichage* dans les mairies, Préfecture et Sous-Préfecture a été faite régulièrement, de même que « *l'avis d'enquête publique* » publié à deux reprises dans 3 journaux du département de la Vendée.

- Le public a pu consulter en toute commodité le dossier d'enquête publique et avoir accès aux registres d'enquête, à la mairie de Brétignolles, Préfecture et Sous-Préfecture, où ils se trouvaient, malgré les difficultés rencontrées et dénoncées par le public, notamment, quant aux incertitudes des informations et de la méthodologie, les difficultés de lisibilité du dossier.

- Toutes les phases de la procédure d'enquête publique ont été respectées et notamment qu'il a été satisfait aux demandes du public.

- Les observations formulées pendant l'enquête publique, ont toutes été évaluées, analysées et prises en considération par la Commission d'enquête, en retenant parmi elles, les suggestions ou celles confortant son avis dans chaque thème d'observations.

- Le projet de port n'est pas élaboré dans une optique de développement durable puisqu'il serait porté atteinte au patrimoine historique, naturel, culturel, paysager, environnemental et touristique du site

- La Ferme de la Normandelière subirait un impact considérable sur l'exploitation en raison de la réalisation du port : disparition de 17 ha de terres labellisées bio, dont 11 ha constitués par des zones humides, la plupart en prairies de fauche. Cette situation aurait, également, un impact sur la contribution de la ferme à l'équilibre de la biodiversité.

- L'atteinte générale à l'environnement serait importante du fait de l'ampleur des travaux, de la destruction des zones humides et d'une partie du littoral, de la transformation des paysages, de la rupture physique entre la plage de la Normandelière et la plage du Marais Girard, de la répercussion sur la biodiversité, ces atteintes n'étant pas suffisamment compensées par des mesures.

- L'impact sur la faune et la flore serait très important en termes de destruction, même si des mesures compensatoires prévoient le transfert et la réimplantation des espèces protégées dans d'autres lieux, l'adaptation à ces nouveaux habitats n'étant pas garantie.

- Le site de la Normandelière, bien que se trouvant en dehors des zones naturelles protégées, est encerclé par trois d'entre elles, à peu de distance, et qu'elles seront forcément indirectement impactées par la réalisation du projet, compte tenu des interactions possibles entre les zones, notamment en ce qui concerne la faune qui ne connaît pas les frontières.

- Si certaines pollutions sont provisoires, notamment pendant les travaux, d'autres seront inévitablement irréductibles, mais sont liées et communes à toute exploitation de port : risque de pollution du bassin portuaire pouvant impacter la qualité des eaux de baignade et les organismes benthiques et halieutiques ainsi que la qualité du sable des plages.

- La richesse géologique et archéologique du site est un obstacle considérable à la réalisation du projet pour les raisons suivantes :
  - il est dit et prouvé que, sur le plan géologique, l'estran rocheux, entre autres, est d'un grand intérêt pédagogique, scientifique, au point qu'il mériterait, selon un hydrogéologue, d'être classé au patrimoine mondial de l'Unesco,
  - sur le plan archéologique, les découvertes prouvant des traces de vie humaines et animales, plusieurs siècles avant Jésus Christ, sont établies et ont provoqué, le 22 juillet dernier, un arrêté d'opération d'archéologie préventive de la DRAC.

- L'avis de l'autorité environnementale, contesté par le Maître d'ouvrage, qui indique, notamment, que le port :
  - serait grand consommateur d'espace
  - détruirait un espace naturel d'intérêt général
  - serait dangereux pour la navigation
  - engendrerait des coûts d'entretien du chenal importants
  - créerait le déséquilibre financier pour le budget communal,est parfaitement justifié eu égard à la nature des observations, des constatations, études et investigations de la Commission d'enquête qui adhère complètement à cet avis.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, la Commission d'enquête émet **un avis défavorable** à l'enquête dite « Impact environnemental » dans le cadre du projet de création du port de plaisance de Brétignolles sur Mer, tel que présenté dans le dossier soumis à la consultation du public.

La Roche sur Yon le 8 décembre 2011

Le Président de la Commission d'enquête

*Bernard PIPET*

Les Membres titulaires de la Commission :

*Jean LE DIGABEL* Commissaire enquêteur

*Françoise BELIN* Commissaire enquêteur

*Paul MAURAND* Commissaire enquêteur

*Jean-Claude VERDON* Commissaire enquêteur