

Projet de port de Brétignolles

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Messieurs les membres titulaires,

Il me semble important d'insister sur la notion désormais bien connue de séquences ERC (éviter, réduire, compenser).

Le triptyque **éviter-réduire-compenser** (ERC) a été introduit en droit français par la **loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature**, texte fondateur en matière d'évaluation environnementale. Son article 2 fixait la règle selon laquelle les documents d'urbanisme ainsi que les travaux ou projets d'aménagement entrepris par une collectivité publique ou soumis à autorisation devaient « *respecter les préoccupations d'environnement* ». Ce même article 2 ajoutait que les études préalables aux projets risquant de porter atteinte à l'environnement devaient être complétées d'une étude d'impact contenant notamment « *les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement* ».

Un mouvement récent d'accélération de la prise en compte de la séquence ERC, conforté par la loi pour la reconquête de la biodiversité du 8 août 2016

En donnant aux principes de **prévention** (article 3) et de **réparation** (article 4) valeur constitutionnelle, la **Charte de l'environnement**, annexée à la Constitution en 2005, est venue offrir un cadre juridique renforcé à la séquence ERC.

ARTICLES 3 ET 4 DE LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT

« **Article 3.** - *Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.*

« **Article 4.** - *Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.* »

La mise en oeuvre du **Grenelle de l'environnement** a donné un nouvel élan à la séquence ERC. La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, dite « **Grenelle I** », a précisé notamment les atteintes aux **continuités écologiques** (trame verte et bleue).

Le dossier présenté à l'enquête rend compte des réponses du porteur du projet aux recommandations exprimées par l'Autorité Environnementale.

Il aurait été intéressant de connaître l'avis final de l'AE sur les réponses apportées.

Les éléments apportés par le porteur de projet sur l'impossibilité d'éviter le port à Brétignolles ne semblent pas pertinents et suffisamment convaincants.

Le port de St Gilles a été pris en considération pour dire qu'il fallait un port à Brétignolles.

Les arguments avancés n'ont pas fait l'objet d'études très poussées.

J'ai moi-même été confronté à cette situation en tant qu'aménageur en région parisienne sur une zone humide, où l'on était parti du principe que l'on ne pouvait pas éviter. Nous avons demandé à notre client, dont le projet était situé en partie sur cette zone humide d'étudier une alternative à son projet en évitant cette zone humide. Il a finalement trouvé des solutions et donc nous avons pu proposer cet évitement à la DDT 77 et à la DRIEE qui l'ont accueilli avec satisfaction.

Donc dire d'emblée, on ne peut pas pour telle ou telle raison sans avoir fait l'étude est une démarche biaisée.

Voici la demande de l'AE :

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.

La réponse du porteur de projet est pour le moins rapide.

Un examen attentif de l'arrière port de St Gilles et principalement sur la Vie aurait eu le mérite de vérifier la conclusion apportée :

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.

Il convient de souligner que sur les 915 places prévues à Brétignolles, environ 750 sont destinées à des petites unités inférieures à 6-7 m et qui passent sous un pont dont le tirant d'air est limité à 6 m pour accéder à leur emplacement.

Reprenons les éléments de réponse apportés. Il est évoqué plusieurs points :

- Le ponton n°8
- Le quai destiné à Bénèteau en 2011
- Les zones au-delà du pont de la Concorde

Les photos Google ci-dessous montrent le potentiel de ces zones en termes d'aménagement (zones entourées en rouge sur les photos).

Il aurait été intéressant que le porteur de projet présente au moins quelques études de faisabilité sur des aménagements possibles à l'emplacement du Ponton n° 8 et en face de celui-ci, à l'emplacement d'un quai pour Bénèteau, projet abandonné par Bénèteau.

De même au-delà du pont de la Concorde où une zone située face à celle occupée par des bateaux amarrés sur filière, présente un potentiel non négligeable, dans le lit de la Vie, donc avec du courant et moins d'ensablement potentiel. L'argument du tirant d'air n'étant pas recevable car c'est la même chose pour le port de Brétignolles où il y a aussi un tirant d'air limité pour accéder à la zone des petits bateaux



L'envasement est évoqué comme un point de blocage à tout développement, mais cette affirmation n'est pas étayée par des simulations précises de volumes de dragages à réaliser. C'est la même chose pour la zone proche d'une animation ponctuelle de fête foraine limitée à deux mois l'été, on se demande pourquoi on ne peut aménager une zone d'amarrage des bateaux à cause d'une fête foraine située sur la terre!!

En conclusion le porteur de projets indique :

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.

C'est un peu court pour un projet d'investissement de 43 millions d'euros.

D'une part on ne traite que de St Gilles, et d'autre part Port Olona n'est pas évoqué. Il aurait été légitime d'étudier là aussi les possibilités d'extension sur le port des Sables d'Olonne.

Le porteur de projet dans ses arguments sur le port de pêche de St Gilles, indique que des bateaux de pêche ont délaissé les Sables pour St Gilles, d'où l'impossibilité de proposer des places pour de la plaisance. Dans ces conditions, pourquoi ne pas avoir réalisé une étude de faisabilité pour héberger des bateaux de plaisance en substitution des places libérées par les bateaux de pêche partis à St Gilles.

Il s'avère que la réponse à l'AE est incomplète à la fois parce que les variantes n'ont pas été étudiées, qu'il y a un amalgame entre les petites unités et les bateaux de plus grande taille et également parce qu'aucune analyse multicritères n'est produite alors qu'elle était explicitement demandée :

Elle recommande également de présenter les résultats des analyses des différents types de variantes étudiés sous forme d'analyse multicritères.

Je considère que l'Autorité Environnementale devrait se saisir de cette réponse incomplète pour s'intéresser à cette question cruciale : peut-on **éviter un port à Brétignolles** en étudiant réellement des alternatives sur les ports de St Gilles et des Sables d'Olonne.

La notion d'**évitement** retrouverait alors tout son sens dans l'esprit de la loi.

Je vous remercie, Monsieur le Président et Messieurs les membres titulaires à prendre en compte cette notion d'évitement car elle est un point essentiel pour ce projet de port que bien sûr je conteste vivement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Messieurs les membres titulaires, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pierre FIAT