

## Enquête publique relative au projet de construction d'un port de plaisance à Brétignolles sur Mer

### Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Au terme de l'enquête publique qui s'est déroulée du 6 août au 29 septembre 2018, le maître d'ouvrage prend acte avec satisfaction de la forte participation du public et du nombre important d'observations recueillies.

Le présent mémoire a pour objet de répondre aux questions posées par la commission d'enquête dans le procès-verbal de synthèse. Ce mémoire est accompagné d'annexes jointes en fin de document.

Pour faciliter la lecture de ce document et vérifier sa concordance avec le procès-verbal de synthèse, il reprend la numérotation retenue par la commission d'enquête.

#### 3.2.1 – La qualité du dossier

- ✓ **Pourquoi n'avoir pas joint dès la constitution du dossier, (ou lié informatiquement), des résultats d'études :**
  - **Ou antérieures (ex Etudes BRGM évoquées par la Chambre Régionale des comptes) au dossier de la présente enquête**
  - **Ou complémentaires et postérieures au projet, objet de l'enquête publique en 2011 (ex: mission MC1 conduites par Arcadis)**

L'enquête publique a pour objet de permettre au public de prendre connaissance du projet et d'émettre un avis à son sujet.

Pour un projet d'une telle complexité, le maître d'ouvrage aurait pu effectivement joindre au dossier l'ensemble des études réalisées depuis 2003, qui représentent plusieurs milliers de pages et qui pour la majorité d'entre elles sont d'un niveau de complexité technique ou scientifique très élevé.

Cette option aurait eu deux effets négatifs :

- Face à un tel volume et avec un tel degré de complexité, le dossier n'aurait pas été accessible et compréhensible pour le grand public,
- D'autre part, en cas de contentieux, cette complexité du dossier aurait pu être reprochée au maître d'ouvrage.

Ce dernier a donc choisi de synthétiser les études techniques de conception du port pour se concentrer sur l'objet central de l'enquête, à savoir l'étude des incidences positives et négatives de l'opération.

La Communauté de Communes constate que malgré cet effort de concision, les participants à l'enquête publique ont été très peu nombreux à lire attentivement le dossier.

L'analyse des observations permet de s'en convaincre. Parmi celles-ci, on peut citer par exemple le nombre important de contributions pointant à tort les conséquences du projet sur l'endettement de la commune de Brétignolles sur Mer, alors que le dossier indique très clairement que l'emprunt sera souscrit par l'intercommunalité.

Le travail d'élaboration du dossier d'enquête a été mené en étroite concertation avec l'autorité compétente. Ses demandes de compléments (par exemple la production d'une étude sur le marché nautique) ont toutes été prises en compte.

Les services de l'Etat n'ont jamais demandé la production intégrale des études préalables.

Enfin, la loi confère à l'autorité environnementale le soin de porter une appréciation sur la qualité des dossiers d'enquête publique. L'avis de l'AE, exprimé par le CGEDD qui est rompu aux projets de grande ampleur, a souligné la qualité du dossier présenté par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.

Le maître d'ouvrage doute que le renvoi à des documents extérieurs au dossier d'enquête, disponibles sous forme dématérialisée, soit autorisé par la réglementation, même si cela a pu se produire au cours d'autres enquêtes. En effet, la doctrine indique que durant l'enquête publique, seuls les documents constituant le dossier d'enquête sont pris en compte et l'article R.123-9 du code de l'environnement exige la mise à disposition du dossier intégral en support papier au siège de l'enquête.

Si les études préalables n'ont pas été jointes, tous leurs résultats sont quant à eux présentés dans le dossier d'enquête publique.

A titre d'exemple, s'agissant des récifs dans l'avant-port, les modélisations réalisées en fin d'année 2009 sont présentées dans le document C.

Ces études n'ont pas été dissimulées au public puisqu'elles sont citées, soit dans la bibliographie générale de l'étude d'impact (cas de l'étude d'impact réalisée en 2006 par la société BCEOM), soit dans les chapitres correspondants du dossier. Ainsi, l'étude MC1 conduite par ARCADIS est citée à plusieurs reprises (cf. ci-dessous p.34 du document C) :

#### **\* Hydrogéologie**

Le volet hydrogéologie des études du Port de Brétignolles a comme objectif d'anticiper les impacts hydrogéologiques prévisibles du projet, en vue de maîtriser les niveaux de nappe adjacents au port et de confirmer le respect des zones vertes aux intrusions d'eaux salées dans les terrains.

Dans ce contexte, des investigations de terrain ont notamment été engagées et ont contribué à une actualisation des connaissances et de la compréhension du fonctionnement hydrogéologique du site.

Les modélisations établies sur la base de ces données ont permis de mettre en exergue les points suivants (Source : Arcadis, 2016):

- Pas d'intrusion saline dans les nappes adjacentes ;
- Baisse du niveau de nappe possible, notamment dans la zone humide du Marais Girard (délimitée par le Syndicat mixte du SAGE Auzance Vertonne, données à jour fournies en 2016).

Cette baisse possible du niveau de nappe a donc été intégrée aux hypothèses retenues pour la conception des ouvrages : une solution de parement étanche en périphérie le long du marais Girard (zone Nord-Ouest du bassin portuaire) est intégrée au projet. Ainsi, les niveaux hydrogéologiques autour du port sont maintenus à l'instar du fonctionnement hydrogéologique actuel (Source : Arcadis, 2016).

La portée des quelques observations portant sur l'exhaustivité du dossier d'enquête publique doit être relativisée.

En effet, leurs auteurs, qui pour la plupart se sont manifestés en toute fin d'enquête, n'ont pas jugé utile de questionner le porteur de projet ou ses bureaux d'études. Cette démarche préalable leur aurait pourtant permis d'éviter de formuler des réserves qui pour la plupart sont infondées.

Compte tenu de ce qui précède, le maître d'ouvrage estime que :

- La production intégrale des études préalables aurait nuit à la compréhension du dossier par le grand public,
- La réglementation ne permettait pas de renvoyer le lecteur vers des documents extérieurs au dossier d'enquête,
- Les études préalables n'ont pas été dissimulées au public puisqu'elles sont mentionnées dans la bibliographie ou dans le corps du dossier,
- Les auteurs d'observations soulevant le caractère incomplet du dossier n'ont jamais cherché à obtenir des informations complémentaires auprès du maître d'ouvrage et leur attitude démontre donc leur parti pris,
- L'avis de l'autorité environnementale, exprimé par le CGEDD, valide les choix opérés par le maître d'ouvrage.

- ✓ **Le Préfet de Vendée a mis fin en 2010 à la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) que les services de l'Etat assuraient à cette époque auprès de la commune de Brétignolles sur Mer.**
  - **Pourquoi pour la poursuite de ce projet et l'élaboration de celui objet de l'enquête, ni la commune ni la communauté de communes ne se sont associées une AMO ?**
  - **Est-il envisagé de le faire dans la perspective de poursuivre le projet notamment avant de définir l'avant-projet détaillé et les dossiers de consultation des entreprises ?**

Cette question soulève deux problématiques distinctes :

- Le groupement de maîtrise d'œuvre retenu par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie a-t-il toutes les compétences nécessaires pour élaborer un projet de cette ampleur ?
- Une prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage aurait-elle permis de consolider les études de conception du projet ?

**Sur le premier point**, le maître d'ouvrage tient tout d'abord à revenir sur les compétences des entreprises qui forment le groupement de maîtrise d'œuvre.

Aux quelques références de BRL relevées par la commission d'enquête dans son procès-verbal de synthèse, on pourrait ajouter les suivantes qui figurent sur le site internet de cette société d'envergure internationale:

- Étude de consolidation des endiguements du fleuve Sénégal, de Diama à Rosso (2005),
- Étude sur les ouvrages hydrauliques sur le fleuve Congo à Brazzaville (2013-2016),
- Études techniques maritimes dans le cadre de l'extension du Port Est de la Réunion (2012-2015),
- Plan de prévention des risques contre les pollutions marines par hydrocarbures dans le Golfe du Mozambique (2005),
- Assistance à la maîtrise d'œuvre pour l'extension et la modernisation de Puerto Cortes (2014-2015),
- Missions de conception et d'accompagnement des travaux pour la réalisation d'une marina privée de 500 places (Puerto Bonito) - (2005),

- Bahrein - Étude de faisabilité pour l'accueil de navires type Newcastelmax au terminal aux aciers GIIC (2014).

BRL est donc l'un des maîtres d'œuvre français les plus expérimentés en matière de travaux maritimes.

A ses côtés, l'expertise de Jean BOUGIS, sous-traitant du groupement de maîtrise d'œuvre, est tout aussi édifiante. Voici la liste de ses références pour les seuls travaux portuaires :

#### **Hydrodynamique maritime et ouvrages portuaires**

- Etude et analyse de procédés d'atténuation de la houle pour la protection de sites côtiers
- Etude théorique et numérique d'une protection anti-houle pour l'avant-port de Dieppe
- Etude des conditions de confort et de sécurité d'un abri estival à l'Ouest du port des Issambres
- Etude de l'atténuateur de houle ASB-5000
- Etude d'implantation d'atténuateur de houle ASB-5000 pour l'avant-port de Dieppe
- Etude de faisabilité d'un appontement flottant pour le port de pêche de Nouakchott en Mauritanie
- Pré-études d'impacts et préparation d'offres d'aménagement de canaux et de voies navigables (création de canaux neufs et mise au gabarit européen de canaux existants)
- Etude hydrodynamique du ponton d'accostage en béton armé pour la gare maritime de la liaison Lorient-Groix à Lorient
- Etude bibliographique des brevets concernant les systèmes de protection contre la houle
- Etude et modélisation de l'agitation du port de La Baule – Le Pouliguen
- Modélisation de l'agitation pour l'aménagement du port de Sidi Youssef en Tunisie
- Etude de l'aménagement du port de La Turballe (Quai de pêche et abri estival pour la plaisance) avec modélisation de l'agitation
- Etude de faisabilité de l'utilisation d'une barge pour la protection contre la houle du site de préfabrication des piles du pont de Rion-Andirion en Grèce
- Etude d'agitation du port de La Flotte en Ré pour l'installation d'une protection anti-clapots au moyen de pontons flottants
- Etude d'agitation du port de la Pointe des Galets à la Réunion pour l'installation d'une protection brise-houles (pontons flottants, ASB et digue)
- Etude diagnostic des désordres d'origine hydrodynamique des ouvrages défensifs des ports des Pyrénées Atlantiques (Biarritz, Guéthary, Saint-Jean de Luz, Socoa et Hendaye) avec modélisation d'approche de la houle
- Etude de l'aménagement de l'entrée du port de Saint Jean de Luz – Ciboure avec modélisation de l'agitation
- Modélisation de l'impact de la jetée de Gamaritz sur l'agitation dans la passe d'entrée du Port des Pêcheurs de Biarritz
- Etude hydrodynamique pour le remplacement du ponton d'accostage dans l'avant port de Sauzon : étude de l'amélioration de la protection du plan d'eau, étude d'agitation et de la tenue à la mer du ponton
- Etude hydrodynamique pour le remplacement du ponton d'accostage de la liaison entre l'île d'Yeu et le continent à Fromentine
- Etude du comportement hydrodynamique du ponton brise-clapots des infrastructures de pêche dans l'anse du Driasker à Port-Louis
- Etude de faisabilité d'un poste d'accostage pour les navires de commerce à Port-Camargue – Synthèse des études réalisées
- Etude hydrodynamique de l'extension des ports de plaisance de Nemours et de Nuisement sur le Lac du Der, avec modélisation de l'agitation des deux ports : concours gagné puis exécution avec installation d'atténuateurs de houle de type ASB-3000 et de brise-lames flottants en béton.
- Données physiques et aspects hydrodynamiques pour la conception des quais destinés aux vedettes à passagers des ports départementaux de Guadeloupe (7 ports)
- Etude des actions des lames sur les rehausses des piles du pont de Rion-Andirion lors de leur préfabrication
- Etude du comportement hydrodynamique du ponton flottant du Pôle Course au Large dans l'Anse du Ter à Lorient
- Détermination des actions de la houle sur des ouvrages intérieurs du port de Sainte-Rose de la Réunion
- Etude hydrodynamique pour l'aménagement du port de Sainte-Rose de la Guadeloupe
- Analyse de la tenue du talus en galets du Quai n°8 du port de la Pointe des Galets à la Réunion
- Etudes d'agitation pour l'extension du port d'Essaouira au Maroc

- Etude d'optimisation, puis étude d'exécution, des pontons brise-clapots Sud, Nord-Ouest et Nord du projet d'extension du port de Sainte Catherine à Locmiquélic
- Etude d'agitation pour la troisième phase d'extension du port de commerce Bienvenue-Galisbay de Saint Martin aux Antilles
- Etude d'agitation pour la protection de la Marina Fort Louis de Saint Martin aux Antilles
- Etudes hydrodynamiques pour la création de la Marina de Puerto Bonito en République Dominicaine
- Etude de la protection contre la houle des aménagements du port de plaisance du Moulin-Blanc à Brest
- Etude de la protection contre la houle des aménagements du port de plaisance du Château à Brest
- Etudes hydrodynamiques des pontons brise-clapots pour l'exécution de l'extension du bassin à flot du port de Piriac sur Mer
- Etude hydrodynamique de faisabilité pour la tenue d'un ponton flottant accueillant du public sur la Loire à Orléans
- Estimation de l'agitation et évaluation du comportement hydrodynamique de ras-débordoirs pour la DTM de Brest
- Etude hydrodynamique pour la création d'un appontement démontable pour le port départemental de Cannes
- Ancrage des pannes d'appontements Flottants du bassin Nord-Est du port de plaisance du Frioul
- Etude du comportement hydrodynamique du ponton brise-clapots du nouveau poste des lamaneurs du Port Autonome de Marseille
- Aménagement portuaire sur l'estuaire de l'Aber Wrac'h : Etudes hydrodynamiques pour la tenue des ouvrages brise-clapots flottants
- Extension du port de Saint-Cast : Etudes hydrodynamiques pour la tenue des ouvrages brise-clapots flottants
- Etude hydrodynamique d'un voile brise-clapots pour le port de plaisance de Port Camargue
- Etude hydrodynamique des brise-clapots flottants pour le port de plaisance de l'Etang Z'abricots en Martinique (exécution d'un projet variante et spécifications d'essais)
- Etude du comportement hydrodynamique des pontons brise-clapots du bassin du Grand Large à Dunkerque
- Etude des ancrages des navires de grande plaisance le long de la jetée Albert Edouard du port départemental de Cannes (côté intérieur)
- Evaluation du risque d'aggravation de l'agitation par la couverture de la darse Charles Félix dans le port de Nice
- Evaluation des efforts hydrodynamiques pour la création d'un poste Ro-Ro au port de Basse Terre en Guadeloupe
- Evaluation des efforts hydrodynamiques pour la création d'une estacade fixe à Saint-Paul sur l'île de la Réunion
- Analyse de la stabilité hydrostatique d'un ponton en béton pour le port de plaisance de Port Camargue
- Etude d'agitation du plan d'eau de la Base Opérationnelle de l'Île Longue dans la Rade de Brest
- Etude d'agitation de Port-Médoc – Identification de phénomènes indésirables et recherche de solutions pour y remédier
- Reconstruction des quais 7 et 8 du port de Pointe-à-Pitre pour le Port Autonome de la Guadeloupe – Données physiques et aspects hydrodynamiques
- Evaluation des efforts hydrodynamiques pour l'extension du quai de l'Île aux Marins dans l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon
- Etude hydrodynamique d'un voile brise-clapots pour le port de plaisance de Toulon-Darse-Vieille
- Evaluation des efforts hydrodynamiques sur les appontements du port de plaisance de Cassis
- Etude hydrodynamique d'une estacade avec un écran partiel pour le port de plaisance du Château à Brest
- Etude hydrodynamique d'un écran brise-clapots pour le port de plaisance de Port Servaux
- Etude hydrodynamique (avec étude d'agitation) de l'avant-port pour le confortement et l'extension des structures portuaires de Gruissan
- Etude hydrodynamique pour la tenue de l'appontement flottant des EFR du barrage de l'Île Longue
- Etudes hydrodynamiques pour l'utilisation des brise-clapots flottants de Kernevel pour l'aménagement du plan d'eau de la base des sous-marins de Lorient (tenue des brise-clapots et analyse de l'agitation résiduelle)
- Contribution aux études hydrauliques et sédimentologiques pour la mise à flot du port d'échouage de Pornichet
- Analyse des possibilités d'application du concept ATAP (brise-lames pneumatique) au site d'Ajaccio
- Analyse des possibilités d'application du concept ATAP (brise-lames pneumatique) sur différents sites du réseau TPM dans la Rade de Toulon
- Etudes hydrodynamiques pour la restructuration de l'entrée du port de plaisance en eau profonde de Pornichet
- Assistance technique en hydrodynamique pour le projet d'urbanisation en mer à Monaco (concours)
- Pré-étude hydrodynamique pour l'aménagement du port de plaisance de la Seyne sur Mer (concours gagné)
- Analyse des effets tridimensionnels d'une protection ATAP de longueur finie - Application à des sites de la Rade de Toulon

- Analyse des dispositions constructives de l'enracinement de la digue de protection du port de Grand'Rivière en Martinique
- Assistance pour la conception des ouvrages maritimes du nouveau port de plaisance de Bizerte en Tunisie
- Etude hydrodynamique pour la construction de nouvelles cales d'accostage pour le bac de Barcarin
- Etude hydrodynamique pour la réutilisation de pontons flottants comme brise-clapots pour le port de plaisance de Port Camargue
- Etude hydrodynamique de conception et d'exécution de la protection contre la houle du nouveau port de plaisance de la Seyne-sur-Mer
- Efforts d'accostage sur la panne d'avitaillement et efforts du vent sur les pannes de plaisance du port de plaisance de la Seyne-sur-Mer
- Etudes hydrodynamiques pour le réaménagement du môle central et des pontons de pêche du port de l'Herbaudière (Etude d'agitation et tenue des pontons brise-clapots)
- Etude hydrodynamique de la digue-caisson de protection contre la houle pour l'extension du port des Minimes à La Rochelle
- Etudes hydrodynamiques pour la création de la Marina des Roches Noires sur l'île Maurice (Etude d'agitation et renouvellement des eaux)
- Etude hydrodynamique du ponton d'accostage de la Pointe des Réchauds sur l'Île aux Moines
- Création d'un port de plaisance à la Normandelière à Brétignolles-sur-Mer – Contribution aux études hydrodynamiques et hydrosédimentaires pour la maîtrise d'oeuvre
- Etudes hydrodynamiques pour la reconstruction du poste d'accostage P4 du port de Calais
- Evaluation des efforts hydrodynamiques dimensionnants pour la protection du parking Bonaparte de Saint-Raphaël
- Etude de définition relative à la création d'un avant port Sud et de nouveaux postes à quai en extension des bassins de la Joliette à Marseille
- Etude hydrodynamique pour la réhabilitation du ponton de la gare de la Bourse à Saint-Malo
- Extension du port des Minimes à La Rochelle : Etude hydrodynamique d'exécution de la digue Nord de protection contre la houle
- Etudes hydrodynamiques pour la réalisation des ouvrages maritimes du Pôle d'activités marines de Saint-Mandrier
- Etude techniques pour la faisabilité d'un ouvrage de protection contre la mer pour le port du Grand Large, études d'agitation et de sédimentation
- Diagnostic et élaboration d'un programme de réparation et de confortement des ouvrages de protection des ports au Maroc Aspects hydrodynamiques (Nador, Al Hoceima, Tanger, Mohammedia, Casablanca, Safi et Agadir)
- Etude des états de mer incidents pour le confortement des ouvrages de protection du port de Cala-Iris au Maroc
- Etude hydrodynamique pour la protection d'un ponton de grande plaisance sur l'île de Dahlak en Eritrée

Enfin, la présence à leurs côtés de la société BIOTOPE, leader français en génie écologique, avec de très nombreuses références pour des projets de grande envergure, permet d'affirmer que le groupement retenu par la Communauté de Communes est parfaitement en mesure de concevoir un projet de ce type.

Avant eux, des études ont été conduites par SOGREAH (devenu ARTELIA) puis par BCEOM, qui sont toutes deux des entreprises de tout premier plan au niveau national dans la conduite d'opérations de ce type.

Au vu des éléments ainsi rappelés, rien ne permet de remettre en cause le processus d'élaboration du projet qui a été mené par des entreprises expérimentées aux termes d'analyses techniques complètes et portant sur l'ensemble des dimensions de l'opération.

**Sur le second point**, le maître d'ouvrage souhaite rappeler qu'il a bénéficié de l'assistance de la DDE (devenue DDTM) de la Vendée de 2003 à 2010. C'est au cours de ces 7 années que les principales composantes techniques du projet ont été définies :

- Conception des ouvrages en mer,
- Réalisation du bassin à l'intérieur des terres,
- Réutilisation de la carrière pour le stockage des matériaux.

Il n'est pas inutile de rappeler également que c'est la DDE de la Vendée qui a élaboré le dossier de mise en concurrence et qui a procédé à l'analyse de l'appel d'offres au terme duquel le groupement de maîtrise d'œuvre piloté par BRL a été retenu par la commune de Brétignolles sur Mer en 2009.

Depuis 2010, le projet a assez peu évolué sur le plan technique. Les seules modifications architecturales par rapport au projet soumis à l'enquête de 2011 concernent :

- La translation du bassin portuaire vers le Sud pour limiter les impacts sur la zone humide,
- La création du pont levant.

En revanche, la prise en compte des aspects environnementaux s'est considérablement renforcée avec la mise en œuvre d'un cortège de mesures compensatoires beaucoup plus dense qu'en 2011.

Ces modifications ont donné lieu à toutes les expertises complémentaires nécessaires, en particulier celles permettant de déterminer les conséquences du déplacement du bassin portuaire sur les risques de rabattement de nappes.

Après l'enquête, en cas de délivrance des autorisations, la Communauté de Communes bénéficiera du concours de plusieurs partenaires pour poursuivre la réalisation du chantier :

- Prestations du maître d'œuvre pour la poursuite des études au titre de la loi MOP : phases PRO, EXE, ACT, OPC et OPR,
- Prestations du maître d'œuvre au titre des missions complémentaires en géotechnique,
- Appui de Vendée Expansion pour la mise en œuvre de la phase judiciaire de l'expropriation,
- Prestation d'un coordinateur environnemental pour la mise en œuvre des mesures compensatoires et le contrôle du respect des engagements du maître d'ouvrage en phase travaux,
- Prestation d'un assistant à maître d'ouvrage écologue (mesure T-Mr-nt6).

En synthèse, le maître d'ouvrage rappelle que :

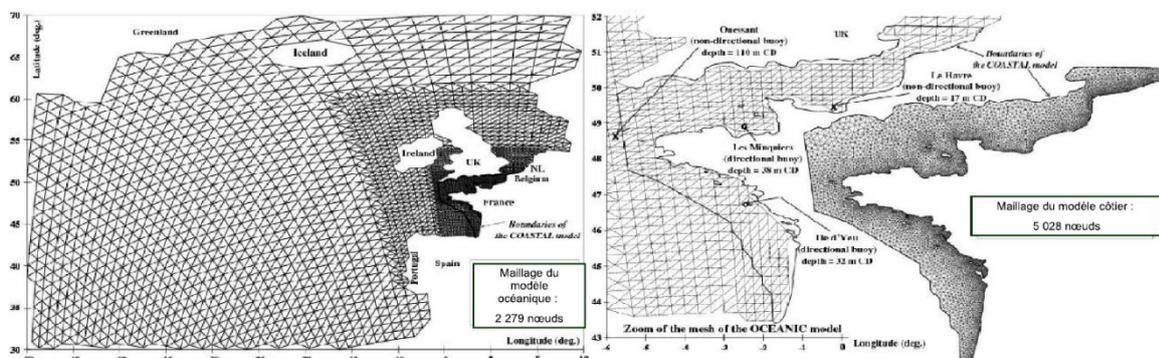
- La DDE de la Vendée a assisté la commune de Brétignolles sur Mer durant toute la phase de conception des composantes essentielles du projet,
- La DDE a vérifié la complétude des études d'avant-projet et la cohérence des conclusions de ces nombreuses expertises,
- C'est la DDE de la Vendée qui a préconisé l'attribution du premier marché de maîtrise d'œuvre (2008-2010) au groupement piloté par BRL,
- Ce groupement a été retenu par la Communauté de Communes quand elle a choisi de relancer l'opération en 2015,
- Ce groupement réunit de très nombreuses compétences, acquises dans le cadre de travaux similaires en France et à l'étranger,
- Les principes constructifs du projet n'ont pas évolué sensiblement et les ajustements réalisés ont été proposés à l'issue d'une nouvelle campagne d'études complémentaires,
- Après l'enquête, le maître d'ouvrage bénéficiera de l'appui technique de plusieurs partenaires déjà identifiés.

- ✓ **Quelle suite le maître d'ouvrage a-t-il l'intention de réserver à l'observation n°5053 qui souligne que Les résultats contenus dans la base de données ANEMOC sont issus de simulations numériques et qu'ils ne doivent en aucun cas être utilisés directement pour le dimensionnement d'ouvrages:**

**« ... Ils sont donc fournis à titre indicatif. Il est fortement recommandé de les compléter par des campagnes de mesures in situ. »**

La base de données ANEMOC est construite à partir de simulations rétrospectives sur une période 23 ans et 8 mois, du 01/01/1979 au 31/08/2002. Ces simulations ont été effectuées à partir du logiciel de modélisation des états de mer TOMAWAC, développé par EDF-LNHE, avec pour forçages météorologiques les champs de vent de la base de données ERA-40 (ECMWF).

Le modèle ANEMOC « façade Atlantique » est présenté dans les figures ci-dessous. Le premier modèle océanique dispose d'une résolution spatiale de 1 degré au large et 20km le long des côtes, il est supposé que tous les états de mer sont générés sur l'emprise couverte par ce modèle. Le second modèle côtier dispose d'une résolution de 2 à 3km près des côtes, ce modèle est forcé en limite par le premier modèle océanique.



Le modèle ANEMOC est calibré et validé sur la base de comparaison avec quatre bouées du réseau CANDHIS. Il est fondé sur l'acquisition de données réelles.

La comparaison des diagrammes quantile-quantile des hauteurs de houles données par le modèle et mesurées par les bouées sur une période donnée montre que le modèle **ANEMOC tend à surestimer les houles extrêmes, ce qui est conservateur.**

ANEMOC a été utilisé dans un 1<sup>er</sup> temps pour permettre l'établissement des études d'impact, l'étude de l'agitation et les pré dimensionnements d'ouvrage.

Dans le cas des ouvrages proches côtiers, **c'est la bathymétrie (la hauteur d'eau) qui contrôle la hauteur de houle (Mc Cowan)** et en fixe la hauteur de façon indépendante de la valeur au large.

Pour le dimensionnement, en particulier **par essai en canal à houle**, les valeurs de houle sont définies par rapport à la tranche d'eau maximale pouvant apparaître devant les ouvrages. Il a ainsi été retenu **des valeurs majorées (sécuritaires)** par rapport aux données ANEMOC utilisées pour l'étude d'impact.

Enfin, il est à noter que l'étude d'impact est construite sur base d'un avant-projet qui sera affiné dans le cadre des études d'exécution.

ANEMOC constitue une base de données fiable, couramment utilisée par les concepteurs d'ouvrages en mer.

Les récifs immergés n'ont pas été conçus en tenant exclusivement compte de ces données. D'autres études ont été réalisées pour dimensionner correctement les composantes du projet.

Postérieurement à la délivrance des autorisations administratives, les études d'exécution permettront de finaliser la conception des ouvrages portuaires.

### **3.2.2 – La concertation préalable**

---

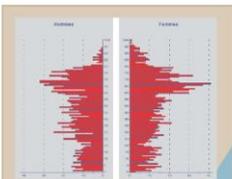
- ✓ **La commission d'enquête n'a pas de questions à poser sur ce point, mais elle laisse la possibilité au maître d'ouvrage de s'exprimer.**

Les modalités de la concertation préalable, qui s'est déroulée de 2003 à 2017, sont rappelées dans l'étude d'impact.

Cette procédure a été conduite tout d'abord par la commune de Brétignolles sur Mer et a donné lieu à de nombreuses réunions publiques, à une exposition en mairie au cours de laquelle une maquette a été présentée au public et à la mise à disposition d'un registre d'observations. Le conseil municipal a tiré le bilan de cette concertation avant de soumettre le projet à l'enquête publique en 2011.

Exemple de panneau d'exposition présenté dans le cadre de la concertation préalable conduite par la Municipalité

## Pourquoi réaliser un port de plaisance à Brétignolles sur Mer ?



Mis en évidence lors du recensement de la population de 1999, le déséquilibre démographique de la commune se traduit par une pyramide des âges inversée. 40% de la population a plus de 60 ans. L'apport de nouvelles activités économiques est l'un des moyens pour rétablir l'équilibre.



### Quel est l'avenir d'une commune comme Brétignolles sur Mer ?

C'est la question que la Municipalité s'est posée en début de mandat. Poursuivre le développement actuel, c'est prendre le risque de se trouver confronté à court terme à de nombreuses difficultés :

- vieillissement de la population
- transformation de la commune en ville d'été, trop fréquentée l'été,
- dégradation de la qualité de vie par la disparition des services en période hivernale (commerces, artisanat, services publics,...).

La Municipalité a recherché un projet qui apporte à la Commune :

- de l'activité économique et de l'emploi,
- une fréquentation touristique plus étalée dans l'année,
- des recettes permettant de financer les projets communaux (ceinture verte, lotissements destinés aux jeunes ménages, agrandissement des écoles,...).

La réponse à cette réflexion est la création d'un port de plaisance.

### Que peut apporter un port de plaisance à notre commune ?

Un port de plaisance, c'est tout d'abord un gage de développement économique pour Brétignolles sur Mer.

Selon une étude réalisée pour le compte du ministère de l'équipement, un port de plaisance apporte 7 emplois pour 100 anneaux (soit 56 emplois pour le projet envisagé). Chaque escale apporte en moyenne 152 € par nuit à l'économie locale.

Un port de plaisance, c'est aussi l'assurance de voir la fréquentation touristique de notre commune mieux étalée dans le temps. En effet, un port de plaisance est un lieu de promenade et d'animations tout au long de l'année, même pour les non plaisanciers.

C'est aussi une source importante de revenus pour la Commune, qui compensera la limitation du développement urbanistique, et permettra de stabiliser la fréquentation touristique de la Commune en période estivale.

#### Un projet utile au développement de l'industrie nautique

Il manque aujourd'hui 54 000 anneaux sur le littoral français. Cette pénurie est le principal frein au développement de l'industrie nautique, dont le leader français est vendéen (groupe Bénéteau), et à la création de nombreux emplois dans ce domaine d'activité.



A l'issue des enquêtes publiques de 2011, la Commune a poursuivi la démarche de concertation initiée dès 2003. Elle a organisé deux réunions publiques en 2013, le 7 juin et le 17 juillet. Préalablement à ces deux réunions, la commune a invité le 24 octobre 2012 les conseillers communautaires à venir échanger sur le projet de port de plaisance et débattre sur le portage à terme de celui-ci. Cette concertation a pris également la forme d'articles dans la presse ou dans le bulletin municipal « *Paroles de Brétignolles* », de publications régulières sur le site Internet de la ville et de la publication d'un rapport en décembre 2013 intitulé « *Port de Brétignolles-sur-Mer, l'avenir exemplaire* » qui retracent l'ensemble des engagements de la maîtrise d'ouvrage.

En 2015, la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie s'est vue confier la compétence portuaire. A ce titre, elle a lancé un appel d'offres pour réaliser les études nécessaires à la reprise du projet.

Un travail de compilation des données fournies par la commune et d'élaboration d'un nouvel avant-projet a été mené jusqu'en 2017, date à laquelle celui-ci a fait l'objet d'une nouvelle concertation publique.

Les modalités de concertation ont été définies par le conseil communautaire puis mises en œuvre par l'EPCI. C'est dans ce cadre que 4 réunions publiques ont été organisées afin d'associer les habitants des 14 communes du territoire. Une exposition a été présentée au siège de la Communauté de Communes et des registres ont été mis à disposition du public.

A l'exception des habitants de Brétignolles sur Mer, la population du Pays de Saint Gilles Croix de Vie s'est faiblement mobilisée, malgré la publicité donnée à cette concertation, et le nombre d'observations recueillies reste limité.

Parmi celles-ci, il est vrai que 4 associations environnementales ont fait part de leur hostilité au projet, considérant celui-ci « *d'un autre temps* » et appelant de leurs vœux « *de nouveaux modèles de développement* ».

Face à une opposition aussi frontale au projet, et en l'absence de toute proposition constructive, la Communauté de Communes n'a pas été en mesure de prendre en compte cette observation.

Durant l'enquête, si plusieurs observations ont regretté l'absence d'une consultation de la population des 14 communes sur ce projet, personne n'a nié les efforts de communication de la Communauté de Communes pour informer le public sur ce projet.

La concertation préalable a été conduite conformément à la loi, c'est-à-dire durant tout le processus d'élaboration du projet. La commune puis la Communauté de Communes ont défini les modalités de cette concertation qui ont été ensuite scrupuleusement respectées.

La concertation menée par la commune a permis de faire évoluer le projet pour améliorer son intégration environnementale et paysagère. En revanche, la concertation initiée par l'intercommunalité n'a pas suscité une mobilisation du public, malgré les mesures de publicité mises en œuvre.

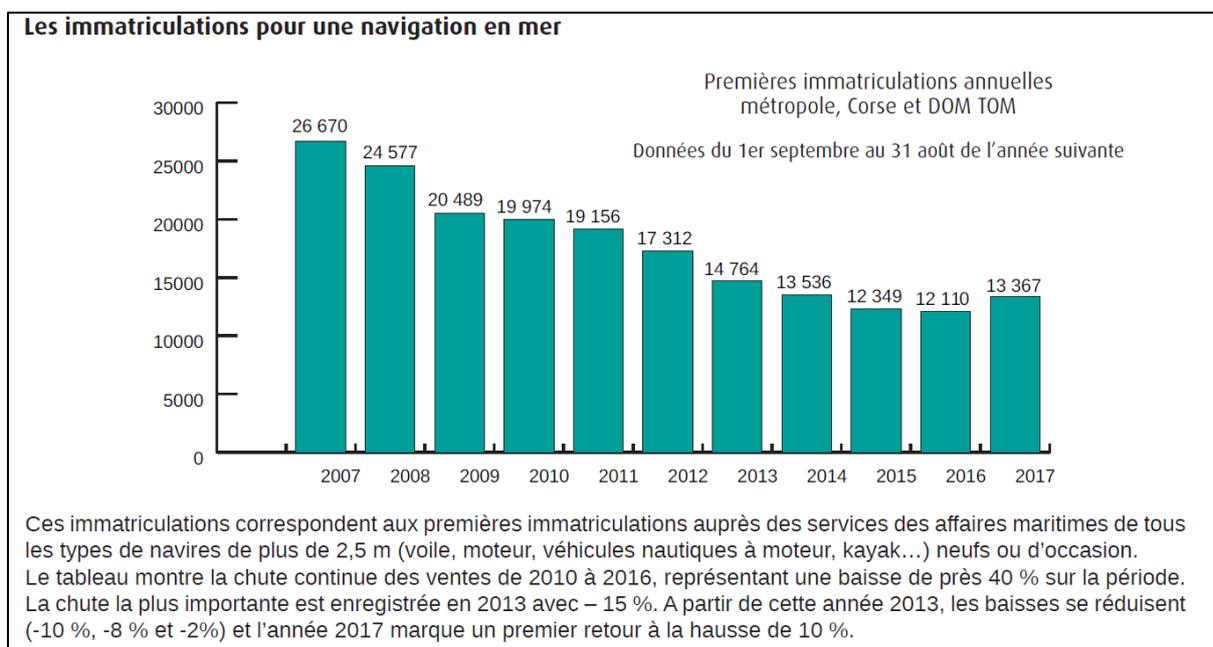
Les 4 associations environnementales qui se sont exprimées durant cette phase se sont bornées à contester le principe du projet sans émettre de proposition d'amélioration.

### 3.2.3 – La demande d’anneaux

- ✓ Si le projet de création de port se poursuit, quels sont les moyens dont le maître d’ouvrage envisage de se doter pour réduire les incertitudes afférentes à la demande d’anneaux (étude marché, inscription payante ...) ? Dans quels délais ?

Les études réalisées avant l’enquête publique et complétées à la demande de l’autorité environnementale, démontrent que tous les ports à flot hexagonaux sont pleins, même si les listes d’attente ont reculé à la suite de la crise de 2008.

Comme l’indique le mémoire en réponse à l’AE, les études les plus récentes démontrent que les listes d’attente sont globalement en augmentation en 2018. Récemment, un document d’analyse des activités de plaisance rédigé par la Direction des Affaires Maritimes de l’Etat a confirmé cette tendance en montrant que le nombre des immatriculations des navires était de nouveau en progression.



Rien ne permet donc de considérer que le port de Brétignolles sur Mer ne répond pas à une demande réelle.

Pour préciser le besoin exact en anneaux à Brétignolles sur Mer, la commune puis la Communauté de Communes ont mis à la disposition des personnes intéressées un formulaire d’inscription permettant de pré-réserver un anneau dans le port.

A ce jour, la liste des personnes inscrites dans ce registre atteint 1600 noms, dont une très grande majorité de personnes résidant à Brétignolles sur Mer ou en périphérie immédiate de la commune (Brem, l’Ile d’Olonne, Landevieille, la Chaize Giraud, Saint Julien des Landes, La Chapelle Hermier, Coëx, L’Aiguillon sur Vie, ...).

Pour la majorité d'entre elles, les personnes inscrites sur ce fichier ne figurent pas sur les listes d'attente des ports voisins. Le port en projet leur offre l'opportunité de disposer d'un bateau immédiatement prêt à naviguer à proximité immédiate de leur résidence et de pouvoir sortir souvent pour des durées relativement courtes.

Face à des critiques émises sur la réalité de ce fichier, la commune a décidé en 2012 de rendre cette inscription payante (100 €). En seulement quelques mois, la commune a reçu 548 chèques. Malheureusement, cette décision a donné lieu à des observations des autorités de contrôle (en particulier du Préfet) qui ont considéré que ces contributions ne constituaient pas la contrepartie d'un service public offert par la commune et exposaient cette dernière à un risque contentieux élevé. Les chèques ainsi reçus ont donc été retournés aux personnes concernées.

Par conséquent, la mise en place d'une liste d'attente payante n'interviendra que postérieurement à la délivrance de l'acte administratif autorisant la création du port. Cette liste précise permettra de mieux appréhender la taille des bateaux à accueillir pour dimensionner au mieux les pontons et optimiser ainsi la capacité du port.

Enfin, les professionnels de la plaisance ont un intérêt manifeste à la réalisation de l'opération pour commercialiser de nouveaux bateaux. Dès la délivrance des autorisations, des contacts seront pris avec les concessionnaires concernés.

Les études réalisées par le maître d'ouvrage montrent que tous les ports de plaisance de l'Atlantique sont pleins.

En Bretagne, la très forte densité des ports dans le bassin de navigation ne constitue pas un inconvénient mais participe au contraire au dynamisme des infrastructures existantes.

Le port de Brétignolles sur Mer répond à une demande réelle d'anneaux. Les plaisanciers visés par le projet sont ceux inscrits sur les listes d'attente des ports voisins mais surtout les personnes qui résident dans un périmètre rapproché et qui se sont inscrites sur le fichier mis à leur disposition par le maître d'ouvrage.

Dès l'obtention des autorisations administratives nécessaires, il rendra l'inscription sur cette liste payante et précisera ces pré-réservations pour dimensionner au mieux les infrastructures portuaires. Enfin, cette liste intégrera également les demandes des professionnels du nautisme, qui ont besoin d'anneaux pour commercialiser leurs bateaux.

- ✓ **Le maître d'ouvrage a-t-il eu connaissance des dernières perspectives qui pourraient être développées sur le Pays d'Olonne (projet EDPO 2030) ?**

**Compte tenu de la capacité financière de la nouvelle agglomération susceptible de porter ce projet EDPO 2030 et au regard des informations connues quels seraient les atouts éventuels du projet du Pays de Saint Gilles ?**

**Quels effets cela peut-il avoir sur son projet (réductions d'offre, recherches d'économies, progressivité des équipements ...) ?**

Comme l'indique l'étude nautique figurant dans le document D, les projets d'extension du port des Sables d'Olonne ont tous été abandonnés, le dernier en date étant le projet de port à sec qui a été rejeté par la Municipalité, nouvellement élue en 2014 (cf. *article Ouest France ci-dessous*) :

## Les conséquences de l'abandon du port à sec

Modifié le 07/05/2014 à 04:00 | Publié le 05/05/2014 à 03:13

Écouter



Lire le journal numérique

Matthieu MARIN.

Oubliées les 625 nouvelles places. Déception du concessionnaire et des professionnels de Port-Olona. Était-ce trop risqué ? Quel avenir pour le port de plaisance ? Explications.

La Communauté d'Agglomération des Sables d'Olonne, devenue compétente en matière portuaire depuis l'entrée en vigueur de la loi NOTRe, a confirmé l'absence de projet de ce type et le maître d'ouvrage n'a trouvé trace d'aucune délibération ou d'acte officiel de l'agglomération faisant état d'un nouveau projet.

Il semble qu'une association locale, regroupant des professionnels de la filière nautique sablaise, ait réfléchi à un projet d'extension du port qui reste à ce stade totalement hypothétique. Si cette initiative confirme la réalité d'un besoin d'anneaux supplémentaires en Vendée (et consolide la justification du projet de port de Brétignolles sur Mer), il ne s'agit pas d'un projet porté par la collectivité en charge du port et il ne pourra donc pas aboutir.

Les conclusions du dossier, soulignant l'absence de projet concurrent aux Sables d'Olonne, restent actuelles et la justification du projet de port de Brétignolles sur Mer n'est donc pas remise en cause.

### 3.2.4 – Autres solutions

---

- ✓ **Des études complètes, ou des avant-projets sur les possibilités de réaménagement de Port la Vie ont-ils été réalisés ? Si ces documents existent, la commission demande qu'ils lui soient communiqués.**

La saturation des espaces bordant le port de Saint Gilles Croix de Vie est une évidence pour l'ensemble des acteurs locaux.

Dans le mémoire en réponse à l'AE, le maître d'ouvrage a analysé de manière exhaustive tous les secteurs environnants pour démontrer cette saturation du port de Saint Gilles Croix de Vie. Cette analyse n'a pas été démentie au cours de l'enquête.

Quelques observations ont déploré « *l'absence d'étude sérieuse sur ce point* ».

Le maître d'ouvrage estime que le seul fait de pointer l'absence d'étude par un cabinet spécialisé est loin de suffire à démontrer l'existence d'une alternative. Il note qu'aucun des participants à l'enquête n'a établi qu'il existait une solution raisonnable d'extension de Port la Vie, pouvant constituer une alternative à la réalisation du port de Brétignolles sur Mer.

Au-delà du manque d'espace disponible pour étendre le port de Saint Gilles Croix de Vie, le maître d'ouvrage tient à rappeler les observations du directeur de la SEMVIE et de l'association VIE qui soulignent la saturation actuelle du chenal.

Toute extension de Port la Vie poserait de réels problèmes de sécurité sur ce point.

Les informations obtenues par le maître d'ouvrage, présentées dans le mémoire en réponse à l'AE, font état d'un seul projet d'extension de Port la Vie. Celui-ci a été envisagé par la commune de Saint Gilles Croix de Vie en 2013, pour permettre la mise à l'eau des bateaux produits localement par le groupe BENETEAU.

Un quai d'une vingtaine de places seulement était envisagé à l'embouchure du Jaunay, pour un budget estimé à 4 000 000 € (soit un coût de 200 000 €/anneau).

Il ne s'agissait alors que d'une esquisse, qui restait conditionnée à de nombreux paramètres, en particulier à la problématique du dragage, cette zone du port à la confluence de la Vie et du Jaunay étant connue pour son envasement rapide.

Les documents relatifs à ce projet sont joints en annexe 1 au présent mémoire.

Ce projet d'une ampleur très limitée et à la faisabilité discutée ne saurait constituer une alternative au projet de port de Brétignolles sur Mer.

C'est ce qu'indique très clairement la réponse du maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse à l'AE :

En 2011, un autre projet d'extension a été envisagé en face du ponton n°8, le long du quai du port Fidèle. Ce ponton de 200 ml avait pour but d'accueillir en permanence 20 à 30 bateaux de 65 pieds produits par la nouvelle usine BENETEAU de Givrand, en attente d'acheteur, pour procéder à leur préparation avant leur départ définitif. Ce projet a fait l'objet d'une délibération du Conseil Municipal de Saint Gilles Croix de Vie le 28 novembre 2011. Le plan de principe de l'opération prévoyait non seulement la réalisation du ponton mais également la création d'un nouvel ouvrage de mise à l'eau des bateaux, adapté à la taille des navires attendus.

Schéma de principe des aménagements projetés sur le port de plaisance



Ce projet estimé à plus de 4 millions d'euros a été abandonné fin 2013 en raison de la remise en cause de son projet par le groupe BENETEAU (report de la construction de la nouvelle usine).

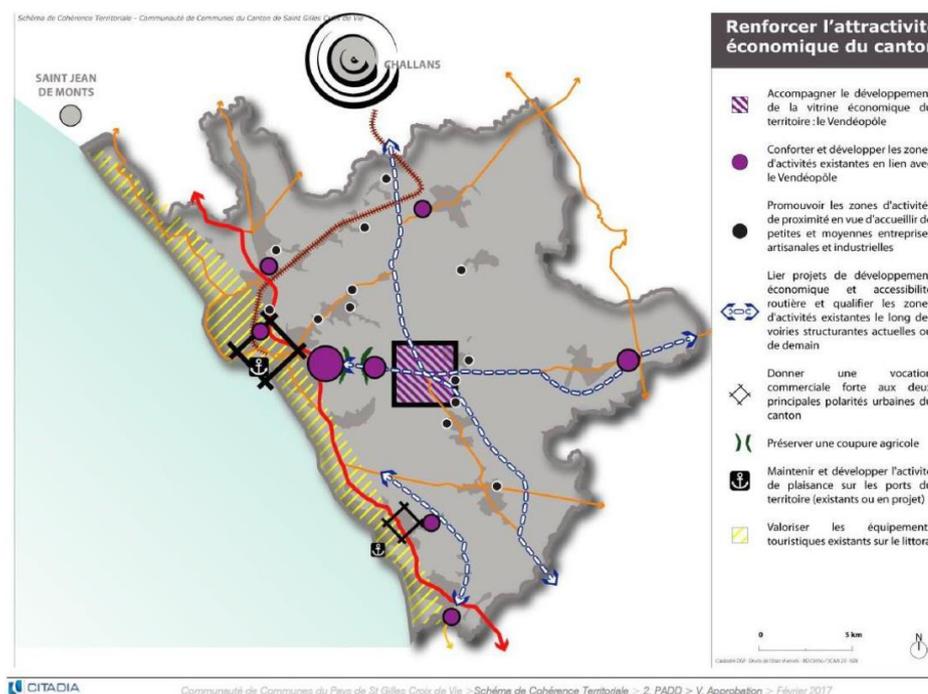
Ces possibilités d'extension du port de plaisance sur la rive gauche de la Vie restent limitées du fait de la proximité de la confluence de la Vie et du Jaunay, propice à un envasement rapide.



Par ailleurs, les terre-pleins (quai du port fidèle notamment) sont déjà fortement utilisés (ils sont utilisés pour l'implantation du fête foraine l'été) et n'offrent pas d'espaces suffisants pour accueillir des plaisanciers en nombre plus important (pas de possibilité de créer des zones de stationnement supplémentaires).

Enfin, le maître d'ouvrage souhaite rappeler que l'extension de Port la Vie ne constitue en rien une alternative au projet de Brétignolles sur Mer, puisqu'elle ne répond en aucune manière aux problématiques sociales et économiques spécifiques à la polarité sud du territoire qui constituent la justification première du port en projet.

En effet, le port de Brétignolles sur Mer vise à renforcer la vitalité et l'attractivité économique et touristique de la polarité sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie, conformément aux orientations du SCOT :



Carte extraite du PADD du SCOT du pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie : « Renforcer l'attractivité économique du canton » (Source : SCOT, 2017)

Il n'existe aucune place à terre comme en mer dans l'environnement du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie permettant d'envisager une extension de ce dernier.

Un seul projet d'extension pour un nombre très limité d'anneaux a été envisagé mais les études conduites sont restées sommaires. Le coût du projet (4 000 000 € pour 20 anneaux) est dissuasif et la rentabilité d'une telle extension est totalement exclue.

Les participants à l'enquête n'ont pas remis en cause les conclusions du dossier puisqu'aucun espace n'a été identifié pour accueillir de nouveaux pontons. En revanche, deux observations ont mis en évidence les risques que comporterait l'extension du port pour la navigation dans le chenal, qui est déjà saturé.

Si au demeurant, une telle extension s'était avérée possible, elle ne constituerait pas une alternative au port en projet, qui vise à renforcer la polarité sud du territoire intercommunal.

- ✓ **Le projet des Sables d'Olonne est-il une réalité ? Quelles informations pouvez-vous nous transmettre à ce sujet ?**

Le maître d'ouvrage confirme une nouvelle fois que la Communauté d'Agglomération des Sables d'Olonne n'a aucun projet d'extension du port de plaisance des Sables d'Olonne.

- ✓ **L'installation d'un port à sec dans le Pays de saint Gilles a-t-elle été étudiée ? avec une gestion dynamique comme d'autres ports l'ont déjà fait ?**

L'installation d'un port à sec à Saint Gilles Croix de Vie suppose :

- L'existence d'une zone de mise à l'eau offrant un espace suffisant pour le stationnement des véhicules de manutention et un ponton d'une taille suffisante pour l'amarrage des bateaux,
- Un espace de stockage des bateaux sur racks, soit dans l'enceinte portuaire, soit à distance mais disposant dans ce cas d'un accès aisé à la zone de mise à l'eau,
- D'identifier une clientèle acceptant les manipulations répétées des bateaux et les contraintes inhérentes au stockage dans un port à sec.

La Communauté de Communes a étudié cette option avec le gestionnaire du port de Saint Gilles Croix de Vie, notamment dans le cadre de la mise à l'eau des productions des usines BENETEAU.

Outre le fait que la solution d'une extension du port de Saint Gilles Croix de Vie ne répond en rien aux attentes du maître d'ouvrage en termes d'aménagement du territoire, tout démontre que la création d'un port à sec à Saint Gilles Croix de Vie est vouée à l'échec et ce pour trois raisons :

- 1- Les exemples récents montrent que les ports à sec ne rencontrent pas le succès escompté. Les inconvénients sont nombreux :
  - Le port à sec n'est pas adapté aux voiliers,
  - Le port à sec n'est pas adapté aux bateaux de plus de 8 m,
  - Dans un port à sec, le bateau n'est pas disponible en permanence,
  - Les manipulations sont sources d'une usure prématurée du navire,
  - Les contraintes de fonctionnement imposent de planifier sa sortie à l'avance, parfois sans connaître les données météo,
  - Malgré ces contraintes, les tarifs des ports à sec sont voisins des anneaux à flot.

La plaisance ne se pratique pas de la même manière d'un bassin de navigation à l'autre. Sur la façade atlantique, les plaisanciers préfèrent des sorties de courte durée répétées plusieurs fois dans la semaine, tandis qu'en Méditerranée, les sorties sont plus longues et moins fréquentes. Le port à sec est plus adapté à ce dernier type d'usage.

L'échec du projet aux Sables d'Olonne et d'autres exemples récents (cf. notamment l'abandon d'un projet à la Rochelle) montrent que le port à sec, contrairement à ce qu'ont considéré récemment les élus régionaux, n'est pas une solution d'avenir pour la plaisance sur la façade atlantique.

Extrait d'un article paru dans le journal Sud Ouest :

## La Rochelle : le projet de port à sec tombe à l'eau

A LA UNE / LA ROCHELLE / Publié le 19/07/2018 à 17h01. Mis à jour le 20/07/2018 par Pierre-Emmanuel Cherpentier.

S'ABONNER À PARTIR DE 1€



16 COMMENTAIRES



A ce sujet, le maître d'ouvrage tient à citer les propos du Premier Ministre, M. Edouard PHILIPPE, qui dans son allocution devant les représentants de l'Association Nationale des Elus du Littoral le 11 octobre 2018, dressait le portrait-robot du port de demain :

*« Autre élément de richesses potentielles, l'activité nautique, le réseau français des ports de plaisance est l'un des plus denses au monde, pour poursuivre son développement, nous allons devoir traiter trois enjeux principaux que je me contente d'évoquer simplement, d'abord, la question de l'aménagement territorial, en encourageant l'intégration entre la ville et le port, en créant des services portuaires, en développant l'économie touristique, **le danger absolu, c'est de considérer les ports comme des zones de stockage ou comme des parkings** ou de les faire fonctionner comme des parkings ou comme des zones de stocks. **Ils doivent être au contraire des lieux de vie qui sont insérés dans les espaces urbains, le port doit être une fenêtre vers la mer, il doit être, à certains égards, une fête.** »*

Le port à sec est loin de répondre à cette description.

- 2- Le maître d'ouvrage a indiqué, sans être démenti durant l'enquête, qu'il n'existait pas de place autour du port de Saint Gilles Croix de Vie pour stocker les bateaux.

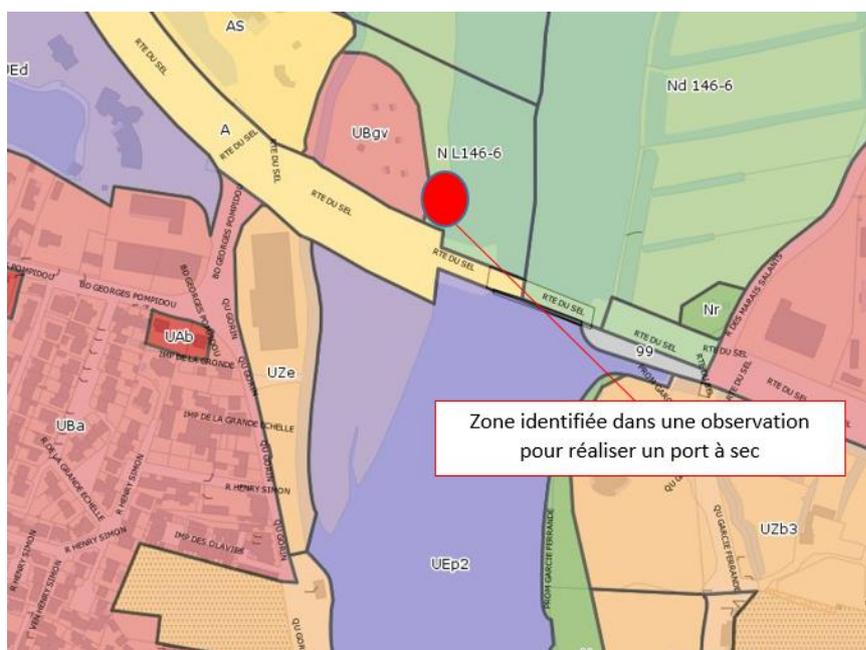
La création d'un port à sec nécessiterait donc d'entreposer les bateaux à l'extérieur de la ville, puis de les amener par voie routière jusqu'au port en centre-ville. Si de telles manœuvres sont envisageables en période hivernale (période peu propice aux sorties en mer), elles sont totalement impossibles l'été compte tenu de la saturation de la circulation automobile au cœur de Saint Gilles Croix de Vie à partir du printemps. On conçoit mal comment une noria de poids lourds pourrait circuler en ville pour transporter plusieurs centaines de bateaux.

- 3- Enfin, même si les bateaux sont stockés à l'extérieur de la ville, la création d'un port à sec suppose la délimitation d'un espace pour la mise à l'eau des bateaux et le stationnement des véhicules des nouveaux plaisanciers. Le maître d'ouvrage a indiqué dans son mémoire en réponse à l'AE qu'il n'existait aucun espace à terre à proximité du bassin portuaire susceptible d'accueillir l'aire de manutention indispensable au fonctionnement du port à sec. La Communauté de Communes a fourni tous les éléments permettant de prouver cette affirmation et l'enquête publique n'a pas remis en cause ce point de vue.

L'aire technique est déjà saturée et son utilisation à terme par le groupe BENETEAU va encore accroître son encombrement.

Le maître d'ouvrage constate que parmi les très nombreuses observations affirmant qu'il était possible d'étendre le port de Saint Gilles Croix de Vie, seule une a cru pouvoir identifier un espace de terre-plein adapté. Toutes les autres se sont bornées à affirmer qu'une telle extension était possible sans expliquer comment les plaisanciers seraient accueillis à terre dans le périmètre immédiat du port.

La seule observation qui a proposé une solution de ce point de vue suggère de réaliser ce terre-plein à côté de la station d'épuration actuelle, côté amont du pont sur la RD38, sur un espace classé en site remarquable du littoral où tout aménagement est strictement interdit.



Au terme de l'enquête, le maître d'ouvrage estime donc que ses conclusions sur l'absence d'espace à terre à proximité du port de Saint Gilles Croix de Vie sont confirmées.

Au-delà de ces contraintes, le maître d'ouvrage tient à rappeler une nouvelle fois que le trafic nautique dans le chenal du port de Saint Gilles Croix de Vie est déjà important et que l'apport de nouveaux navires aura inévitablement des conséquences sur la sécurité de l'accès au port.

Les ports à sec sur la façade atlantique ne rencontrent pas le succès escompté. Récemment, deux projets de ce type ont été abandonnés (aux Sables d'Olonne et à la Rochelle). Le port à sec ne répond que très partiellement aux besoins des plaisanciers, et selon les sites spécialisés, les tarifs de ces infrastructures sont voisins des anneaux à flots.

Au-delà des difficultés que pose la commercialisation des places de port à sec, une telle infrastructure nécessite des espaces à proximité des bassins portuaires qui font défaut au port de Saint Gilles Croix de Vie.

Par conséquent, le port à sec n'est pas une solution adaptée à Saint Gilles Croix de Vie et ne répond en rien aux attentes du maître d'ouvrage, qui entend rappeler une nouvelle fois que la réalisation d'un port à Brétignolles sur Mer vise à renforcer la polarité sud du territoire communautaire.

- ✓ **La mutualisation entre les 2 ports de la Communauté de Communes se limitera-t-elle au personnel et au matériel ou sera-t-elle plus large (types de bateaux, événements...) ? Si oui bien vouloir nous faire part des pistes envisagées en précisant les buts poursuivis.**

La volonté du maître d'ouvrage, qui est désormais compétent pour la gestion de Port la Vie et du projet de Brétignolles sur Mer, est de faire de cet ensemble un seul port avec deux bassins. L'objectif est donc de dépasser le concept de mutualisation pour envisager une fusion des deux équipements, comprenant une équipe unique et des moyens partagés entre les deux sites.

Cette volonté a pour finalités d'optimiser les coûts de fonctionnement et de renforcer l'attractivité des deux sites à travers la mise en place d'une tarification unique, d'actions de promotions coordonnées et l'organisation de manifestations communes (type course du Figaro par exemple).

Cette gestion par un seul exploitant permettra de favoriser les escales entre les deux ports, de mettre en place une gestion dynamique des places et de revoir la taille moyenne des bateaux à Saint Gilles Croix de Vie, le port dans sa configuration actuelle ne pouvant pas accueillir de grandes unités.

La mutualisation des deux ports a pour but de confier les deux sites à un seul et même exploitant. Cette mutualisation sera déterminante pour développer le port de Saint Gilles Croix de Vie et favoriser l'organisation de manifestations nautiques de premier plan.

- ✓ **Dans le SCoT la commune de Brétignolles est identifiée comme pôle de centralité. La réflexion qui a précédé ce choix a-t-elle permis d'identifier des équipements structurants nécessaires à l'ensemble de la Communauté de Communes ou plus spécifiquement à cette partie de son territoire ?**

**Si oui nous souhaiterions en connaître la nature et l'importance ainsi que les raisons pour lesquelles le projet de port leur a été préféré.**

Les indications concernant le SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie sont fournies dans l'étude d'impact dans le chapitre qui traite de la compatibilité avec les documents d'urbanisme.

Le SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie identifie une polarité Sud du territoire qui ne se limite pas à Brétignolles sur Mer. Celle-ci comprend également Brem sur Mer, La Chaize-Giraud, Landevieille et potentiellement l'Aiguillon sur Vie qui se trouve à la frontière entre les deux polarités.

Pour favoriser un développement harmonieux et équilibré du territoire, les documents composant ce schéma identifient la nécessité de renforcer la polarité sud en soutenant les services destinés notamment à créer des emplois et à « sédentariser » la population pour limiter les déplacements vers la polarité principale regroupant Saint Gilles Croix de Vie et Saint Hilaire de Riez.

Dans ce but, la finalité retenue par le SCoT est de consolider les services publics et marchands existants et de faciliter l'implantation de nouvelles infrastructures permettant de favoriser le développement de cette unité, sans la rendre dépendante de la polarité centrale.

Les auteurs du SCoT n'ont pas établi de liste préférentielle d'équipements à réaliser mais ils ont considéré que le port de Brétignolles sur Mer était l'une des clés de ce développement harmonieux.

Le port de plaisance de Brétignolles sur Mer ne constitue pas une initiative isolée et s'intègre dans un ensemble de réalisations mises en œuvre depuis le début des années 2000. Parmi celles-ci, on citera notamment :

- Réalisations de la Communauté de Communes :
  - Création d'un multi-accueil de 15 places à Brétignolles sur Mer (établissement d'accueil collectif des jeunes enfants),
  - Création d'un accueil de loisirs à Brem sur Mer,
  - Création d'un pôle d'entreprises (PAE) à Brétignolles sur Mer,
  - Installation du siège de la Communauté de Communes Côte de Lumière en 2007 à Brétignolles sur Mer,
  - Construction d'une maison du terroir à Brem sur Mer en 2010.
- Réalisations des communes avec le soutien financier de la Communauté de Communes :
  - Construction d'une médiathèque à Brétignolles sur Mer,
  - Extension de la salle des fêtes de Landevieille,
  - Réalisation d'un restaurant gastronomique à Brem sur Mer,
  - Construction d'une salle de sport à la Chaize-Giraud.

A l'échelle communale, l'équipe municipale en 2001 a souhaité proposer un projet de développement alternatif visant à limiter l'urbanisation croissante, et plus particulièrement la construction de résidences secondaires et l'habitat diffus, consommateurs d'espaces naturels et agricoles, au profit de la création d'un lieu de vie à l'année.

L'ambition de la municipalité est depuis cette époque de faire de la commune une « ville-centre » au Sud du territoire de Saint-Gilles-Croix-de-Vie reconnue pour la qualité de son cadre de vie, de ses équipements et de ses services. Cette ambition est déjà mise en œuvre au travers d'un certain nombre d'actions, et notamment :

- La création d'une ceinture verte de 426 ha qui protège la profession agricole contre le risque d'une urbanisation rétro-littorale.
- La mise en œuvre de connexions naturelles entre la ceinture verte et la zone urbaine irriguées par des liaisons douces. Ces espaces naturels en milieu urbain font l'objet d'une gestion adaptée pour maintenir et développer leur qualité écologique.
- L'accueil des jeunes ménages en proposant plus de 130 lots dans les lotissements communaux réservés aux primo-accédants à des prix très inférieurs à ceux du marché immobilier local.
- La mise en place de structures d'accueil pour les familles (ouverture de 6 nouvelles classes à l'école publique, mise en place d'un accueil périscolaire et d'une cantine communs aux deux écoles, une crèche...) et de nombreux équipements sportifs et de loisirs au service des associations locales, dont le périmètre d'action dépasse le seul cadre communal
- Le maintien et le développement de commerces de proximité à travers l'aménagement du quartier des halles ou l'accueil d'entreprises dans la ZAE du Peuple.
- La mise en œuvre d'un projet de maison de santé pluridisciplinaire pour maintenir et renforcer l'offre de soins de premier recours pour la partie Sud du territoire du Pays de Saint Gilles.
- Le souhait exprimé auprès du Conseil départemental de la création d'un établissement scolaire du second degré (collège) sur le bassin de vie.

Le PADD du PLU, récemment approuvé par le Conseil Municipal de Brétignolles sur Mer, témoigne de cette volonté (cf. annexe 2).

Dans ce contexte, le projet de port apparaît avant tout comme un moyen au service de cette ambition. Il offre de nouvelles ressources financières pour les collectivités territoriales et plus largement pour le territoire se substituant aux recettes fiscales liées à la construction de nouvelles maisons (modèle de développement historique), tout en proposant aux habitants et aux visiteurs un nouveau lieu de vie intégré à son environnement, et particulièrement son environnement maritime, et qui tire pleinement partie de celui-ci.

Au sein de la polarité Sud, le port confère à Brétignolles-sur Mer le statut d'une ville littorale dont la proximité avec la mer contribue à l'attractivité et au cadre de vie.

Le port est pleinement intégré à l'espace urbain, relié au cœur de ville par des voies routières et un maillage dense de pistes cyclables et de sentiers piétonniers. Il peut s'apparenter également à un parc dédié aux loisirs et à la promenade, accessible à tous les publics y compris les personnes à mobilité réduite.

Le port « irrigue » la ville, il renforce dans la cité, de manière permanente, la présence de la mer et des valeurs qui s'y attachent.

Il offre une nouvelle accessibilité au territoire, par la mer. Souvent perçus comme une ouverture vers la mer, les ports rayonnent également sur tout un territoire littoral et rural. Sur la base du référentiel Odyssea porté par la Fédération Française des Ports de Plaisance, on peut même en déduire un

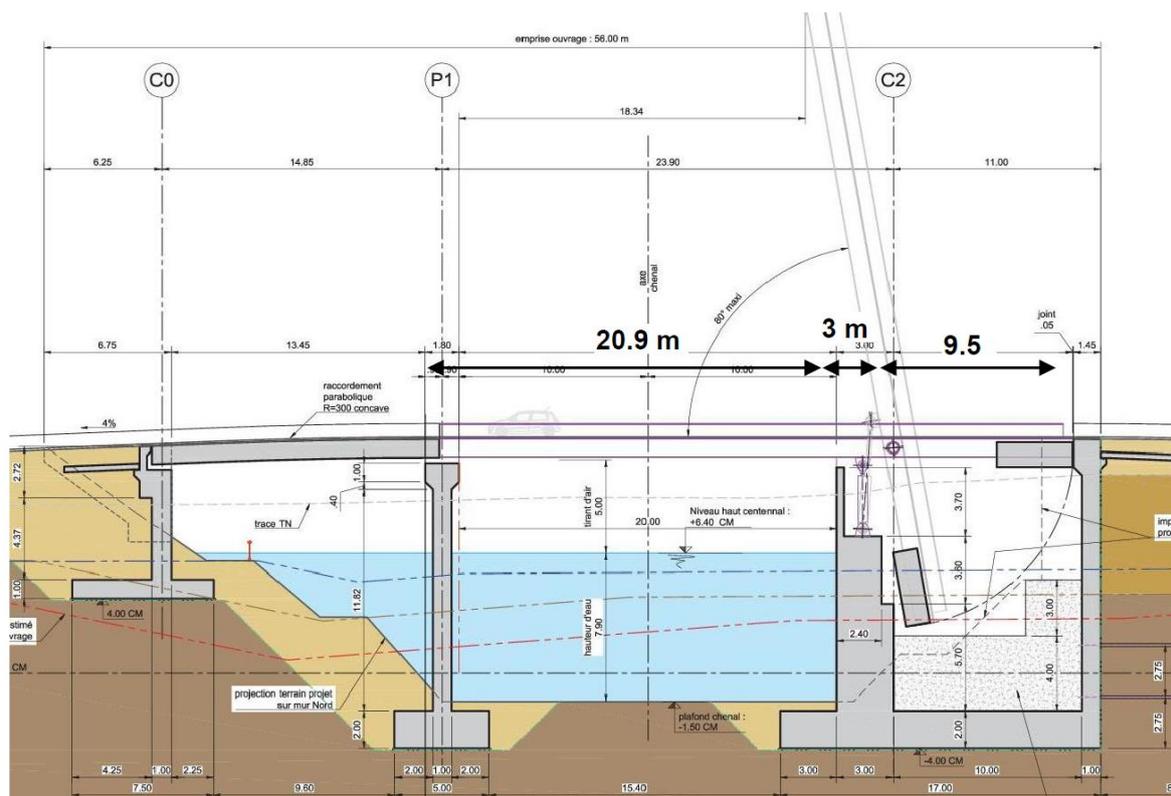
nouveau positionnement touristique : le port comme vitrine d'un territoire et de son identité. Pour les navigateurs en escale la mobilité s'organise du port vers le territoire autour de produits touristiques élaborés avec l'ensemble des filières professionnelles concernées.

Le port de plaisance n'est donc pas le seul outil de l'affirmation de cette polarité Sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie mais il en constitue un élément essentiel, sans lequel l'identité de cette partie du territoire ne se démarquera pas.

### 3.2.5 – La circulation

- ✓ Quand le pont sera levé, quelles modalités de signalisation et d'information des automobilistes sur les horaires, les délais d'attente et le contournement sont prévues ?

La topographie du projet et la typologie des bateaux attendus dans le bassin situé en amont du pont permettent au maître d'ouvrage d'affirmer que les périodes d'interruption de la circulation seront extrêmement limitées.



Le schéma ci-dessus, figurant dans le document A, présente les dimensions du pont levant envisagé. Sa différence d'altimétrie avec le niveau centennal de l'océan offre un tirant d'air minimal sous le tablier du pont de 5 m, permettant le passage de la très grande majorité des bateaux à moteur sans nécessité de lever le pont (le tirant d'air moyen des bateaux de pêche promenade étant inférieur à 3 m).

Cette manœuvre ne sera nécessaire que pour permettre l'accès des voiliers à la zone technique à l'arrière du bassin.

Pour cette raison, l'étude d'impact évoque l'hypothèse d'une seule manipulation quotidienne.

Par ailleurs, le temps de manœuvre du pont sera réduit. A titre d'exemple, le temps de manœuvre du pont du Brault qui est comparable à celui en projet est de l'ordre de seulement quelques minutes (3 environ) pour le lever, et 3 autres pour le rabaisser. On compte une dizaine de minutes au total entre l'interruption de la circulation, le passage des navires et la réouverture de la voie.

La manœuvre du pont ne doit pas être perçue comme une source de nuisance pour la population.

Dans les communes dotées d'un tel équipement, elle constitue même une attraction touristique, prisée par les estivants (*cf. la communication des offices de tourisme de Sète et Martigues ci-dessous*) :

Office **sete** de tourisme  
en Méditerranée

FR

CARTE INTERACTIVE

MON COMPTE

CARNET DE VOYAGE (0)

Google Recherche person

DÉCOUVERTE CULTURE PATRIMOINE QUE FAIRE? OÙ MANGER? OÙ DORMIR? BILLETTERIE PRATIQUE

Accueil / Carte Interactive / Lieux à découvrir / La ville, les ports, les canaux... / Les ponts levis

## LES PONTS LEVIS

[Ajouter au carnet de voyage](#)

Photos Présentation Localisation Contact



Photos Présentation Localisation Contact

Les canaux qui permettent la liaison entre l'étang de Thau et la mer sont enjambés par de nombreux ponts, certains sont mobiles, pont levis (à bascule) ou tournant et permettent à heures fixes le passage des bateaux.  
La ville se trouve totalement isolée lorsque tous les ponts sont en position ouverte, redevenant provisoirement une île...

Les ponts actuels remplacent les premiers ponts construits en bois, puis en métal, trois d'entre eux assurent la liaison routière, un dernier permet le passage des trains.

**Le pont Maréchal FOCH** est un pont ferroviaire dont le premier exemplaire date de 1870-1874, il tournait autour d'un pivot sur une pile centrale et était manœuvré à bras, il fut remplacé par un pont à bascule en 1932 et ayant échappé aux destructions de 1944 (minage par les Allemands et bombardements par les alliés), il est demeuré en l'état depuis. C'est le seul pont ferroviaire électrifié à bascule en France.

**Le pont routier Sadi CARNOT** fut construit en 1893, comprenait une travée fixe et une travée mobile manœuvrée hydrauliquement, puis remplacé par un pont à bascule en 1926.

**Le pont routier du TIVOLI**, construit entre 1870 et 1875, en remplacement du pont du Moulin (1849), fut remplacé vers 1930 par un pont à bascule. Détruits par les Allemands en 1944 ces ponts furent reconstruits à l'identique en 1949.

**Le pont de la Victoire** assure la liaison entre la gare maritime Orsetti et la ville, il était à l'origine un pont à bascule, détruit par les Allemands en 1944 ce pont fut remplacé par un pont tournant, fortement endommagé en 1959 par l'explosion d'un pétrolier, il fut reconstruit dans sa structure actuelle en 1960.

Une île en Provence  
**Martigues**  
 Site de l'office de tourisme

Recherche ...  OK

DÉCOUVERTE GASTRONOMIE HÉBERGEMENT ACTIVITÉS SORTIES INFOS PRATIQUES

Partager 407 Tweet

DÉCOUVERTE ↓  
 GASTRONOMIE ↓  
 HÉBERGEMENT ↓  
 ACTIVITÉS ↓  
 SORTIES ↓  
 INFOS PRATIQUES ↓

ACTUALITÉS

LA DISCORDE  
 WWW.CHASSEURS-DE-TRESORS.COM  
 "Dans la Venise provençale, vivaient trois frères pêcheurs."  
 Lire la suite  
 Les mardis du patrimoine  
 Toutes les actualités

**PONT LEVANT**  
 13500 Martigues  
 Tél : 04 42 40 60 60  
 Portable : 04 42 05 60 65

+ de photo

Itinéraire  
 Localiser sur  
 le plan

Ouverture :  
 Du lundi 01 janvier au lundi 31 décembre 2018 : ouvert tous les jours

Dit pont ouvrant et situé à l'extrémité de la passe de Jonquières, il remplace le tournant de 1929. Les travaux débiteront en 1959 pour s'achever en 1962. Il s'ouvre en deux volées de 28m50 chacune. Il est porté par une manœuvre électrique commandée de la vigie d'une maison pontière à proximité.

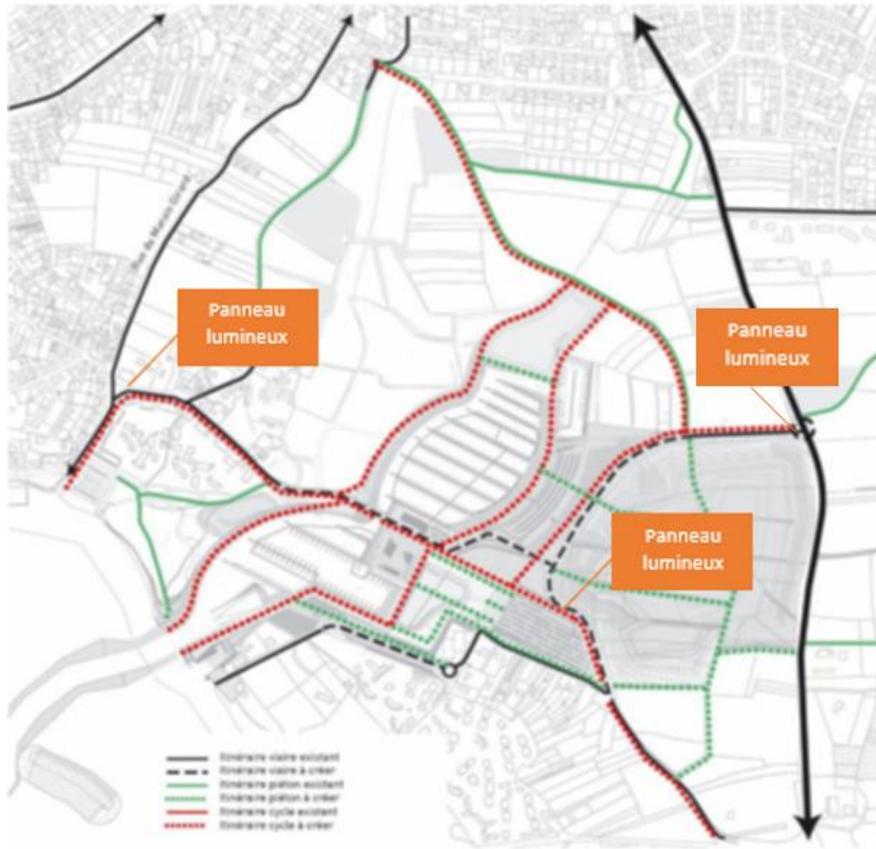
Accès grand public : OUI  
 Style architectural : Contemporain

De part et d'autre du pont, des feux réglementaires seront présents pour stopper la circulation.

Pour les habitants ou les personnes qui ne souhaiteraient pas être retardées par cette manœuvre, le maître d'ouvrage a décidé, en lien avec la Municipalité de Brétignolles sur Mer, d'ajouter un dispositif d'information (panneaux lumineux) permettant aux usagers de connaître précisément la durée d'interruption du trafic et de choisir un autre itinéraire si besoin.

Ce dispositif, côté Nord, sera installé au carrefour de la rue de la Source et de la rue du Marais Girard. Côté Sud, ce dispositif sera implanté au niveau du giratoire à créer à l'entrée de la base de loisirs de la Normandelière. Enfin, un 3<sup>ème</sup> panneau sera implanté rue de la Normandelière pour les usagers en provenance de la RD38.

L'itinéraire de contournement emprunterait la rue de la Normandelière, la RD 38 puis la rue du Marais Girard.



Le pont levant permet de supprimer les impacts du projet en terme de circulation.

Les manœuvres du pont seront limitées en fréquence et leur durée sera relativement courte.

Les voies existantes permettent de dévier la circulation en cas de manœuvre du pont. Un dispositif de signalisation adapté sera mis en place.

✓ Un plan de circulation de substitution a-t-il été prévu, en particulier l'été ?

Le plan de circulation modifié est présenté dans l'étude d'impact :



Restauration de la continuité des chemins de randonnées et des pistes cyclables existantes

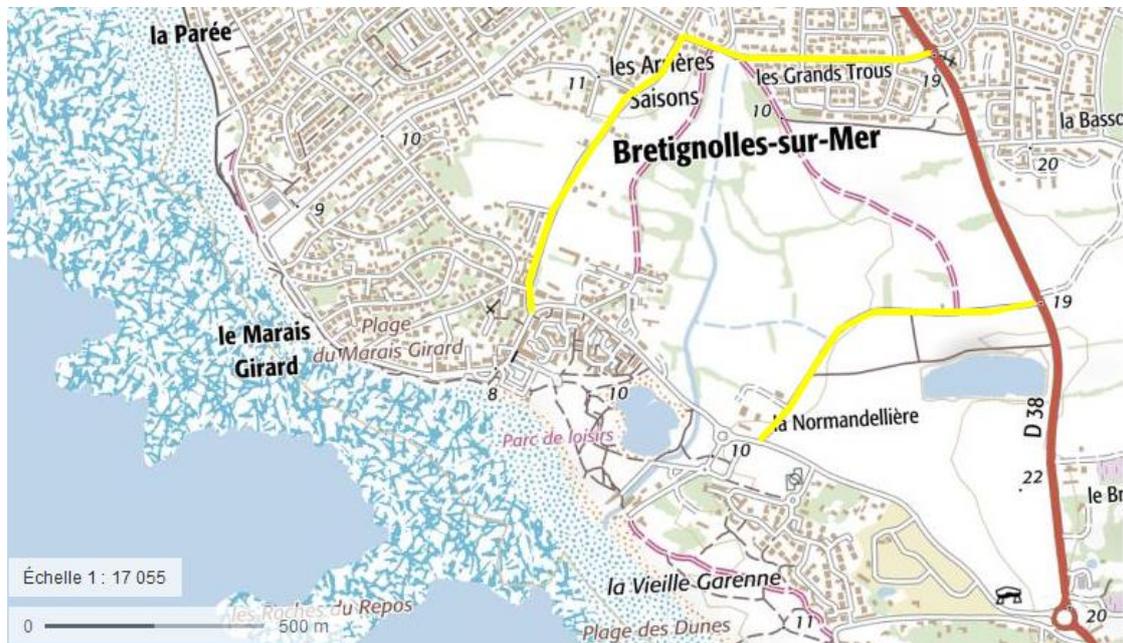


Projet de port de plaisance sur la commune de Brétignolles-sur-Mer

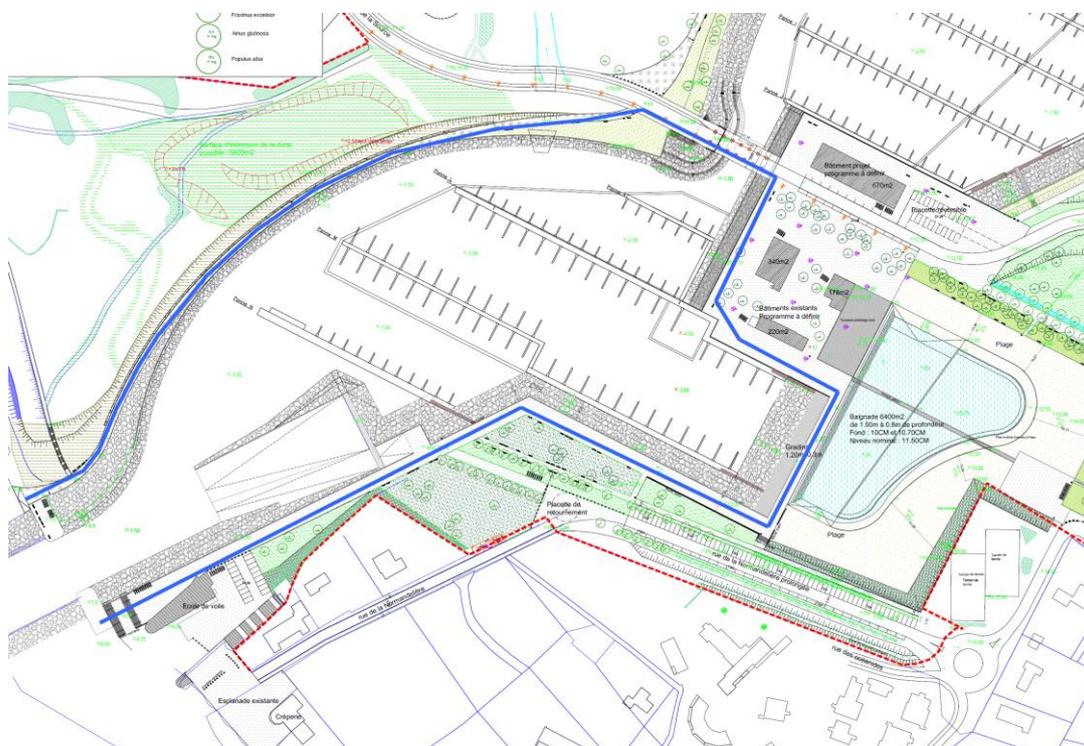


Figure 270. Restauration de la continuité des chemins de randonnées et des pistes cyclables existantes

Pour les véhicules, l'axe de circulation que constitue la rue de la Source est maintenu grâce au pont levant. Néanmoins, comme cela a été indiqué auparavant, en cas d'interruption de la circulation, les automobilistes seront informés de la durée de fermeture de la voie ainsi que de la possibilité de déviation que constitue la rue du Marais Girard qui dessert la RD 38.

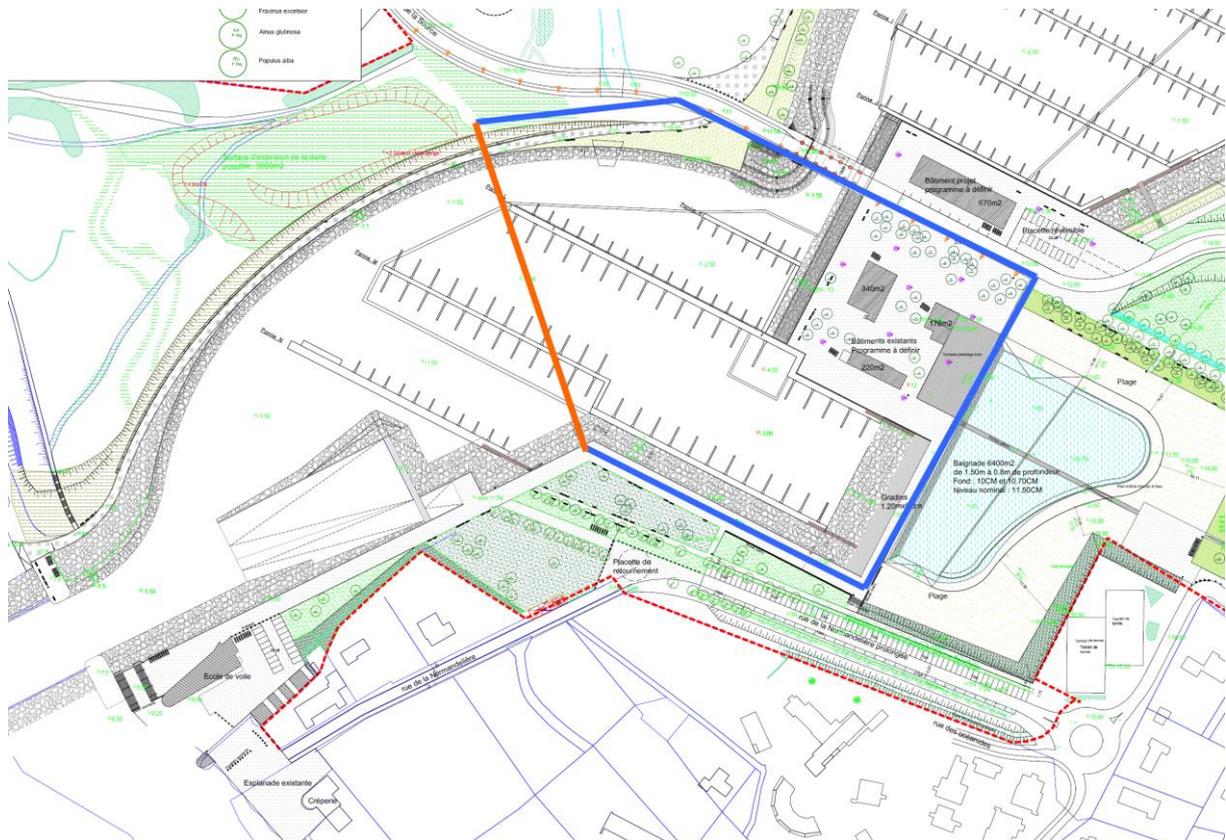


Pour les piétons, le détour induit par le port a été calculé précisément à l'aide du logiciel AUTOCAD. Le tracé figurant en bleu sur le plan ci-dessous représente une distance de 1 115 ml :



Pour les cyclistes, le franchissement du secteur de la Normandelière représente actuellement un linéaire de 320 m (tracé matérialisé en orange). Le détour induit par le port a été calculé sur AUTOCAD à 750 m (tracé en bleu). L'impact du projet en termes de linéaire d'itinéraire cyclable est donc de 430 m environ.

Il n'est en aucun cas voisin de 2,5 km comme cela est indiqué dans le procès-verbal de synthèse.

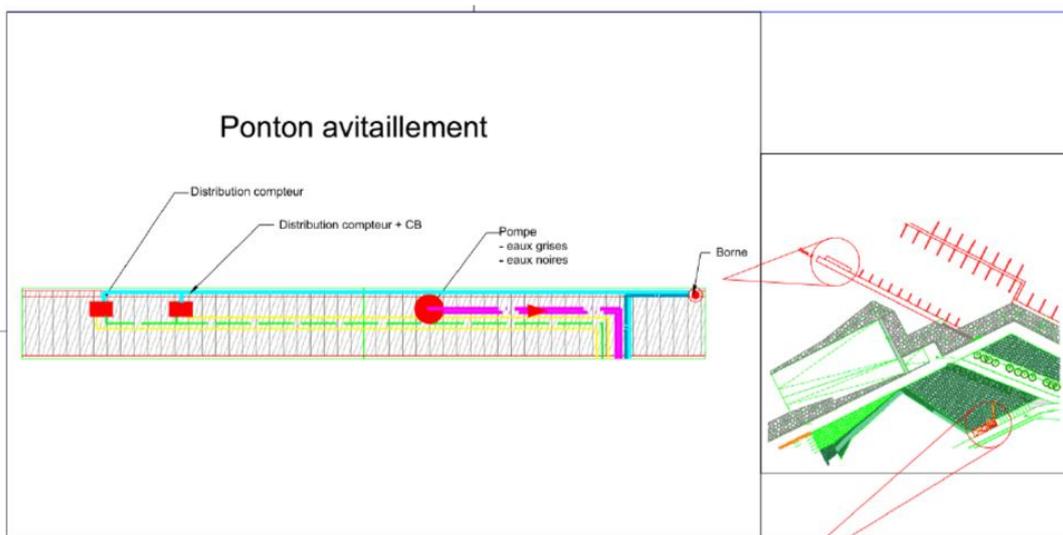


Le détour induit par le pont reste limité :

- 1 km environ entre les plages du Marais Girard et de la Normandelière,
- 430 m environ pour la piste cyclable.

- ✓ **Un ponton d'attente est-il envisagé pour le convoi de bateaux de façon à réduire le plus possible l'interruption de la circulation ?**

Les bateaux en attente de franchissement du pont pourront s'amarrer soit au ponton d'escale si des places sont disponibles, soit au ponton d'avitaillement, à l'entrée du bassin :



- ✓ **Est-il concevable que la route entre les terrains de tennis et la résidence du Grand Large passe entre le bassin de baignade et les terrains de tennis ? A défaut quels aménagements pour la sécurité des habitants de cette résidence seraient envisageables ?**

Le maître d'ouvrage prend acte de la demande des représentants de la copropriété. Elle suppose de modifier le tracé de la voie d'accès à la base nautique (tracé alternatif en violet sur le plan ci-dessous) :



La possibilité de dévoiement de la route située entre le terrain de tennis et la Résidence du grand Large pour l'implanter entre le bassin de baignade et les terrains de tennis pourra être étudiée lors des études de Projet (phase PRO). En tout état de cause, cette modification rapproche la route du plan d'eau et pourrait générer, à cet égard, une dégradation des conditions de baignade.

Cette proposition va être mise à l'étude pour mesurer ses avantages et inconvénients.

Le maître d'ouvrage précise que cette voie d'accès, quel que soit son tracé définitif, sera traitée comme une « zone de rencontre » au titre du code de la route.

Les aménagements réalisés viseront à maintenir la vitesse des véhicules en-dessous de 20km/h et garantir la sécurité des piétons.

## La zone de rencontre



En agglomération, les zones de rencontre cherchent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale. Elles existent depuis plusieurs années en Suisse et en Belgique. Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 a introduit les zones de rencontre dans le droit français.

### Qu'est-ce qu'une zone de rencontre ?

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. » (article R 110-2 du code de la route)

### L'essentiel à retenir sur la zone de rencontre

- Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et ont la priorité sur les véhicules, à l'exception du tramway ;
- tous les véhicules peuvent y circuler (voiture, vélo, bus...), mais ceux motorisés ne peuvent excéder une vitesse de 20 km/h ;

Respecter les usages, protéger les usagers  
Éclaircir et définir l'habitat local  
Prévenir les risques d'accidents, transporter le bagage

Présent  
pour  
l'avenir

- ✓ **Pourquoi pour faciliter la liaison entre les deux rives du port la solution complémentaire d'un passeur, éventuellement par navette électrique, avec pontons, n'a pas été envisagée ?**

La mise en place d'un service de passeur d'une rive à l'autre du chenal soulève plusieurs contraintes :

- Prise en compte des impératifs de sécurité du trafic nautique dans le chenal,
- Nécessité d'aménager les berges en conséquence,
- Accessibilité des personnes à mobilité réduite.

L'opportunité d'un tel service est moins évidente depuis l'insertion du pont levant dans le projet. Sur la base d'un calcul réalisé sur AUTOCAD, le maître d'ouvrage évalue à 1 115 m le détour induit par la réalisation du projet pour un piéton circulant sur la plage. A titre de comparaison, le service du passeur à Saint Gilles Croix de Vie évite aux piétons un détour de 3 km.

La création d'un tel service n'a pas donné lieu à un nombre d'observations significatif. Cela étant, le maître d'ouvrage n'écarte pas cette possibilité et étudiera la mise en place d'une navette de ce type.

- ✓ **Les pistes cyclables en site propre peuvent-elles être envisagées partout dans le périmètre du projet ?**

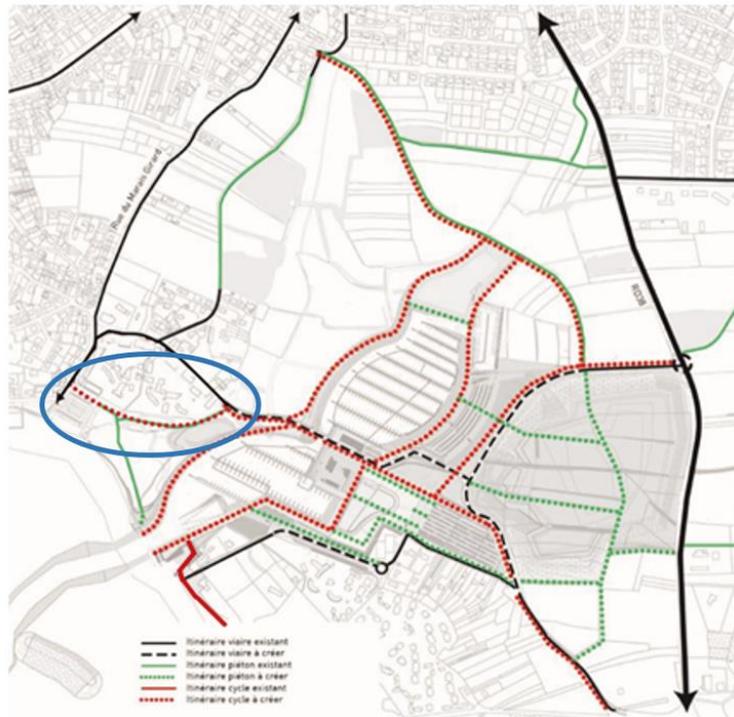
Les pistes cyclables en site propre seront privilégiées sur l'ensemble du périmètre du projet. Le maître d'ouvrage a pris acte des attentes du public en la matière et a réexaminé précisément cette question. La piste cyclable la plus fréquentée est celle qui longe le littoral, du Nord au Sud de la commune.

Actuellement, cette piste cyclable est conçue en site propre dans sa plus grande portion. Elle traverse le secteur de la Normandelière en sinuant à travers la dune pour rejoindre la voie d'accès de la base nautique. Elle rejoint le secteur des dunes en empruntant la voie piétonne qui dessert la crêperie.

Le document A présente la modification de ce tracé. La piste longe la rue de la Source en empruntant le pont levant puis rejoint la partie sud du territoire en longeant les quais du port.

La partie Nord de cette piste dans le projet initial n'est pas conçue en site propre et le maître d'ouvrage estime qu'il s'agit là d'un inconvénient mis à jour au cours de l'enquête.

Il considère qu'il serait opportun de replacer cette piste dans son cheminement actuel pour lui permettre de rejoindre le pont levant en passant le long de la dune recréée, ce qui ne constitue pas un inconvénient majeur pour l'écosystème (*cf. plan modifié ci-après*) :



Au stade AVP, le pont intègre deux bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée.

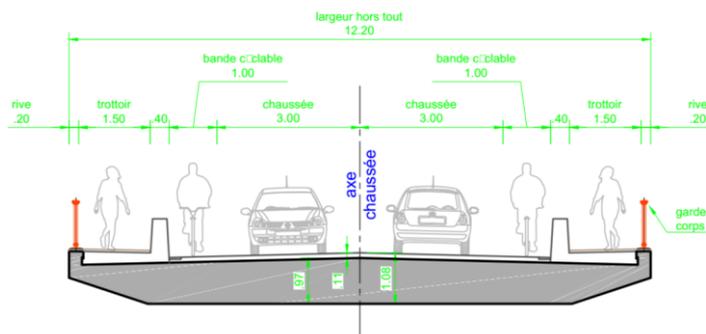


Figure 267. Coupe du futur pont traversant le bassin portuaire et intégrant une bande cyclable et un trottoir dans les deux sens de circulation

Pour autant, il est techniquement envisageable d'améliorer cette conception par le rajout d'un séparateur sur chacune des voies ou par la création d'une piste sécurisée d'un côté du pont.

Cette option pourra être envisagée au moment de la phase de Projet (phase PRO).

Par ailleurs, la Communauté de Communes a la volonté de relier les communes de Brétignolles sur Mer et de Brem sur Mer par une piste cyclable plus directe que celle qui existe aujourd'hui. Cette piste qui est conforme aux objectifs du SCOT (limitation des déplacements automobiles) fera l'objet d'études de conception d'ici 2020.

A l'exception du franchissement du pont, toutes les pistes cyclables seront réalisées en site propre. Le franchissement du pont donnera lieu à des études spécifiques au stade PRO.

- ✓ **L'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) est-il garanti sur l'ensemble du site ?**

L'accès PMR sera respecté sur l'ensemble du périmètre du port.

La topographie de la butte paysagère nécessitera une réflexion particulière au stade projet pour faciliter la mise en place d'un cheminement PMR (avec pente inférieure à 4%, zone de replat, pas de ressaut notamment).

Le maître d'ouvrage veillera au strict respect des règles d'accessibilité des personnes à mobilité réduite définies par la loi du 11 février 2005. Une réflexion doit toutefois être menée en phase PRO au niveau de la butte paysagère qui présente de fait des pentes marquées.

### **3.2.6 – La préservation du site**

---

- ✓ **Quelles actions seront menées pour préserver les plages de la Normandelière, du Marais Girard et des Dunes et garantir leur bon usage, avec ré-engraissement ou non ?**

Les études conduites depuis 2009 montrent que le port n'aura pas d'incidences défavorables sur les plages et les dunes environnantes (cf. *annexe 3*). Le principe de conception de l'avant-port repose sur le maintien du transit sédimentaire, ce qui signifie que les mouvements du sable ne seront pas modifiés. Les conclusions de l'étude sont particulièrement précises sur cette question :

## G. CONCLUSION

Les études hydrodynamiques et hydro-sédimentaires menées dans le cadre de la mission complémentaire MC2 ont permis de qualifier et quantifier un certain nombre de phénomènes qui avaient été intuités et anticipés au stade des études préliminaires.

Le processus itratif mis en œuvre a permis une optimisation de la position des ouvrages d'accès ainsi que de leur longueur. L'objectif a été de réduire au maximum la zone d'influence des ouvrages (le sillage) dans les écoulements naturels observés actuellement, tout en garantissant la qualité de la protection du plan d'eau en arrière des ouvrages.

Les impacts de la variante d'aménagement optimisée ont été évalués dans trois configurations météo-océaniques relativement fréquentes du site. Les résultats permettent d'avancer les constatations suivantes :

- L'impact de la présence des ouvrages sur la courantométrie locale ne se fait réellement sentir qu'à l'étales de pleine mer. A mi marée et à basse mer, l'influence des ouvrages est relativement faible.
- A pleine mer, le sillage des ouvrages est de l'ordre de deux fois la taille des ouvrages eux-mêmes. Cet ordre de grandeur est plutôt un bon résultat compte tenu qu'il est illusoire d'espérer obtenir un impact complètement nul sur la courantométrie. La véritable question concerne donc l'importance et l'influence de ce sillage sur les phénomènes de transit sédimentaires.
- Les modélisations hydro-sédimentaires ont permis de caractériser les différents flux sédimentaires sur le site, dans l'état initial, en présence des ouvrages, ainsi que dans un état d'aménagement de type aménagement portuaire classique. Les résultats montrent qu'en amont des aménagements, aucune modification des transits n'est à attendre. Au droit des ouvrages, une redistribution des transits sédimentaires de part et d'autre des ouvrages peut être observée. En aval, les flux sédimentaires sont légèrement (100 m) éloignés de la côte, mais les débits et les directions sont conservées. L'incidence est nulle à partir de 2 fois la longueur des ouvrages.
- Les ouvrages ainsi proposés dans la variante n°5 n'auront aucune incidence notable sur la stabilité du trait de côte de l'aire Natura 2000 sise au Sud de l'aménagement. Ils ne modifieront pas la qualité et la nature des échanges entre la plage et la dune au sein de la zone Natura 2000, ni de façon générale à l'aval du port.
- A titre d'information, le modèle hydro-sédimentaire a permis de montrer de quelle manière un aménagement portuaire classique aurait intercepté les flux sédimentaires pour n'en restituer à l'aval qu'une partie infime. Ce même modèle montre que ce n'est pas le cas de l'aménagement proposé dans le cadre de cette étude, puisque le débit solide est totalement restitué en aval transit des ouvrages. Ces éléments nous permettent de souligner le caractère très perméable des ouvrages ainsi définis vis-à-vis de la problématique des transits sédimentaires.

Au niveau du chenal, une fraction des sédiments en mouvement pourra être interceptée mais le maître d'ouvrage procédera régulièrement (de 2 à 3 fois par an, voire plus si nécessaire) au dragage du chenal pour remettre les sédiments dans le transit au sud des ouvrages.

Dès lors que les sédiments ne sont pas captés, le projet ne peut pas avoir d'incidence sur les plages environnantes.

Si le projet n'a pas d'incidences négatives, il concourra cependant au maintien de la stabilité des plages existantes qui souffrent aujourd'hui de l'érosion. La présence des récifs offrira une protection efficace lors des phénomènes météorologiques importants. Les exemples d'ouvrages du même type en Angleterre (Elmer) ou en Italie (Lido di Dante) permettent de le confirmer.

Le ré-engraissement des plages a fait l'objet d'une attention particulière des équipes de maîtrise d'œuvre. L'ouverture de la dune de la Normandelière pour réaliser le chenal, tout comme la création du bassin, vont générer des volumes de déblais sableux, estimés à 118 000 m<sup>3</sup> (cf. document C page 49). Sous réserve de vérifier la compatibilité de la qualité et de la granulométrie de ces matériaux avec les milieux d'accueil, ceux-ci pourront être utilisés pour le ré-engraissement des plages.

Si cette opération paraît aisée au Sud de la plage de la Normandelière, une vigilance particulière sera nécessaire aux abords immédiats du port pour éviter le recouvrement des massifs d'hermelles (cf. carte ci-après extraite de la page 191 du document C) :

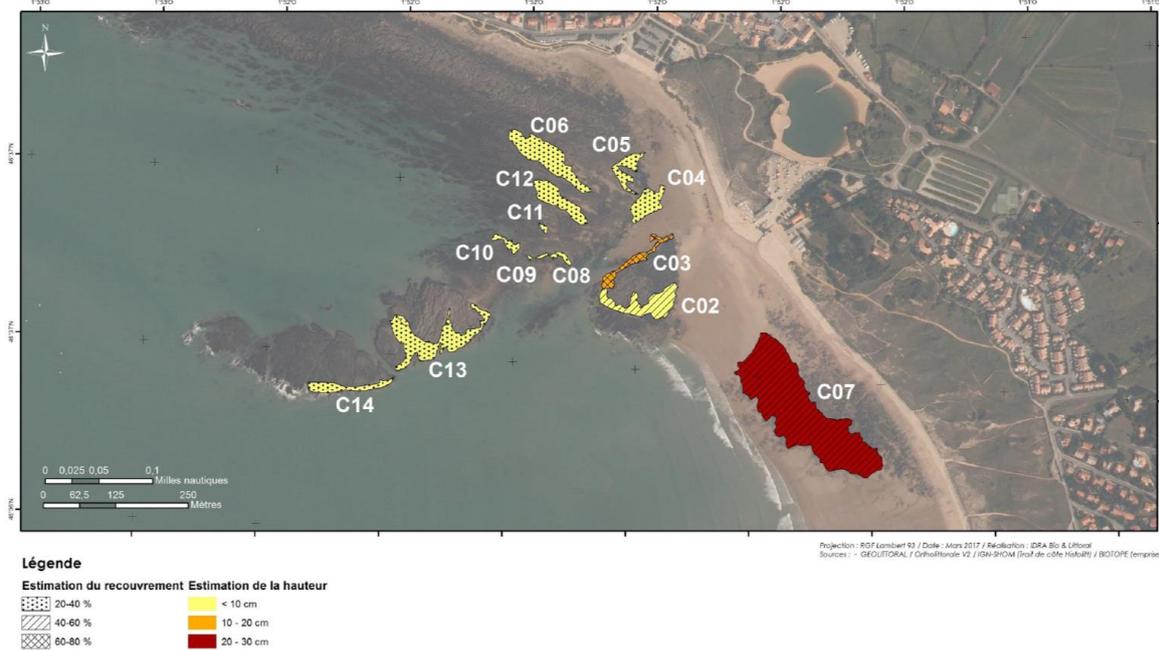


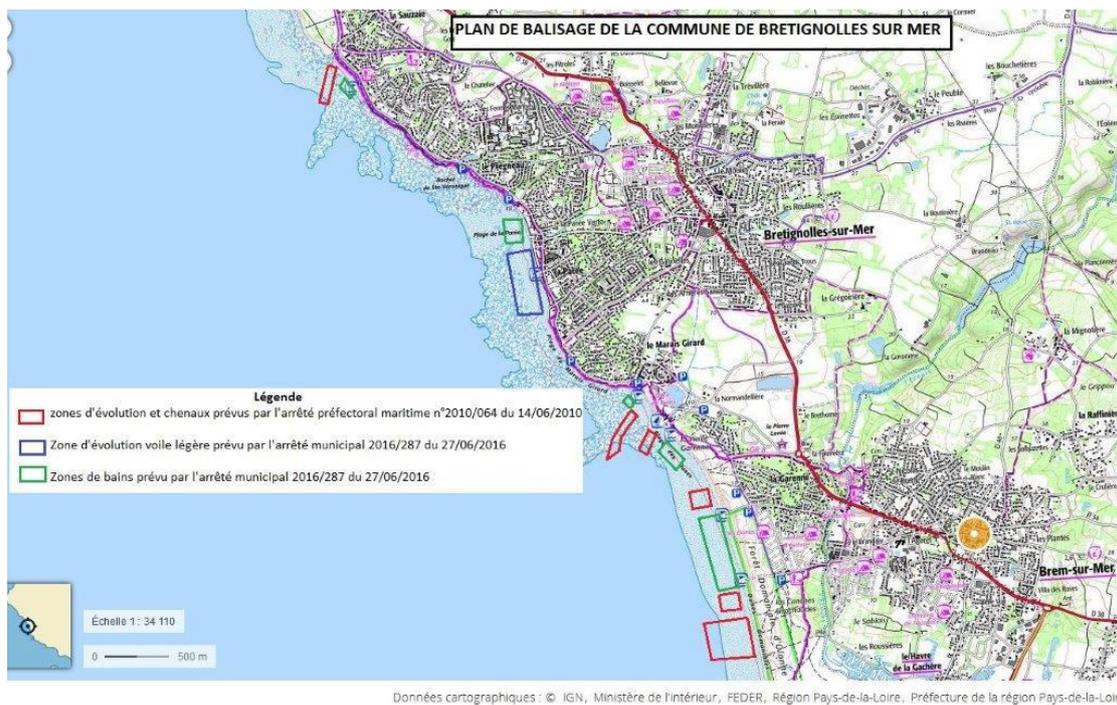
Figure 205. Cartographie de l'enveloppe des hermelles à proximité du projet : estimation de la hauteur et du recouvrement

Les études démontrent que le projet n'aura pas d'incidence négative sur les plages environnantes. La présence des récifs au large contribuera au maintien des plages du Marais Girard et de la Normandelière. Les déblais sableux générés par le chantier seront utilisés prioritairement pour ré-engraisser les plages, sous réserve de ne pas altérer les habitats d'hermelles.

✓ **Que restera-t'il pour la baignade sur ces plages ? A marée haute et à marée basse ?**

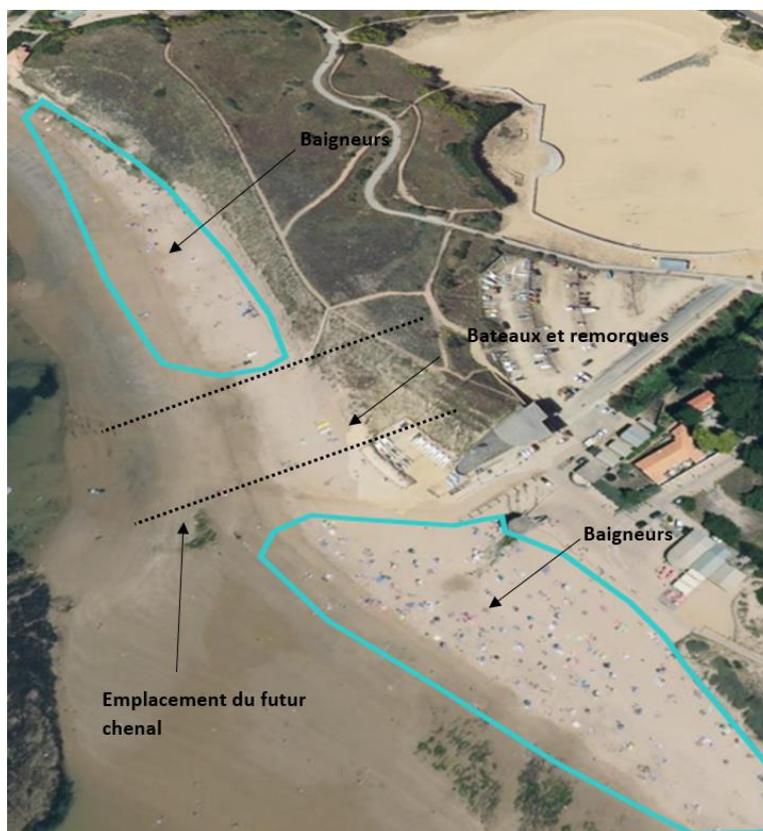
Le dossier indique que le projet n'affecte pas de zone de baignade puisque la partie de la plage utilisée pour le creusement du chenal est déjà actuellement interdite à la baignade (cf. *arrêté du Préfet Maritime Atlantique du 14 juin 2010*).

La carte ci-après présente la délimitation des zones de baignade résultant de l'arrêté municipal du 27 juin 2016 :



La photographie aérienne ci-dessous, extraite du site Géoportail, montre la réalité de l'activité balnéaire sur le site. On observe une faible fréquentation des baigneurs sur la plage du Marais Girard et une fréquentation plus soutenue sur la plage de la Normandelière.

Entre les deux, on constate que la piste d'accès au chenal est laissée libre et qu'il n'y a pas d'utilisation balnéaire de la seule portion de la plage affectée par l'opération.



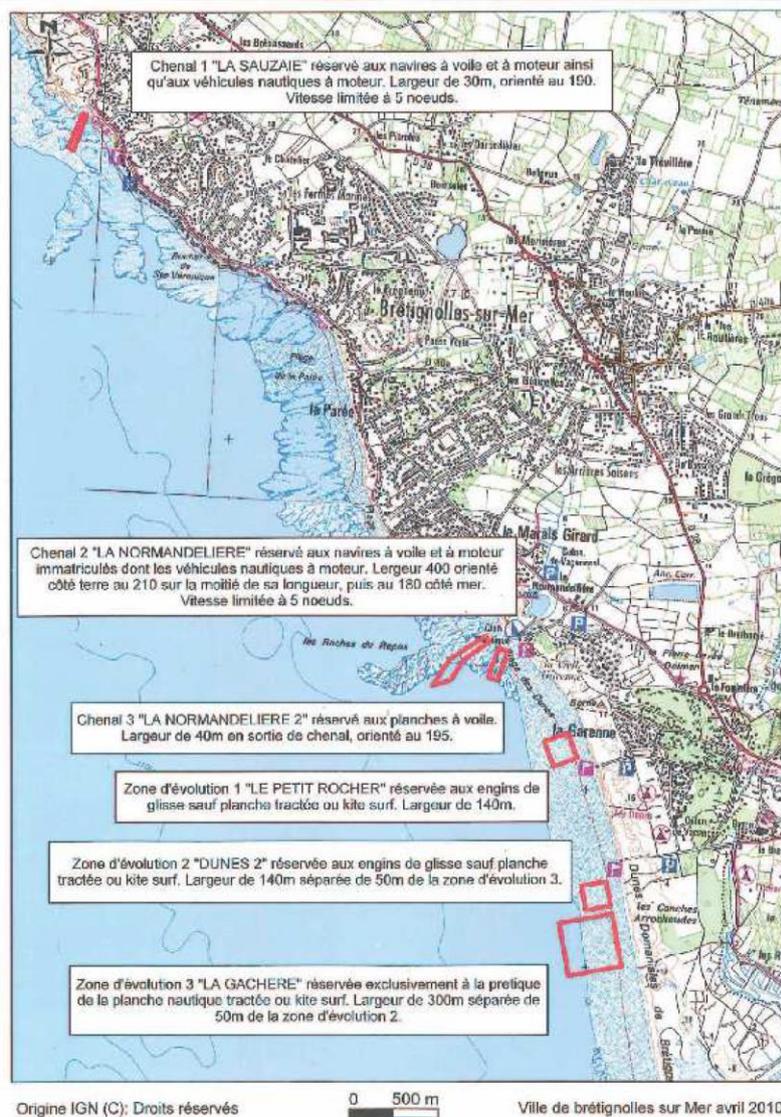
La réalisation du port n'affecte donc pas les zones de baignade.

L'apport de matériaux sableux (sous réserve de la prise en compte des massifs d'hermelles) et la protection des plages par les récifs permettent de considérer au contraire que le port aura une influence positive sur les zones de baignade, qui seront plus importantes à marée haute.

- ✓ **Quel maintien de l'ensemble des activités nautiques existantes (voile légère, planches, surf...)? Est-il possible de fournir une cartographie de la localisation de ces différentes activités, avec les différents chenaux?**

Les différents chenaux sont définis à Brétignolles sur Mer dans l'arrêté du Préfet Maritime n°2010/64 du 14 juin 2010. Ces chenaux sont matérialisés sur la carte ci-dessous :

#### ANNEXE



Le chenal n°2, qui concerne les navires à voile et à moteur, est directement impacté par le projet. C'est à son emplacement qu'est envisagé le chenal du port.

Pour les bateaux à moteur, cette modification n'a pas d'incidence défavorable. Au contraire, la réalisation d'une cale à l'intérieur du bassin portuaire améliore les conditions de mise à l'eau, qui sont dangereuses aujourd'hui, comme l'ont montré plusieurs observations.

Pour les bateaux à voile, l'utilisation du chenal impose l'utilisation du moteur (la navigation sous voile étant généralement interdite à l'intérieur d'un port).

Les voiliers ne disposant pas de moteur pourront obtenir l'assistance des services portuaires (ou de l'école de voile) pour être tractés.

Le chenal n°3 est actuellement réservé aux planches à voile. Son tracé n'est pas impacté substantiellement par le projet ; peut-être sera-t-il nécessaire de décaler légèrement son orientation vers le sud. Il sera proposé au Préfet Maritime d'élargir son champ d'application aux engins à voile légère (type hobbycat) qui préféreront utiliser ce chenal, plutôt que de faire appel à une prestation de tractage.

Les zones d'évolution 1, 2 et 3 ne sont pas impactées par le projet compte tenu de leur éloignement (cf. annexe 3 précitée).

Le port de plaisance n'a donc pas d'incidence défavorable sur les pratiques nautiques existantes.

✓ **Cette brèche peut-elle fragiliser toute la dune, et accélérer le recul du trait de côte ?**

L'utilisation du terme « brèche » par les auteurs d'observations hostiles au projet vise à semer la confusion sur les conséquences réelles du port. Ce terme a une connotation péjorative et tend à présenter la dune comme un rempart contre les risques de submersion marine, ce qui n'est pas le cas.

La topographie des terrains situés derrière la dune permet d'exclure tout risque de submersion.

Les études de conception du projet ont accordé un soin particulier au traitement de cette ouverture pour garantir :

- La stabilité de la dune ;
- Le maintien et le développement de l'écosystème dunaire.

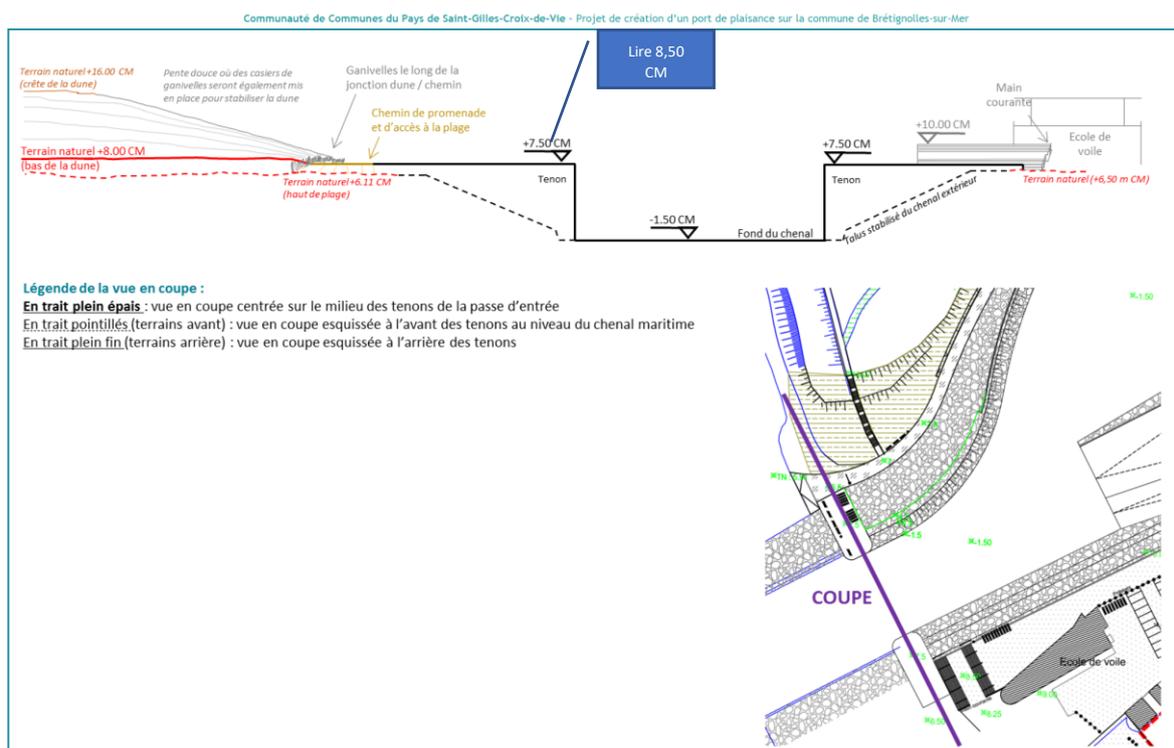
Les options retenues dans la conception de cette partie du projet offrent toutes les garanties en la matière.

Comme cela a déjà été indiqué, les récifs auront une influence favorable sur la stabilité du milieu dunaire immédiat, du fait de la réduction de la houle.

L'ouverture de la dune pour le percement du chenal ne fragilise pas le cordon dunaire et ne constitue pas une menace pour la sécurité.

- ✓ **Que se passera-t-il lors des tempêtes notamment au droit du « point dur » formé par la passe d'entrée en béton s'appuyant sur les dunes fragiles ?**

L'étude d'impact analyse précisément cette question en page 375. Un schéma de principe de traitement de ce « point dur » est présenté p.314 :



Dossier d'enquête préalable à la DUP et de demandes d'autorisations - Pièce C : Etude d'impact valant étude loi sur l'eau et étude Natura 2000 - Biotopie - Mars 2018 314

Le niveau des plus hautes eaux est pris en compte dans le calage des protections à l'interface entre le sable et le point dur formé par la passe d'entrée. Ces protections sont dimensionnées pour reprendre les efforts liés à une tempête et éviter toute érosion.

Une cote de protection de +7.50m CM permet une revanche de sécurité de 0.61m par rapport à un événement Xynthia (cette dernière étant caractérisée à une cote de 6.89m CM dans le port de Brétignolles).

**En outre, suite à une recommandation de l'Autorité environnementale (cf. mémoire en réponse à l'AE p.37), dans le but de rehausser la sécurité dans cette zone, il a été décidé de rehausser la protection en enrochements à 8.50m CM.**

Protégées par les récifs, les dunes seront moins soumises aux effets de la houle. Toutefois, le point de jonction entre la passe d'entrée fera l'objet d'une attention toute particulière.

Il y a potentiellement deux types de risques à cet endroit :

- Un risque d'érosion sous l'effet du vent,
- Un risque d'érosion sous l'effet des vagues.

Le risque éolien est pris en compte. Le dossier indique que des ganivelles seront mises en place pour garantir la stabilité de la dune. Cette technique est couramment utilisée dans ce type de cas et les retours d'expérience de la Communauté de Communes en la matière confirment l'efficacité de ce type de dispositifs.

Concernant la houle, il convient d'abord de rappeler que cette jonction entre la passe d'entrée et la dune sera très rarement exposée à la houle compte tenu de son altimétrie. Néanmoins, la conception de cette partie de l'ouvrage tient compte du risque d'érosion et prévoit la mise en place d'enrochements (gabion) destinés à protéger le pied de dune.

Les principes d'aménagement sont présentés dans le document A (cf. extrait ci-dessous) :

### II.3.3.2 La dune de la Normandelière

Le chenal d'accès est implanté au droit des Roches du Repos et traverse une partie de la dune de la Normandelière (notamment sur sa partie artificielle et enrochée) en longeant l'actuelle école de voile.

En parallèle, une zone d'extension de la dune à l'arrière du massif dunaire sera reconstituée (objectif de reconstitution d'un habitat de dune grise). Cette zone d'expansion permet d'employer un volume de remblais issus des travaux, en intégrant une grande partie des sables.

Le dépôt de sable est mis en œuvre de façon à ne pas mettre en péril l'équilibre du milieu de l'arrière-dune, il s'effectue uniquement sur les zones exemptes de végétation (sur le périmètre de l'ancienne baignade et de la rue de la Source déviée).

Du côté du chenal, la dune est maintenue par des systèmes de ganivelles plantés d'oyats permettant de maintenir le sable avec une

pente comprise entre 1 pour 2 et 1 pour 3. La densité des dispositifs de protection et de stabilisation de la dune sera adaptée à la situation de la pente et aux contraintes rencontrées (exposition aux vents dominants, risque de piétinement, micro-relief, etc...)

Le chemin de crête actuel longeant la plage est retravaillé sur son extrémité sud pour permettre la continuité de ce cheminement avec la promenade de la berge du port et la plage.

En pied de dune, le long de la promenade du port, un gabion est implanté pour limiter le glissement du sable et structurer l'interface avec le chenal. La typologie de berge mise en œuvre (talus bas + mur), permet de limiter au maximum la « consommation » de dune existante.

Les remblais de sables déposés sur l'arrière-dune permettent de sanctuariser certaines zones pour favoriser l'implantation de la végétation typique de ce milieu. Ces zones sont clôturées de ganivelles limitant le piétinement et protégeant les plantations.

Vers le marais Girard, la promenade du port se prolonge permettant de faire le tour du plan d'eau. Aménagé en partie en voie verte, il accueille piétons et cycles dans un espace partagé.



- 1 La dune grise reconstituée
- 2 Seuil d'entrée du chenal
- 3 Promenade du port

La stabilisation de la dune suite aux travaux fera l'objet d'un suivi régulier (relevés annuels de profils) (mesure Li4). Ce suivi concernera également la trait de côte au sud du projet. Si besoin, dans le cadre de l'exploitation, une partie du sable dragué dans le chenal pourra être utilisée pour consolider la dune à cet endroit.

Les principes de conception tiennent compte de la sensibilité de cette partie du projet.

Des mesures de suivi sont prévues pour vérifier la stabilité de la dune.

- ✓ **La butte bocagère sera-t-elle totalement un lieu de promenade ou un lieu réaffecté à des activités agricoles ?**

Les modalités d'aménagement de la butte sont présentées en page 327 du document C. L'étude d'impact précise qu'« *à terme, la butte n'a pas vocation à intégrer les espaces verts du port mais bien à faire partie intégrante de l'espace rural* ».

Cette vocation est conforme au zonage agricole du projet de PLU de la commune de Brétignolles, lequel n'est pas incompatible avec d'autres usages : sentier de découverte, arboretum, tables d'orientation, ... .

IX.2.5.3.1 Nb1 => Retour à un état bocager de la butte après travaux

Code complet	Phase	Type	Compartment	Carte
C_MR_Nb1	Conception	Réduction	Bocager	Page 331

Contexte	
<b>Objectifs, impacts concernés</b>	<p>Cette mesure vise la réduction de l'impact de la création de la butte sur le milieu naturel. Il s'agit ici de donner un caractère temporaire à l'impact considéré, à travers les deux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Retrouver après aménagement une occupation naturelle des sols (prairies, fourrés, boisements...) qui puisse assurer une continuité de milieux naturels entre la partie nord du projet (Marais Girard notamment) et la ceinture verte (et Vallée de l'Ecours) à l'Est.</li> <li>Maximiser <i>in situ</i> les capacités d'accueil de la faune et de la flore en adoptant des principes d'aménagement et de gestion courante favorable à la biodiversité locale.</li> </ul> <p><b>NB : A terme, la butte n'a pas vocation à intégrer les espaces verts du port mais bien à faire partie intégrante de l'espace rural.</b></p>
<b>Habitats et/ou espèces ciblées</b>	<p>Végétations : prairies, haies arbustives, lisières                      Avifaune du bocage dont 4 espèces d'intérêt : Fauvette grisette, Fauvette pitchou, Linotte mélodieuse, Tourterelle des bois ;                      Reptiles : Coronelle lisse, Couleuvre à collier, Lézard des murailles, Lézard vert occidental, Orvet fragile, Vipère aspic ;                      Mammifères terrestres : Hérisson d'Europe ; Chiroptères : toutes les espèces se nourrissant dans le bocage</p>
<b>Autres mesures en lien direct</b>	<p>Nt1 =&gt; Réduction des effets du projet sur la fragmentation des milieux naturels                      Nt3 =&gt; Prise en considération des risques liés à la propagation des espèces végétales invasives</p>

Modalités d'action		
Rappel de conception :		
<p>Cette mesure a été intégrée lors de la phase de définition du principe d'aménagement de la butte (cf. Figure 262). Rappelons que de nombreuses autres contraintes, notamment structurelles et paysagères ont dû être prises en compte.                      Afin de mieux appréhender les changements d'occupation du sol qu'engendreront les travaux dans l'emprise de la butte, le tableau présenté ci-dessous consigne les surfaces des différents types de milieux concernés, avant puis après travaux.</p>		
Occupation du sol dans l'emprise de la butte		
Types de milieux	Avant travaux (surfaces impactées)	Après travaux (surfaces visées)
Prairies mésophiles (faiblement artificialisées)	6,1 ha	10,1 ha*
Milieux artificialisés (prairies améliorées)	3,7 ha	
Carrière de Bréthomé	2,3 ha	/
Fourrés arbustifs mésophiles (dont haies)	2,0 ha	1,1 ha
Milieux arbores mixtes	/	2,2 ha
Prairies humides/noues	/	0,3 ha
Aménagements divers (sentier, accès agricole...)	/	0,4 ha
<b>Total :</b>	<b>14,1 ha</b>	<b>14,1 ha</b>

\* Durant les premières années qui suivront l'aménagement, le caractère artificiel lié à l'ensemencement des prairies sera important. À plus long terme (5 à 10 ans) et grâce à une gestion adaptée (cf. § - gestion de la butte - ci-après), le caractère artificiel s'estompera progressivement, au profit de cortèges floristiques plus spontanés et mieux adaptés aux contraintes particulières de la butte.



Figure 262. Principe d'aménagement de la butte

- Points particuliers concernant l'aménagement de la butte :**
- En complément des éléments produits à ce stade de définition du projet, les principes énoncés ci-dessous devront être respectés lors des derniers ajustements qui se feront en phase PRO :
- Pour le semis des prairies, un mélange de 5 à 6 espèces minimum, adapté au milieu (sol séchant) et à la gestion prévue (fauche) devra être utilisé. La possibilité d'utiliser des semences prairiales d'origine locale n'a pas été retenue en raison de l'absence d'une réelle offre pour ce type de produit chez les semenciers locaux.
  - Pour l'implantation des haies arbustives, ne seront utilisées que des essences présentes localement : *Prunus spinosa*, *Ulex europaeus*, *Crataegus monogyna* et *Ulmus minor*. Les hybrides et variétés améliorées seront exclus. Une surface (ou linéaire important) sera composée majoritairement d'*Ulex europaeus*, qui constitue un habitat privilégié de la Fauvette pitchou.
  - Concernant l'implantation des boisements, le choix d'essences principales à croissance rapide et résistantes au vent (pins) s'est imposé en raison de contraintes paysagères. Néanmoins, ces peuplements de pins devront être composés en mélange avec des essences feuillues littorales (*Quercus pubescens*, *Quercus ilex* et arbustes sus-cités). Le mélange devra se faire par bouquet (de 50m<sup>2</sup> à 200m<sup>2</sup>), pour atteindre une surface totale de feuillus représentant entre 10 et 20% de la surface totale boisée.
  - Concernant l'aménagement de la noue située au pied de la butte, une diversité de profil sera recherchée (berges en pente douce, profils emboîtés, sur-profondeurs...) dans un but d'amélioration des conditions d'accueil pour les espèces. La végétalisation de la noue et de ses abords humides se fera à partir d'essences locales.
  - Plusieurs espaces bien exposés (hauts de pente) ne seront pas végétalisés et seront intégralement couverts des blocs et pierres (constitution de milieux pionniers). Un minimum de 5 localités (entre 50m<sup>2</sup> et 100m<sup>2</sup> chacune) devra être aménagée.
  - L'accueil du public (accès au belvédère) devra respecter la sensibilité du milieu (limitation des emprises des aménagements et réglementation des activités)

Le dossier indique que la surface de la butte sera composée pour 10,1 ha de prairies dont le caractère artificiel va progressivement s'estomper.

Ces prairies seront entretenues dans le cadre de baux agricoles, qui permettront aux exploitations actives sur le site aujourd'hui de retrouver des zones de pâture.

Un cheminement piétonnier permettra au public d'accéder au belvédère prévu au sommet de la butte.

L'accueil du public (accès au belvédère) devra respecter la sensibilité du milieu (interdiction d'accès du public en dehors du sentier).

- ✓ **L'aménagement paysager comportera quels types de finition : les arbres plantés seront-ils par exemple des sujets de belle taille s'intégrant d'emblée dans le paysage ?**

Comme l'indique l'étude d'impact (p.327), le choix d'essences principales à croissance rapide et résistantes au vent (pins) s'est imposé en raison de contraintes paysagères. Néanmoins, ces peuplements de pins devront être composés en mélange avec des essences feuillues littorales (*Quercus pubescens*, *Quercus ilex* ...). Le mélange devra se faire par bouquet (de 50m<sup>2</sup> à 200m<sup>2</sup>), pour atteindre une surface totale de feuillus représentant entre 10 et 20% de la surface totale boisée

L'estimation des dépenses des plantations au niveau de la butte s'est basée sur la mise en place de jeunes plants (1 mètre de haut), de baliveaux (2 mètres de haut) et d'arbustes hauts.

Les stratégies de plantations de ces boisements seront affinées (en phase PRO) afin de ne pas créer de séquences de plantation régulières, et générer des clairières, des zones de plantation plus denses, etc...

A cette occasion, il pourra être choisi de placer quelques arbres bien formés (arbres tiges de 3-4 m) parmi les jeunes plants et les baliveaux afin de favoriser l'insertion paysagère à court terme de la butte.

### 3.2.7 – Le développement économique

- ✓ **Pouvez-vous nous communiquer les chiffres récents sur le chômage à Bretignolles sur Mer ?**

Pour relativiser l'intérêt du projet, certains participants à l'enquête ont voulu démontrer que le Pays de Saint Gilles Croix de Vie ne souffrait pas du chômage. Cette affirmation n'est pas exacte.

Selon l'INSEE, le taux de chômage à Brétignolles sur Mer reste élevé à Brétignolles sur Mer et atteignait 15% en 2015 :

Emploi - Chômage	Bretignolles-sur-Mer (85035)
Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail en 2015	1 022
dont part de l'emploi salarié au lieu de travail en 2015, en %	68,4
Variation de l'emploi total au lieu de travail : taux annuel moyen entre 2010 et 2015, en %	1,0
Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2015	67,7
Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2015	15,5
<i>Sources : Insee, RP2010 et RP2015 exploitations principales en géographie au 01/01/2017</i>	

Si l'on ne peut pas nier que la situation du marché de l'emploi s'est améliorée au cours des derniers mois, il reste cependant plus de 4 000 demandeurs d'emplois sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie (*source Pôle Emploi – juin 2018*) :

	DEFM juin 2018	Poids	Evolution annuelle
Catégorie A	1 788	39,9%	1,2%
Catégorie B	586	13,1%	3,0%
Catégorie C	1 571	35,1%	2,5%
Catégorie D	142	3,2%	-18,9%
Catégorie E	393	8,8%	-1,0%
<b>TOTAL</b>	<b>4 480</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,9%</b>

Parmi ceux-ci, on constate que le nombre de personnes qui ont une activité à mi-temps (temps partiel contraint lié à la saisonnalité du marché du travail – catégories B et C) est important (2 157 demandeurs d'emplois).

Sur le plan du chômage, le Pays de Saint Gilles Croix de Vie présente toujours une situation plus dégradée que celle du reste du Département de la Vendée et de la Région des Pays de la Loire. Contrairement au reste du territoire, le PSG enregistrait en juin 2018 une progression du nombre de demandeurs d'emploi en catégorie A (*source Pôle Emploi – juin 2018*) :

	DEFM Cat A	Evolution annuelle
CC du Pays de Saint Gilles Croix de Vie	1 788	1,2%
Dépt 85	23 372	-1,5%
Pays de la Loire	151 844	-1,4%
Poids de la CC/dpt	7,7%	

D'autre part, contrairement au reste du territoire, le PSG enregistrait également une baisse de l'offre d'emplois :

## L'OFFRE D'EMPLOI

### LES CHIFFRES CLES

### CC du Pays de Saint Gilles Croix de Vie

	Nombre	Evolution annuelle		Cumul 12 mois	Evolution annuelle cumulée
OEE Cc Du Pays De Saint Gilles Croix De Vie	211	-31,9% ↘		2 119	-13,1% ↘
OEE Dépt 85	3 790	-2,1% ↘		39 243	6,6% ↗
OEE Pays de la Loire	21 456	-3,6% ↘		231 992	11,0% ↗
Poids de la CC dans le dépt	5,6%			5,4%	

La situation dégradée du marché du travail du Pays de Saint Gilles Croix de Vie justifie pleinement la réalisation du projet.

- ✓ **Pouvez-vous catégoriser les emplois indirects susceptibles d'être générés par la création du port ?**

L'impact du projet en matière de création d'emplois directs et indirects a donné lieu à un grand nombre d'observations, dont certaines ont mis en doute la réalité des chiffres annoncés dans le dossier d'enquête.

Pour appréhender les impacts du projet sur l'emploi, le maître d'ouvrage s'est fondé sur plusieurs études nationales ou régionales.

La plus détaillée est celle réalisée par EUROMARINA en 2007, intitulée « les ports de plaisance en Europe ». L'étude chiffre les effets d'un port de plaisance à 3 emplois directs et jusqu'à 12 emplois directs pour 100 anneaux, ce qui équivaut pour un port comme celui de Brétignolles sur Mer à plus de 137 emplois créés.

La Fédération Française des Ports de Plaisance a produit une étude en 2011, reprise dans une synthèse présentée à l'Assemblée Nationale le 30 mai 2013, selon laquelle, un port de plaisance génère 1 emploi direct et 10 emplois indirects pour 100 anneaux (professionnels de la plaisance, de la restauration, loueurs et prestataires de services travaillant directement sur les ports de plaisance), soit pour un port comme celui de Brétignolles sur Mer environ une centaine d'emplois créés.

D'autres études sur un champ géographique plus restreint permettent de préciser ces chiffres.

- L'étude réalisée par le Conseil Départemental du Morbihan, intitulée « Retombées économiques du nautisme » chiffre les emplois directs d'un port de plaisance à 1,5 ETP pour 100 anneaux, soit un effectif de 13 ETP pour un port de 915 anneaux,
- L'étude réalisée par le Conseil Départemental de la Vendée en juin 2016, intitulée « Les ports en Vendée » estime le nombre d'emplois directs et indirects induits dans les ports du département à 11,42 ETP pour 100 anneaux, soit plus de 104 ETP pour un port de 915 anneaux,
- L'étude réalisée par l'INSEE en 2010 sur le port de Dieppe va dans le même sens. Cette étude intitulée « 1 250 emplois portuaires à Dieppe » recense 62 emplois directs et indirects pour 550 anneaux de plaisance, ce qui représente pour un port comme celui de Brétignolles sur Mer environ 103 emplois.

A ces études, on peut ajouter également celle réalisée récemment par BRL sur les ports du Languedoc-Roussillon qui recense 6 300 emplois (ETP) pour 33 000 places, soit l'équivalent de 174 emplois pour 915 anneaux.

C'est sur la base de ces éléments que le nombre d'emplois induits par le port de Brétignolles sur Mer a pu être évalué à 113 ETP environ.

Il n'est pas facile de catégoriser précisément la nature des emplois ainsi créés par l'ouverture d'un port de plaisance.

L'étude précitée sur le port de Dieppe fait état de l'existence de 14 établissements commerciaux ou de services induits par les 550 anneaux du port. L'INSEE indique que « *l'activité du port de plaisance comprend l'accastillage, les activités sportives liées à la pratique de la voile, certains emplois du syndicat mixte du port de Dieppe (...). La mesure de l'emploi direct ne doit cependant pas occulter les retombées plus larges de la présence d'un port de plaisance sur le territoire dieppois (...). Un port de plaisance est un équipement touristique et la présence des plaisanciers se traduit par une consommation qui bénéficie naturellement aux commerces locaux* ».

A travers ces éléments, les domaines d'activités concernés par des créations d'emplois seront ou pourraient être les suivants :

- Exploitation du port,
- Accastillage,
- Maintenance des bateaux (activités dans la zone technique ou ailleurs à Brétignolles sur Mer),
- Activités de locations (bateaux, sorties en mer,...),
- Bars et restaurants,
- Commerces de détail,
- Hôtellerie,
- Activités sportives (école de voile, club nautique,...),
- Office de tourisme,
- ...

Il est à noter que pour sa part, le directeur du Super U a estimé que la création du port générerait 5 emplois nouveaux au sein de son établissement (cf. *observation n°748*).

Il n'est pas possible de catégoriser précisément les emplois induits par le port.

Cependant, toutes les études disponibles confirment la réalité de l'impact positif d'un port de plaisance sur l'emploi.

Le directeur de l'enseigne Super U de Brétignolles sur Mer a donné une illustration de cet effet positif en indiquant que 5 postes seraient créés dans son établissement si le port se réalisait.

✓ **Quelles mesures pourriez-vous mettre en œuvre afin d'éviter le risque redouté par le commerçant de la Parée ?**

Le maintien de l'activité commerciale à la Parée n'est pas directement menacé par le projet de port de plaisance. Il s'agit d'une activité essentiellement saisonnière qui tire profit de la très forte concentration d'estivants, du fait de la densité de résidences secondaires dans ce secteur.

Depuis son réaménagement en 2000, ce quartier souffre d'un développement chaotique, lié à une prise en compte insuffisante des usages lors de la conception du projet. Le plan de circulation a dû être modifié à plusieurs reprises et la configuration des lieux n'a pas permis d'aboutir à des solutions optimales.

Le réaménagement du quartier de la Parée n'est pas prévu dans le cadre de la réalisation du projet de port de plaisance.

Cependant, la commune étudie actuellement plusieurs solutions destinées à maintenir des activités commerciales et de services pérennes 12 mois/12. Ces solutions nécessitent des moyens financiers importants. L'impact positif immédiat du projet pour la commune (remboursement des études et rachat des terrains de la Normandelière par la Communauté de Communes) lui permettrait d'engager rapidement les actions nécessaires à la revitalisation du quartier de la Parée.

La réalisation du port de plaisance n'a pas d'incidence sur le développement du quartier de la Parée. La commune étudie actuellement un plan d'actions destiné à revitaliser le quartier.

L'impact positif du projet sur les finances de la commune lui permettrait d'anticiper la mise en œuvre de ce plan.

✓ **Pouvez-vous décrire les apports attendus, dans le domaine économique, de l'ouverture du port, en tenant compte des éventuels effets inverses liés à l'évolution sociologique de la population touristique ?**

La réalisation du projet vise très clairement à rendre la polarité Sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie plus dynamique et attractive, tout au long de l'année. A l'échelle communale, le projet vise à poursuivre la transformation de Brétignolles sur Mer, qui d'une station balnéaire ne vivant que 2 mois sur 12, est devenue en dix ans une commune de taille moyenne offrant les services nécessaires aux résidents permanents.

Cette évolution, qui reste fragile, serait confortée par le port grâce :

- A la création de nouveaux emplois pérennes,
- A l'accueil de nouveaux commerces et services,
- A l'apport de nouvelles activités rendant la commune attractive y compris l'hiver.

L'étude d'impact et la notice recensent les incidences favorables attendues de ce projet. 113 emplois directs et indirects sont ainsi envisagés, et 14 nouveaux établissements commerciaux ou de services, ce qui n'est pas neutre pour une commune de cette taille.

Cette transformation n'aura pas une incidence majeure sur l'évolution sociologique de la commune.

Certains ont pu affirmer au cours de l'enquête que la création du port aurait une incidence favorable sur la valorisation du patrimoine foncier.

Il est important de rappeler que le projet ne s'accompagne d'aucun programme immobilier et le nombre de terrains constructibles libérés dans la commune sera le même, que le port se réalise ou non.

Le port pourra avoir, il est vrai, une incidence sur la pression foncière. Une commune littorale dotée d'un port est plus attractive qu'une commune qui en est dépourvue. Cependant, on constate déjà une forte pression foncière sur la commune et l'impact du port peut être considéré comme mineur de ce point de vue.

La commune a pris en compte cette pression foncière dans le PLU en cours d'approbation. Des mesures sont prévues notamment pour assurer la mixité sociale dans chaque nouveau projet, et la Communauté de Communes, dans le cadre de son programme local de l'habitat, a mis en œuvre des mesures inédites pour accélérer la construction de logements sociaux afin de répondre aux exigences de la loi SRU.

Le souhait des collectivités concernées serait de poursuivre la transformation des résidences secondaires (qui sont encore nombreuses à Brétignolles sur Mer) en résidences principales. C'est tout l'objet du projet de port.

Logement	Bretignolles-sur-Mer (85035)
Nombre total de logements en 2015	7 695
Part des résidences principales en 2015, en %	28,3
Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) en 2015, en %	69,0
Part des logements vacants en 2015, en %	2,7
Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2015, en %	76,6

Source : Insee, RP2015 exploitation principale en géographie au 01/01/2017

Les effets positifs du port sont décrits précisément dans le dossier d'enquête (voir ci-après dans les réponses suivantes).

Le port n'a pas d'incidence sociologique négative et des mesures sont d'ores et déjà mises en œuvre pour garantir la mixité sociale, que le port se réalise ou non.

### 3.2.8 – L'attractivité du territoire

- ✓ **Comment s'insère le projet de port dans la politique globale de développement, voulue par la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles pour l'ensemble de son territoire en général et plus spécifiquement pour son pôle sud ?**

Le projet de port de Brétignolles sur Mer a vocation à renforcer la polarité sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie en la dotant d'une infrastructure économique et touristique permettant de dynamiser cette partie du territoire.

Cet objectif est présenté en détail dans le dossier d'enquête à différents niveaux :

- Il est clairement affirmé dans la délibération approuvant le dossier d'enquête :

*Extrait de la délibération du 15 mars 2018*

Le projet, tel qu'il se présente aujourd'hui, a pour ambition de tirer parti de la carence d'anneaux de plaisance en Vendée et sur la façade atlantique en proposant une infrastructure sécurisée, parfaitement intégrée à son environnement et au paysage, et propice au développement de nouvelles activités, de richesses et d'emplois.

Le port est conçu comme une zone de vie ouverte au grand public: irrigué par des liaisons douces (pistes piétonnes et cyclables), le port offrira les services adaptés aux promeneurs et aux touristes: bars, restauration,...

L'équipement est voulu comme un lieu de culture et de découverte: un espace d'interprétation proposera de nombreuses activités au public (touristes, promeneurs, scolaires): mise en valeur de l'écosystème marin, présentation de la série géologique brétignollaise, expositions culturelles,...

Enfin, le port s'inspirera des nouvelles pistes touristiques offertes par Odyssea: les bateaux seront accessibles à la location, pour des sorties en mer mais aussi pour se loger de manière insolite au milieu d'un port durant quelques jours. Des moyens de liaison (véhicules électriques, location de vélos) permettront aux plaisanciers en escale de visiter la commune et l'arrière-pays.

- La notice et l'étude d'impact rappellent également cette volonté.

Le dossier d'enquête rappelle la compatibilité du projet avec le SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.

La notice (document A) indique que le port de plaisance est conforme aux orientations et objectifs du SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie :

*Extrait du document A (notice)*

**1.2.1 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme**

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur ou en cours d'approbation.

**1.2.1.1 Schéma de cohérence territoriale**

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) a pour objectif de définir l'évolution d'un territoire dans une perspective de développement durable au travers d'un projet d'aménagement et de développement. Il sert de cadre de référence aux différentes politiques sectorielles centrées sur l'habitat, les déplacements, les équipements commerciaux, l'environnement. Il est régi par l'article L.121-1 du code de l'urbanisme qui définit les principes communs à tous les nouveaux documents d'urbanisme.

La commune de Brétignolles-sur-Mer fait partie de la Communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, qui a initié une démarche d'élaboration de son SCoT depuis 2010. Le Schéma de cohérence territoriale du Pays de Saint Gilles Croix de Vie a été approuvé par délibération du 30 juin 2016, complétée par une délibération du 9 février 2017. Le SCoT est exécutoire depuis le 6 mars 2017..

Identifié au Projet d'Aménagement et de Développement Durable sous le chapitre relatif au maintien et au développement de l'attractivité touristique du territoire de l'axe 1, en lien avec le poids de l'industrie nautique qui constitue une composante majeure de l'économie locale, le projet de port s'inscrit dans la volonté de développer l'activité de plaisance.

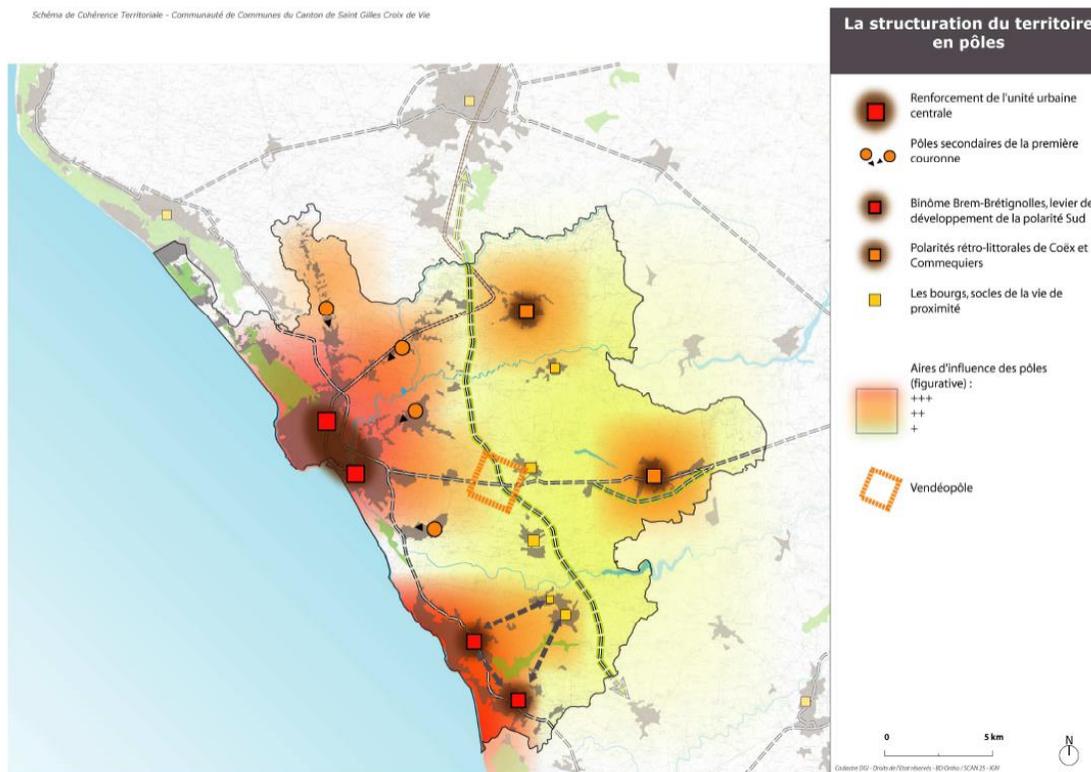
**Renforcer l'attractivité économique du canton**

- Accompagner le développement de la vitrine économique du territoire : le Vendéopôle
- Conforter et développer les zones d'activités existantes en lien avec le Vendéopôle
- Promouvoir les zones d'activités de proximité en vue d'accueillir de petites et moyennes entreprises artisanales et industrielles
- Lier projets de développement économique et accessibilité routière et qualifier les zones d'activités existantes le long des voiries structurantes actuelles ou de demain
- Donner une vocation commerciale forte aux deux principales polarités urbaines du canton
- Préserver une coupure agricole
- Maintenir et développer l'activité de plaisance sur les ports du territoire (existants ou en projet)
- Valider les équipements touristiques existants sur le littoral

**Carte extraite du PADD du SCOT du pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie : « Renforcer l'attractivité économique du canton » (Source : SCOT, 2017)**

Parmi les objectifs du SCoT, l'un des plus centraux est le renforcement du maillage territorial, qui nécessite la consolidation de la polarité sud, formée par les communes de Brétignolles sur Mer et de Brem sur Mer, mais également Landevieille et la Chaize-Giraud.

Le document d'orientations et d'objectifs du SCoT est particulièrement explicite sur la nécessité de doter cette partie du territoire des équipements et services structurants :



## 2. Le maillage du territoire par la consolidation des différentes centralités du territoire

Le PADD vise un développement du territoire harmonieux et équilibré s'appuyant sur les petites ou moyennes polarités existantes, ainsi que sur le réseau de bourgs maillant l'espace rural, notamment en secteur rétro-littoral. Ces polarités (caractérisées par leur diversité) seront un lieu d'accueil privilégié du développement urbain.

Les objectifs sont variables selon le contexte :

↳ **Première couronne de l'agglomération** : Nord de Saint Hilaire de Riez, Notre Dame de Riez, Le Fenouiller (hors quartier Val de Vie intégré à l'Unité Urbaine Centrale), Givrand)

*Ces polarités secondaires jouent et joueront un rôle d'appui en complément de l'unité urbaine centrale et sont censés apporter les équipements et services structurants à proximité de tous en vue de limiter les déplacements quotidiens. Des équipements plus importants peuvent y être décentralisés et une part de l'effort de construction, en lien avec le développement de l'emploi, devra y trouver place.*

↳ **Polarité Sud** : Brétignolles sur Mer / Brem sur Mer

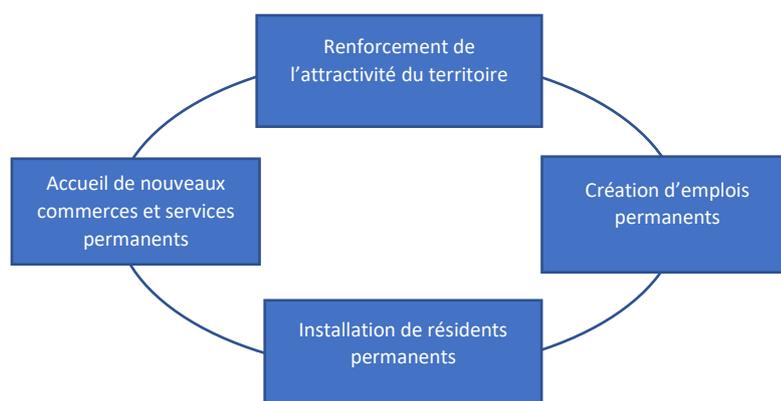
*Bassin de vie à part entière, la polarité Sud prend appui sur le binôme Brétignolles / Brem et est complétée par l'ensemble Landevieille-La Chaize Giraud. Ici aussi, le concept de polarité vise à apporter des équipements et services structurants à proximité de tous en vue de limiter les déplacements quotidiens. Des équipements plus importants peuvent y être décentralisés et une part de l'effort de construction, en lien avec le développement de l'emploi, devra y trouver place.*

Parmi les arguments favorables à la réalisation du port, l'alternative qu'il constitue à l'urbanisation massive a été largement discutée durant l'enquête. Cette question de la remise en cause d'un développement assis exclusivement sur le tourisme de masse pour proposer un nouveau modèle visant à satisfaire les besoins des résidents permanents a suscité de nombreuses observations.

Dans leurs avis au titre de la loi sur l'eau, la commune et l'intercommunalité ont rappelé les incidences négatives du modèle de développement antérieur :

- Une fréquentation touristique principalement axée sur la saison estivale,
- Une très forte saisonnalité des commerces, des services et de l'emploi,
- Une offre touristique de masse peu diversifiée,
- Un surdimensionnement des équipements et des infrastructures pour s'adapter au pic d'accueil touristique,
- Un déséquilibre entre les résidences secondaires et les résidences principales,
- Une typologie de logements peu adaptée à la résidence permanente (la production d'ensembles immobiliers en frange littorale dédiée exclusivement au tourisme balnéaire, le développement de l'hôtellerie de plein air « en vase clos » dans des espaces naturels ou en cœur de ville, la faiblesse du niveau d'équipement des résidences ou de l'offre locative à l'année, ...),
- L'apparition de friches touristiques,
- Dans les secteurs d'habitat caractérisés par la présence dominante de résidences secondaires, les liens sociaux sont plus distendus et engendrent des problématiques d'isolement,
- Le vieillissement de la population permanente,
- La sur-fréquentation des espaces naturels et les dégradations des milieux liées à des fortes pressions anthropiques (comme par exemple l'espace dunaire au niveau de la Sauzaie concerné par l'une des enveloppes de compensation)
- L'impact sur les ressources naturelles et notamment la ressource en eau sur la période estivale.

Les effets attendus du port de plaisance résident dans la mise en place d'un cercle vertueux pouvant être schématisé de la manière suivante :



La notice décrit cette dynamique en page 20 :

*Extraits de la notice (p.20) :*

Le territoire connaît également un développement économique constant depuis plusieurs décennies, en raison notamment de son attractivité touristique (le territoire concentre à lui seul 25% de la capacité d'hébergement touristique du département) mais également par sa vitalité industrielle et artisanale. Le Pays de Saint Gilles Croix de Vie est le berceau historique du groupe Bénéteau, leader mondial de la construction nautique de plaisance.

Toutefois, cette dynamique est fragilisée par une pyramide des âges inversée ainsi que par une fréquentation déséquilibrée du territoire, qui connaît un afflux touristique important l'été.

Pour remédier à cette situation, la Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie met en œuvre des projets de développement de divers types dans le but de développer l'emploi et de renforcer l'attractivité de son territoire tout au long de l'année.

A ce titre, la Communauté de Communes est à l'origine de nombreux investissements comme des parcs d'activités économiques, un complexe aquatique ainsi qu'une salle de spectacles. L'intercommunalité a également obtenu la réalisation prochaine d'un lycée public à Saint Gilles Croix de Vie qui ouvrira ses portes en 2021.

Dans le prolongement de ces actions, la Communauté de Communes a décidé de reprendre à son compte la réalisation d'un projet de port de plaisance initialement porté par la commune de Brétignolles sur Mer.

Au cours de l'enquête, beaucoup de participants ont reconnu l'importance du port pour le développement futur du bassin de vie. Certains ont répété qu'une « *commune qui ne se développe pas est appelée à mourir* » et d'autres qu'« *il fallait aller de l'avant* ».

Le raisonnement des initiateurs du projet a été rappelé par Christophe CHABOT dans son observation n°5720 :

*« Brétignolles vit, depuis l'après-guerre, du tourisme.*

*Depuis le milieu des années 50, grâce à ses belles plages, notre commune a connu un développement urbanistique intensif avec ses résidences secondaires et le succès de ses campings notamment. On peut dire que la vente des terrains de famille, la construction et l'artisanat l'hiver, et le commerce en tout genre l'été ont contribué à l'enrichissement des brétignollais et au succès de Brétignolles.*

*Pour le meilleur ? Pas toujours.*

*Il y eut quelques ratés déplaisant à une catégorie de brétignollais.*

*Merlin Plage au début des années 80, puis Fériel dans les années 90, au cœur d'une dune (magnifique et naturelle celle-ci, vendue, à prix d'or, aux promoteurs par les familles Biron et De Hillerin, principaux opposants moralisateurs aujourd'hui) et enfin, Georges V en 2000 à la Parée ont marqué la volonté d'un certain nombre d'entre nous, dont votre serviteur, de proposer autre chose aux brétignollais.*

*Si nous ne savions pas exactement ce que nous voulions en nous présentant aux élections en 2001, nous savions, par contre, précisément ce que nous ne voulions plus !*

*Avec 85% de résidences secondaires, Brétignolles détenait le triste record du plus petit pourcentage de résidences principales du littoral vendéen, 15% donc. Résultat : des quartiers entiers vides et tristes les ¾ de l'année.*

*2 700 habitants l'hiver, 45 000 l'été ; de moins en moins de jeunes ménages sédentarisés ; des commerces en souffrance ; des classes d'école qui ferment ; une qualité de vie régressive ; pas de nouvelles perspectives proposées par la municipalité ; nous faisons le constat d'un système qui s'essouffle et de la nécessité de créer un autre modèle.*

*Avec les enfants du Pays nous prenons alors nos responsabilités et proposons un projet finalement assez simple à résumer : Il consiste à réorienter le développement et l'organisation de Brétignolles vers les résidents sédentaires en mettant tout en œuvre pour transformer notre village de 2700 âmes en une petite ville de 6 à 7000 habitants afin d'offrir tous les services nécessaires à une meilleure qualité de vie toute l'année. Le tout en limitant l'urbanisation, sans grands ensembles immobiliers et en fixant les jeunes au Pays. »*

Le port constitue donc une véritable opportunité pour ce bassin de vie, et c'est tout le sens des observations des maires de Landevieille et de la Chaize-Giraud, mais également des nombreux habitants de la commune de Brem sur Mer qui ont pris part à l'enquête publique.

L'enquête a permis de mettre en relief les nombreux autres avantages du projet :

- Amélioration des conditions de mise à l'eau des bateaux à Brétignolles sur Mer, où les deux cales actuelles sont jugées dangereuses (vagues de bord à la Normandelière, difficulté d'accès à la Sauzaie),
- Restauration d'un bassin de baignade conforme aux normes sanitaires,
- Amélioration des conditions d'apprentissage de la voile légère, avec notamment la création d'un bassin d'initiation exclusivement réservé à cette activité,
- Développement d'une culture nautique, permettant l'essor des activités proposées par le club nautique et les autres associations locales.

Le tableau de synthèse figurant en page 76 de la Notice présente les nombreux avantages attendus (cf. page suivante).

Le port est destiné prioritairement à renforcer l'attractivité de la polarité Sud, qui jusqu'à une période récente subissait les conséquences négatives du tourisme de masse.

Le port permet à la commune de Brétignolles sur Mer de consolider son nouveau statut de commune moyenne, vivante à l'année.

Le port apporte de nombreux autres effets positifs détaillés dans le tableau ci-après.

<i>Intérêt de l'opération</i>
<p><b>Economie locale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création de nombreux emplois (durant les travaux et 113 emplois directs et indirects en phase exploitation),</li> <li>▪ Création d'entreprises et de nouvelles activités liées à l'exploitation du port,</li> <li>▪ Renforcement de la capacité portuaire globale du Pays de Saint Gilles Croix de Vie permettant d'accueillir de plus grosses unités dans le port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie, y compris les mises à l'eau des usines BENETEAU,</li> <li>▪ Développement des capacités d'accueil des navires en escales (retombées économiques estimées à 152 €/nuitée d'escales),</li> <li>▪ Création de nouvelles places d'amarrage participant à l'essor de l'industrie nautique, particulièrement implantée sur le Pays de Saint Gilles Croix de Vie.</li> </ul>
<p><b>Finances locales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un équipement public s'autofinçant totalement et générant des recettes importantes à court et long termes pour les collectivités concernées (redevances d'occupation du domaine public, taxes diverses,...).</li> </ul>
<p><b>Vie sociale / culture / sport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un nouveau lieu de vie dans la commune, financé exclusivement par les recettes d'exploitation du port,</li> <li>▪ Le port est un lieu de promenade, de loisirs et d'activités pour la population toute entière, le site n'est pas réservé aux seuls plaisanciers,</li> <li>▪ Le port est un site privilégié pour l'accueil d'évènements festifs et culturels,</li> <li>▪ Les nouvelles infrastructures permettent le développement des sports nautiques qui seront proposés, notamment aux scolaires, par l'école de voile municipale.</li> </ul>
<p><b>Tourisme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un nouveau pôle d'attractivité sur le bassin de vie concourant à l'augmentation de sa fréquentation touristique avec des retombées pour toute l'économie locale,</li> <li>▪ Renforcement de « l'image de marque » nautique du Pays de Saint Gilles Croix de Vie,</li> <li>▪ Augmentation du bassin de navigation vendéen grâce à la création d'un nouvel abri entre Saint Gilles Croix de Vie, l'île d'Yeu et les Sables d'Olonne.</li> </ul>

<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet s'inscrit dans un espace naturel et rural enclavé, fragilisé par la pression urbaine littorale et assure à cet espace l'absence de toute urbanisation future (délimitation d'enveloppes compensatoires autour des emprises portuaires interdisant tout projet immobilier),</li> <li>▪ Suppression des mises à l'eau depuis la plage avec des engins potentiellement polluants et pouvant impacter les habitats ou les espèces occupant l'estran.</li> </ul>
<p><b>Sécurité nautique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suppression de la mise à l'eau des embarcations sur remorques depuis la plage,</li> <li>▪ Création de nouvelles places refuges pour les plaisanciers en transit,</li> <li>▪ Amélioration des conditions d'enseignement de la voile sur un plan d'eau sécurisé et dédié à cette pratique,</li> <li>▪ Sécurisation de la cohabitation des différentes utilisations du domaine public naturel (baignade, plaisance,...).</li> </ul>
<p><b>Sécurité sanitaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un plan d'eau de baignade conforme aux normes sanitaires en vigueur,</li> <li>▪ Modification des conditions d'écoulement du ruisseau de la Normandelière : suppression des écoulements sur la plage / rejet dans le bassin portuaire.</li> </ul>

✓ **Quels autres équipements et/ou services sont envisagés à court, moyen et long terme pour en renforcer l'attractivité?**

Le renforcement de l'attractivité de la polarité Sud du territoire a déjà été engagé. Les actions suivantes ont été mises en œuvre :

- Réalisations de la Communauté de Communes :
  - Création d'un multi-accueil de 15 places à Brétignolles sur Mer (établissement d'accueil collectif des jeunes enfants),
  - Création d'un accueil de loisirs à Brem sur Mer,
  - Création d'un pôle d'entreprises (PAE) à Brétignolles sur Mer,
  - Installation du siège de la Communauté de Communes Côte de Lumière en 2007 à Brétignolles sur Mer,
  - Construction d'une maison du terroir à Brem sur Mer en 2010.
- Réalisations des communes avec le soutien financier de la Communauté de Communes :
  - Construction d'une médiathèque à Brétignolles sur Mer,
  - Extension de la salle des fêtes de Landevieille,
  - Réalisation d'un restaurant gastronomique à Brem sur Mer,
  - Construction d'une salle de sport à la Chaize-Giraud.

Parallèlement au projet de port, d'autres actions sont en cours ou à l'étude :

- Construction d'une maison de santé, d'un espace associatif et d'un espace culturel et participatif (en cours),
- Réalisation d'un lotissement jeunes ménages dans le quartier de la Grégoirière (à l'étude),
- Construction d'un nouvel EHPAD (à l'étude),
- Modernisation des connexions routières avec la RD 948,
- Construction d'un établissement scolaire de second degré sur le bassin de vie (à l'étude par le Conseil Départemental).

### 3.2.9 – Le financement et l'influence sur la fiscalité

---

- ✓ **Quels sont les éléments ou documents que pourrait fournir le maître d'ouvrage et qui permettraient de mieux approcher ou de fiabiliser l'estimation des terrassements présentée au dossier du projet (référence comparable, tout document comprenant des bordereaux de prix d'au moins 2 entreprises tel le procès-verbal de la commission d'appel d'offres du précédent projet) ?**

Le maître d'ouvrage fournit en annexe 4 au présent mémoire le procès-verbal de la commission d'appel d'offres de mai 2011 procédant à l'attribution des marchés de travaux ainsi que les devis estimatifs produits par les deux entreprises moins-disantes sur le lot 1- terrassement (annexes 5 et 6).

Les travaux de construction du port ont été estimés à 32 600 000 € HT.

Ce montant repose :

- Sur les estimations du maître d'œuvre,
- Sur les prix obtenus en 2011 pour les travaux de construction de la 1<sup>ère</sup> version du projet, actualisés en tenant compte des indices des prix des travaux de terrassements et de génie civil.

Les grandes masses de l'enveloppe de travaux sont les suivantes (cf. p57 de l'étude d'impact) :

<b>Rubriques</b>	<b>Chiffrage</b>
Prix généraux	2 180 000 €
Terrassements	9 507 000 €
Protection chenal et bassins	3 814 000 €
Ouvrages extérieurs	5 499 000 €
Quais et soutènements	2 947 445 €
Equipements portuaires	3 645 680 €
Plage d'amortissement	224 275 €
Etanchéité bassins	392 100 €
Dalot PICF et rejet	298 000 €
Plantations	1 068 500 €
Pont mobile	3 010 000 €
VRD	3 354 000 €
Moins-value aménagement escale	- 3 340 000 €
Total	32 600 000 €

Le prix proposé par l'entreprise MERCERON en 2011 pour un chantier très similaire à celui envisagé aujourd'hui se chiffrait pour le lot 1 (les lots 2 –VRD et mobiliers urbains, 3 – équipements portuaires et 4 – plantations et espaces verts n'étant pas intégrés) à 19 474 027,67 € HT (solution variante sans estacade).

Il convient de préciser que pour le lot n°1-terrassements, les entreprises MERCERON et HELARY classées respectivement 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> ont proposé de forfaitiser les séries de prix 200 (terrassements généraux) et 400 (ouvrages extérieurs) évitant ainsi toute discussion sur les quantités ou la nature exacte des matériaux et garantissant au maître d’ouvrage le prix définitif des terrassements.

Le tableau ci-dessous compare cette offre avec le nouveau chiffrage validé en 2017 :

Rubriques	Chiffrage 2011	Chiffrage 2011 actualisé	Chiffrage 2017
Prix généraux	3 463 635 €	3 561 149 €	2 180 000 €
Terrassements	5 291 822 €	5 440 806 €	9 507 000 €
Protection chenal et bassins	2 838 776 €	2 918 698 €	3 814 000 €
Ouvrages extérieurs	5 237 180 €	5 384 625 €	5 499 000 €
Quais et soutènements	- €	- €	2 947 445 €
Equipements portuaires (lots 1 et 2)	3 696 970 €	3 801 053 €	3 645 680 €
Plage d'amortissement	644 551 €	662 697 €	224 275 €
Etanchéité bassins	- €	- €	392 100 €
Dalot PICF et rejet	- €	- €	298 000 €
Bassins et pompage	1 342 434 €	1 380 228 €	- €
Plantations (lot 3)	1 017 361 €	1 046 003 €	1 068 500 €
Pont mobile	- €	- €	3 010 000 €
VRD	3 193 931 €	3 283 852 €	3 354 000 €
Moins-value aménagement escale			- 3 340 000 €
<b>Total</b>	<b>26 726 660 €</b>	<b>27 479 111 €</b>	<b>32 600 000 €</b>

L’estimation des **prix généraux** a été revue à la baisse par le maître d’œuvre, suite à une modification du cahier des charges.

Les **terrassements** intègrent les optimisations proposées en 2011 par MERCERON visant à supprimer tout export de déblais à l’extérieur du chantier (voir ligne 1400 dans le DQE). Cette proposition est intégrée aujourd’hui en solution de base et se traduit par la création du belvédère au droit de la carrière. Le prix des terrassement intègre pour plus de 4 M€ les évolutions du projet par rapport au précédent : déroctage et minage plus important, rideau d’étanchéité périphérique en soil-mixing ,...

Le poste « **protection du chenal et des bassins** » a été estimé avec une augmentation plus significative que le seul taux d’actualisation car il intègre des dépenses qui figuraient dans d’autres postes auparavant.

Les **ouvrages extérieurs** n’ont pas évolué par rapport à ceux qui faisaient l’objet de l’appel d’offres de 2011. Le prix retenu intègre la variante proposée par MERCERON (ligne 1600 dans le DQE) dont le prix a été actualisé.

Les **quais et soutènements** chiffrés ici sont essentiellement les parois de la zone dite d'escale au Sud du pôle de loisirs.

Les **équipements portuaires** concernent à la fois le lot 1 (pieux de guidage et signalisation maritime notamment) et le lot 2 (catways, bornes, ...). Le chiffrage retenu est celui du maître d'œuvre. Il est inférieur à l'actualisation des prix du précédent marché, notamment parce que la capacité du port a été revue à la baisse entre 2011 et 2018.

Le montant de la **plage d'amortissement** a été revu à la baisse par BRL.

Les postes **étanchéité bassins et DALOT, PICF et rejets** ont été identifiés à part dans le chiffrage 2018. Ils étaient inclus dans les autres postes au cours du précédent appel d'offres. Il convient de préciser que l'étanchéité dont il est question ici est celle des bassins de baignade et de voile légère.

Les dépenses relevant du poste **bassins et pompages** sont réparties différemment entre les différents autres postes.

L'estimation du **pont mobile** est celle du maître d'œuvre puisqu'il s'agit d'un élément nouveau.

Le lot **plantations** est conforme au prix obtenu en 2011 et actualisé. Il en va de même pour les **VRD**.

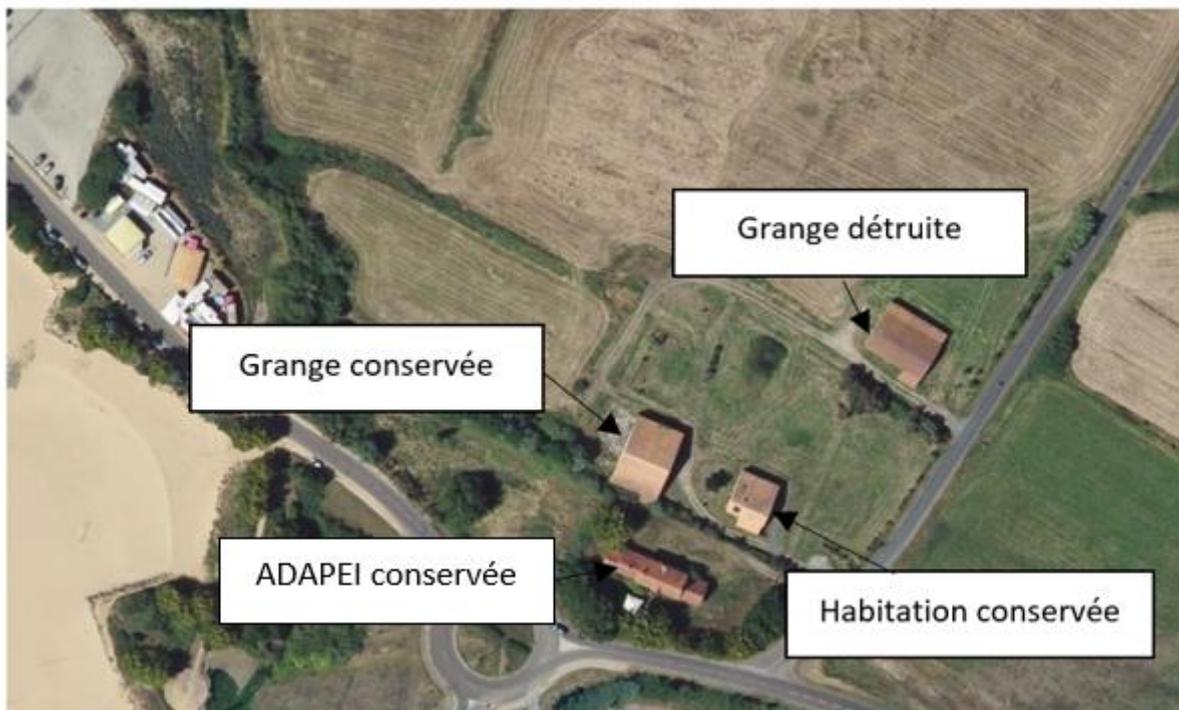
L'offre de la 2<sup>de</sup> entreprise moins-disante (Helary) est jointe en annexe 6.

Le maître d'ouvrage fournit deux références de prix pour un chantier tout à fait comparable qui démontrent le bien-fondé de l'évaluation du montant des travaux.

- ✓ Pour chacun des différents bâtiments (6) présentés dans l'emprise du projet sur le plan de masse général fourni à l'appui de la pièce A, et en tenant compte de l'avis déjà émis par la commission d'enquête qui souhaite que l'offre de sanitaires et douches soit améliorée : différenciés ceux dédiés aux plaisanciers de ceux dédiés au public, meilleure répartition géographique...:
  - Quel est le devenir (affectation des surfaces, construction-reconstruction, réhabilitation) ?
  - Le maître d'ouvrage probable ?
  - L'estimation des travaux ?
  - Les modalités envisagées pour leur financement ?

Le maître d'ouvrage a listé les principaux bâtiments conservés ou à construire dans le périmètre du projet en précisant que les investissements correspondants seraient financés par la location des locaux commerciaux. La Communauté de Communes assumera la maîtrise d'ouvrage des travaux de bâtiments.

Les bâtiments existants se composent de l'ancienne colonie ADAPEI 77, du bâtiment d'habitation et de la grange de la ferme de la Normandelière. Ces bâtiments seront réhabilités dans le cadre de l'opération. En revanche, le bâtiment d'exploitation en tôles (ancienne chèvrerie) ne sera pas conservé.



Ces bâtiments permettront d'implanter les commerces et les services nécessaires à l'exploitation du port de plaisance. Ils accueilleront donc :

- des bars /restaurants,
- Des commerces de produits nécessaires aux plaisanciers (avitaillement notamment),
- Des sanitaires publics.

Le programme de bâtiments s'établira ainsi (cf. plan ci-dessous)



Le positionnement des sanitaires ne figure pas sur ce plan. Les sanitaires font l'objet de développements ci-après.

#### Type, surface et affectation des bâtiments

Bâtiments	Type	Surface	Affectation	Public accueilli
1	Construction neuve	670 m <sup>2</sup>	Capitainerie / bureau d'accueil touristique / espace muséographique / commerces	Tous publics
2	Existant réhabilité	340 m <sup>2</sup>	commerces	Tous publics
3	Existant réhabilité	220 m <sup>2</sup>	commerces	Tous publics
4	Existant réhabilité	178 m <sup>2</sup>	Commerces	Tous publics
5	Construction neuve	100 m <sup>2</sup>	Ecole de voile	Bâtiment de stockage
<b>Sanitaires publics</b>	Constructions neuves	175 m <sup>2</sup>		Tous publics

Tous ces bâtiments seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes. Ils feront l'objet d'un budget annexe spécifique.

La surface de bâtiments ainsi construite ou réhabilitée représente 1 558 m<sup>2</sup>, selon le détail suivant :

- Bâtiments existants
  - 340 m<sup>2</sup>,
  - 178 m<sup>2</sup>,
  - 220 m<sup>2</sup>.
- Bâtiments à construire
  - 100 m<sup>2</sup> (local aire technique),
  - 175 m<sup>2</sup> de sanitaires sur l'ensemble du site,
  - 670 m<sup>2</sup> dont capitainerie (200 m<sup>2</sup>).

Sur la base d'un prix de 2 500 €/m<sup>2</sup>, le coût d'investissement est évalué à 4 207 500 €. Amortie sur 30 ans, cette somme représente une annuité d'emprunt estimée à 194 500 €.

La surface productive de revenus locatifs est évaluée à 1 208 m<sup>2</sup>.

- 340 m<sup>2</sup> - commerces/services,
- 178 m<sup>2</sup> - commerces/services,
- 220 m<sup>2</sup> - commerces/services,
- 470 m<sup>2</sup> - commerces et/ou espace muséographique (non comprise la capitainerie).

Pour équilibrer le remboursement des travaux de bâtiments, les loyers nécessaires doivent s'établir au minimum à 13,41 €/m<sup>2</sup>. Ce montant est conforme au marché local ainsi qu'aux prix pratiqués aux abords du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie. Le bureau d'information touristique et l'espace muséographique seront confiés en gestion à l'Office de Tourisme Intercommunal qui acquittera un loyer (l'OTI est financé grâce à la taxe de séjour perçue sur le territoire intercommunal).

Les travaux de bâtiments n'ont pas d'incidences négatives sur le plan de financement de l'opération.

Le bâtiment de 100 m<sup>2</sup> prévu à proximité du bassin de baignade sera édifié par la Communauté de Communes mais confié en gestion à la société publique locale, qui outre son activité de gestion des deux ports de plaisance, se verra également confier la gestion des écoles de voile de Saint Hilaire de Riez, Saint Gilles Croix de Vie et Brétignolles sur Mer.

Ce bâtiment aura pour seule vocation de stocker le matériel nécessaire à l'exploitation du bassin nautique (à l'exception des bateaux qui seront stockés à l'extérieur comme c'est le cas actuellement).

Le maître d'ouvrage n'envisage pas d'y implanter des vestiaires puisqu'il en existe en nombre suffisant dans le local principal qui constituera le lieu d'accueil exclusif des usagers de l'école de voile. Le transfert des clients entre ce lieu et le bassin d'activité sera assuré par minibus.

S'agissant des sanitaires, la réglementation en vigueur (règlement sanitaire départemental) impose au moins un groupe sanitaire pour 25 postes d'amarrage avec une dégressivité à partir de 400 anneaux.

**Article 95 - Mesures particulières visant les ports de plaisance.**

Tout projet de création, ou toute exploitation d'installations portuaires, appontements, bassins de mouillage et, en général tout aménagement intéressant les eaux intérieures ou littorales capables de recevoir des navires de plaisance de plus de deux tonneaux, doit comporter des équipements sanitaires en rapport avec le nombre des postes d'amarrage.

Les équipements sanitaires sont répartis en un ou plusieurs groupes sanitaires.

Chacun de ces groupes comprend :

- par tranche de 25 postes d'amarrage : 1 WC- 1 urinoir  
1 lavabo - 1 douche
- en outre par tranche de 50 postes d'amarrage : 1 bac à laver.

Au-delà de 400 postes d'amarrage, un coefficient d'abattement de 5% par tranche supplémentaire de 100 postes peut être appliqué au nombre total d'appareils résultant de calcul précédent.

Pour un port de 915 anneaux, il convient, selon les calculs du maître d'œuvre, de prévoir 26 groupes sanitaires dont 13 équipés d'un bac à laver, soit une surface totale de sanitaires de 175 m<sup>2</sup>, à répartir de manière cohérente sur le site. L'implantation de ces groupes sanitaires sera étudiée au stade projet en veillant au respect des normes édictées dans le RSD.

Le programme de bâtiments financé par la Communauté de Communes intégrera la construction de sanitaires et de douches en nombre suffisant.

Il comprend la réhabilitation des bâtiments existants (sauf un hangar agricole) et prévoit la construction de nouveaux bâtiments dont l'un accueillera la capitainerie.

La part des bâtiments productifs de revenus (location d'espaces commerciaux) permet d'assurer l'autofinancement de cette partie de l'opération.

- ✓ **La provision pour « divers et imprévus » apparaît-elle suffisante après lecture des différents aléas soulignés précédemment ?**

La commission d'enquête a identifié une liste d'aléas comprenant :

- Les suites à donner à l'avis du préfet maritime et leurs incidences financières éventuelles,
- Les frais supplémentaires éventuellement nécessaires pour assurer la stabilité des bâtiments à proximité de la zone d'escale,
- Les frais supplémentaires potentiellement liés aux injections dans les rhyolites.

Le maître d'ouvrage considère que les problématiques ainsi recensées ont été traitées de manière complète et qu'il n'existe pas d'aléa justifiant de remettre en cause le montant de la provision pour divers et imprévus.

#### Concernant l'avis du Préfet maritime :

Le maître d'ouvrage tient à rappeler l'étude extrêmement précise réalisée par Jean BOUGIS sur la conception des ouvrages d'avant-port fin 2009. Celle-ci est mentionnée à plusieurs reprises dans le dossier d'enquête (en particulier au § 1 « objectifs » de l'étude d'agitation du plan d'eau figurant dans le document D). Elle figure en annexe 3 du présent mémoire.

Cette étude a été conduite à la demande de la Grande Commission Nautique, dont l'avis favorable de mars 2009 était assorti d'une réserve, tendant à la réalisation des expertises permettant d'optimiser les ouvrages.

Le visuel ci-dessous présente les ouvrages soumis à la Grande Commission Nautique en mars 2009.



#### VARIANTE D'AMENAGEMENT N°1

Cette variante correspond au premier schéma d'aménagement issu des études préliminaires. Cet aménagement avait été élaboré sur les principes suivants :

- Des ouvrages de protection en brise-lames relativement parallèles à la côte
- Des ouvrages non rattachés à la côte permettant de laisser transiter les courants et les sédiments
- Une passe d'entrée calée à la cote -1.50mCM sans modification par rapport à la précédente
- Un chenal d'accès identique à celui utilisé aujourd'hui, passant entre les roches de la Mouline et celles du Repos ;

La figure suivante présente un schéma de l'implantation des ouvrages sur fond d'orthophoto.

Postérieurement à cet avis, l'étude de modélisation réalisée par Jean BOUGIS a permis de comparer plusieurs scénarios d'aménagement et c'est au final le scénario n°5 qui est apparu comme le plus pertinent (cf. Figure ci-après).

### **E.2.1.3**      **Élaboration du scénario d'aménagement n°5**

Le scénario d'aménagement n°5 est l'ultime étape d'optimisation de la variante n°4 qui a été testée vis-à-vis des problématiques d'agitation. Les modélisations réalisées avec le logiciel POSEIDON ont conclu sur la possibilité de diminuer la longueur de ces ouvrages tout en conservant une agitation acceptable en arrière (cf. chapitre précédent). Ce raccourcissement des ouvrages permet donc de dessiner les contours de la solution d'aménagement n°5 qui sera la solution optimisée d'aménagement des ouvrages extérieurs.

*Tableau 60 : Variante d'aménagement n°5*



d:\affaires tmp\4935\_moe port de plaisance ville bretignolles\5-moe et missions complémentaires associées\2-avp\4935\_rapport\_modélisation\_jb\_v1.doc / Administ

**BRL** Ingénierie

*MC2 – Études hydrodynamiques et hydrosédimentaires - Modélisation des mécanismes d'agitation et de*

Le projet soumis à l'enquête publique en 2011 intégrait cette optimisation.

Examinant de nouveau le projet de port de Brétignolles sur Mer, la Grande Commission Nautique, présidée par Le capitaine de frégate Olivier BODHUIN, chef du Bureau d'Enquête Accident Mer, a émis de manière unanime un avis favorable à sa réalisation le 6 juin 2018.

Le Préfet Maritime a quant à lui rendu son avis sur le projet le 15 mai 2018. Cet avis est rédigé ainsi :

En revanche, la problématique du chenal d'accès et des ouvrages de protection (brise-lames) a peu évolué et reste délicate à appréhender du fait de la complexité du site qui conduit notamment à une évaluation des houles transmises par « méthode analytique » et à une approche du transport sédimentaire « à dire d'expert ».

Je ne m'oppose toutefois pas à la poursuite du projet mais il me paraît important que cette question puisse être traitée avec la plus grande vigilance à l'occasion des phases de développement ultérieur.

Face aux interrogations apparues en cours d'enquête sur la portée de cet avis, le maître d'ouvrage a questionné les services du Préfet Maritime. Leur réponse, reçue par mail le 30 octobre 2018, est la suivante :

*Monsieur,*

*Après lecture du rapport d'étude que vous m'avez communiqué, je peux vous confirmer que les inquiétudes exprimées par le préfet maritime concernant les conditions d'agitation dans le chenal d'accès au port de Brétignolles **n'appellent pas d'études complémentaires à ce stade du projet.** En effet, compte tenu de la complexité du site (platiers rocheux), les moyens d'études existants (modèles numériques, formules empiriques, dire d'expert) ont des performances limitées.*

*En revanche, compte-tenu de l'arbitrage rendu au profit d'une plus grande transparence des ouvrages vis-à-vis du transport sédimentaire et au détriment des conditions d'agitation à l'entrée du port, **le préfet maritime vous incite à faire preuve d'une grande vigilance dans l'évaluation des solutions techniques qui seront effectivement mises en œuvre (APD, variantes proposées par les entreprises...)** puis dans l'analyse des conditions d'exploitation du port.*

***Si les conditions d'entrée/sortie devaient présenter des difficultés particulières (ce qui est aujourd'hui difficile à estimer), il importerait d'assurer une bonne information des plaisanciers.***

*La dernière saison estivale a en effet de nouveau montré que de très nombreuses interventions de sauvetage en mer étaient dues au manque d'expérience des navigateurs. De plus les accidents en entrée ou sortie de port ne sont pas rares y compris chez les professionnels.*

*Bien cordialement,*

*Marianne Piqueret*

*Préfecture maritime de l'Atlantique*

*Division Action de l'Etat en Mer*

*Tél : 02 98 14 97 55*

Ces éléments de réponse indiquent que contrairement à la Grande Commission Nautique, le Préfet Maritime n'est pas en mesure à ce stade de se prononcer sur l'efficacité des ouvrages de protection de l'avant-port.

Toutefois, cette autorité ne s'oppose pas à la réalisation du projet, tel qu'il est conçu aujourd'hui.

Seules les conditions réelles d'exploitation permettront d'évaluer l'accessibilité du port. En cas de difficulté particulière, l'exploitant devra assurer l'information des plaisanciers pour éviter tout risque d'accident.

La maître d'ouvrage rappelle que la plaisance s'effectue en principe par beau temps, et que rares sont les plaisanciers à sortir au moment des tempêtes.

L'expérience montre qu'actuellement, malgré l'absence de récifs au large, les plaisanciers et les usagers de l'école de voile sont nombreux à prendre la mer depuis la Normandelière et aucun accident n'a jamais été recensé (à l'exception des effets de bord au contact de la plage).

Par conséquent, du fait de la protection supplémentaire qu'offriront les récifs semi-immergés, les conditions d'accès nautiques à ce site ne pourront qu'être améliorées.

Lors de l'enquête, plusieurs observations favorables au projet ont rappelé qu'il n'existe aucun port de plaisance dont l'accès soit aisé 365 jours/an, quelles que soient les conditions de mer. Des participants ont ainsi souligné la dangerosité de l'accès au port de Saint Gilles Croix de Vie dans certaines conditions, du fait des courants et du débit de la Vie.

Si l'accessibilité au port dans certaines conditions de houle devait s'avérer difficile (ce qui n'est pas avéré), Brétignolles sur Mer ne serait pas le seul port de plaisance dans cette situation.

De nombreuses capitaineries n'hésitent pas à communiquer sur les difficultés d'accès à leur port (cf. exemples de port Leucate, Le Pouliguen, Borme les Mimosas, Mauguio Carnon).

## Accès par la Mer au port de plaisance de Port Leucate

### CAPITAINEURIE :

Zone technique du port de plaisance de Port Leucate, Bassin central,  
En saison : ouverte de 08h00-19h30  
Hors saison : 08h00-12h00 et 14h00-17h30

- V.H.F. Canal 09
- Tél. : 04.68.40.91.24
- Fax. : 04.68.40.72.27
- Email : capitainerie@port-leucate.fr

### ACCUEIL :

Quai "F", à droite à l'entrée du bassin central, indiqué d'un panneau "visiteurs", accueil et guidage par les agents du port.



### ACCÈS :

Bien abrité, son accès par le chenal entre mer et étang, permet une approche paisible des appointements.

A 2 milles au Sud du Cap Leucate, l'entrée du port protégée par deux longues jetées en enrochements convergentes, portant chacune un feu à son extrémité, est large de 60 m et orientée vers le N.E. pour la mettre à l'abri de la houle de S.E.. Cette passe est entretenue par des dragages périodiques à 4 m.

Attention, accès difficile par forte houle de S.E., préférez vous rapprocher du feu rouge à l'Est.

A partir de cet avant-port, l'accès au bassin se fait par un large chenal, de près de 70 m, dragué entre 3 à 5 m, balisé uniquement sur le côté gauche, qui longe les bassins. Ce balisage lumineux permet une circulation aisée de nuit jusqu'à l'extrémité SSW du port.

**DE NUIT** : le feu blanc (2 éclats 10 sec.) du phare du Cap Leucate est visible jusqu'à 20 milles et l'on a pas de difficultés à reconnaître, 2,7 milles plus au Sud, la passe d'entrée de l'avant port qui est encadré par le feu rouge (éclat 4 sec.) à l'Est et le feu vert (éclat 2 sec.) à l'Ouest.

Le goulet entre l'avant port et le chenal de l'anse de la Corrège est balisé par deux feux rouge et vert (occ. 4 sec.) tandis que les angles des terres pleins sur la gauche sont signalés par 3 feux rouges à occultations.

## LE PORT DE PLAISANCE DU POULIGUEN

Amis plaisanciers, faites escale au Pouliguen !

### Photos



### PORT DE PLAISANCE DU POULIGUEN

1 quai Rageot de la Touche

Villa Mortureux

1er étage

44500 LA BAULE

ESCOUBLAC

Tél : 02 40 11 97 97

Fax : 02 40 11 97 98

[@ Envoyer un message](#)

[Voir le site internet](#)

[PLAN](#)

[ITINERAIRE](#)

[STREETVIEW](#)

[Ajouter a ma sélection](#)

- ACCES : port à seuil : 1,60m au-dessus du 0 des cartes. Bassins à flots, accès à mi-marrée (T. eau 1,50m à 2m)

2h30 avant et après B.M. (T. eau 1,20m).

- DE NUIT : plus difficile. L'entrée à pleine mer est recommandée.

- DANGER : le chenal est partiellement balisé.

- AMER : tourelle des Impairs à 1 mille.

- FEUX : phare de la jetée du Pouliguen (feu rouge) et tourelle des impairs (feu vert).

- CAPACITE D'ACCUEIL : 830 places sur ponton.

- PASSAGERS : 30 places visiteurs, à l'arrivée s'adresser aux marins du port, VHF canal 9. Douches, eau et électricité comprises dans la place du port.

- TARIFICATION : droit de port selon période hivernage, intersaison et saison, tarif préférentiel pour abonnement annuel.

- EAU ET ELECTRICITE : eau douce et électricité (220 V) à quai et sur pontons.

- SANITAIRES : côté La Baule : square Général Masson – « Villa Mortureux » : rez de jardin.

- METEO : affichage quotidien à la capitainerie et en saison sur le port. Météo marine : tél. 08 36 68 08 44

- VHF : canal 9

- CARBURANT : gas-oil et super (CB 24h/24)



**BORMES LES MIMOSAS**  
(Lat : 43° 07' 5" N Lng : 06° 22' 0" E)

**LA NOTE DU PORT**


8 / 10




**URGENCES MER**

 VHF 16   
  196

**CONTACT PORT**

 0494015581   
  0494015590   
 VHF 9

**PORT**

Le Port de Plaisance de Bormes Les Mimosas est situé entre le cap Bénat et le cap Nègre.

**Places totales** : 380

**Places visiteurs** : 80

**Affectation places** : appeler Capitainerie VHF 9 ou  0494015581

**Tarifs** :  [Site internet](#)

**Quai accueil** : ponton devant la Capitainerie

**Type d'amarrage** : En épi, arrière à quai et pendilles

**Profondeur** : 3 mètres

**DANGERS**

Accès difficile par vent d'Est force 7/8.



**MAUGUIO CARNON**

[Accessibilité](#)   
 [Billetterie en ligne](#)   
 Rechercher  [Rechercher](#)

[Mode texte](#)

Vie municipale

Vivre ensemble

Cadre, Qualité de Vie

Culture, Traditions, Patrimoine

Sports

Port de plaisance

Mauguio Carnon pratique

Accueil » Port de plaisance » [Accéder au Port](#)

## Accéder au Port

Sur la route des vacances, aux portes de la Petite Camargue, il est très aisé d'accéder au port de CARNON... et dès lors de profiter au maximum de votre bateau...

En bateau : latitude 43°32'4N – longitude 3°58'6E

CARTE SHOM : 7053 ; NAVICARTE : 507-508  
(Ports voisins : PALAVAS 3 Km à l'Ouest, LA GRANDE MOTTE 9 Km à l'Est (4,5 Miles))

Le port de CARNON, situé dans la Baie d'Aigues Mortes, est réputé pour être abrité des coups de mer. Construit dans un grau naturel, entre la Méditerranée et l'Étang de l'Or, et longé par le Canal fluvial du Rhône à Sète, c'est un havre de paix très prisé des plaisanciers avertis et autres amateurs de loisirs nautiques qui y trouvent une appréciable et opportune alliance « soleil, sécurité, et conditions météo » ...

Ses atouts sont nombreux (micro climat, modernité des équipements et infrastructures, tous services, commerces et prestations, rapidité et facilité d'accès, etc...), et la convivialité de ses quais régulièrement confirmée. En outre, sa situation géographique à proximité immédiate de MONTPELLIER (à 15 Km) lui confère les avantages non négligeables qu'offre cette plateforme multi-culturellement riche...

**Son accès par la mer** : bien visible de jour comme de nuit (lumières de la ville, avec le Château d'eau à l'Est de Carnon comme amer) ; par vent de Sud Est, il est toutefois prudent de serrer le feu rouge. L'accès devient difficile (voire impossible en cas de fort ressac dans la passe d'entrée)- par vents forts de Sud Est.

**Votre accueil** : à votre entrée dans l'avant port, pénétrer ensuite dans le chenal menant aux bassins Est et Ouest. Vous apercevrez alors sur tribord la station d'avitaillement et la capitainerie (BUREAU DU PORT) dans la vigie. Vous pouvez vous amarrer au quai d'accueil situé au pied de la capitainerie afin de prendre contact avec les services portuaires, à l'étage. Le personnel en place, de jour comme de nuit, vous orientera ensuite en fonction des disponibilités. Vous trouverez à la

» Vie du Port

» Equipements et services

» Tourisme fluvial

» Informations pratiques

» Accéder au Port

» Nos tarifs

» La météo

» Contact

» Liens

» Sécurité, plans divers

» Imprimés à télécharger

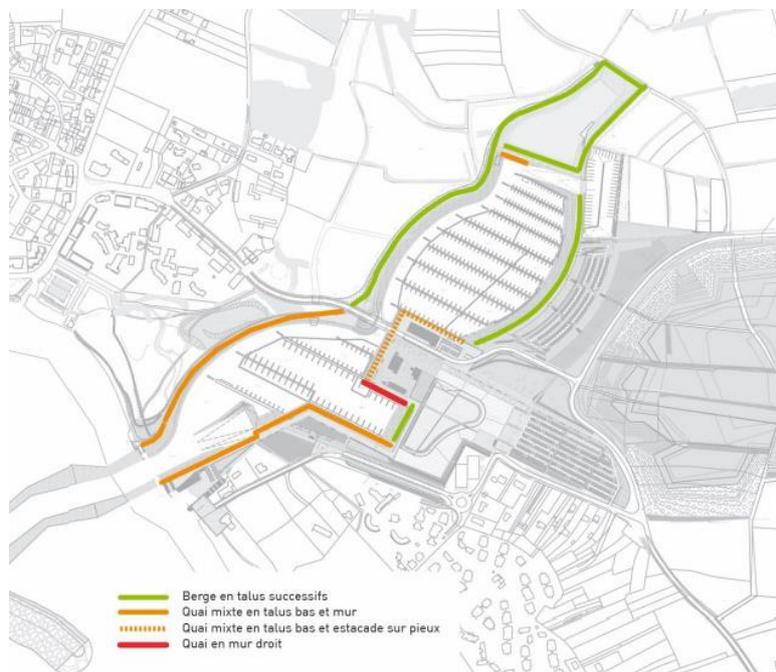


L'avis du Préfet Maritime ne remet pas en cause les conclusions des études précédemment réalisées. Il appelle l'attention du maître d'ouvrage sur les phases ultérieures de développement du projet.

Les études à venir (phase PRO et EXE qui sont comprises dans le coût de la maîtrise d'œuvre) auront pour but d'affiner les études préalables avec l'appui des entreprises retenues.

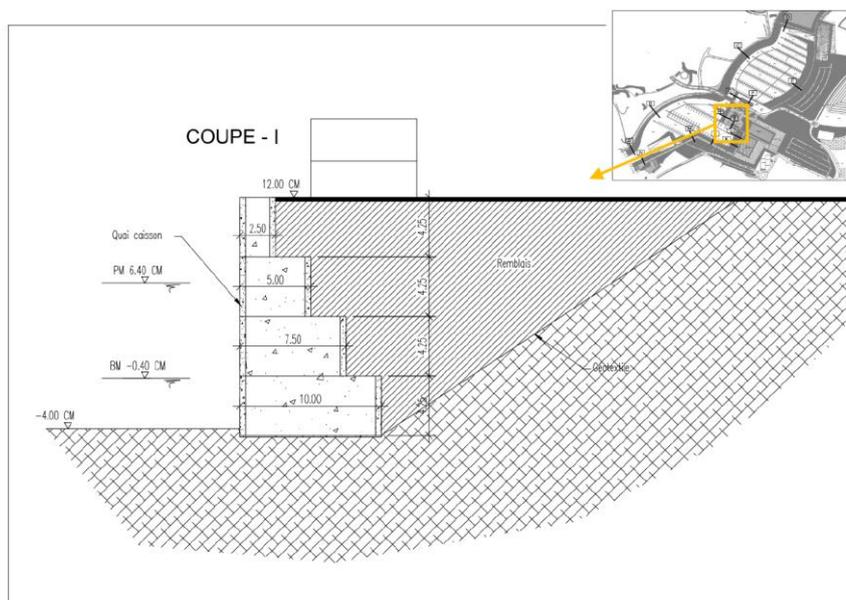
#### Concernant le quai droit :

De la même manière, il n'y a pas d'incertitude financière sur la conception du quai droit situé à 15 mètres du bâtiment existant le plus proche de l'escale (cf. plan ci-dessous document A p.28) :



Le rapport géotechnique provisoire (qui a été communiqué à la commission d'enquête dans le seul but de lui permettre d'appréhender la réalité des sondages géotechniques réalisés en amont du projet – ce point ayant été mis en doute dans une observation) a mis en évidence la particularité de cette partie du chantier.

Toutefois, depuis la production de ce rapport, les bureaux d'études ont arrêté les principes de conception de cet ouvrage coûteux, mais qui assure la pérennité du bâtiment en place (cf. schéma ci-dessous extrait de la page 144 du document A). L'extrait du rapport d'avant-projet correspondant est fourni en annexe 7 du présent mémoire.



Le chiffrage du projet tient compte des particularités de cet ouvrage. Néanmoins, si la loi littoral le permet, une solution de démolition/reconstruction du bâtiment concerné sera privilégiée pour des raisons économiques.

#### Concernant enfin la réalisation du rideau d'étanchéité :

Si la solution n°3 a été retenue par le maître d'ouvrage, celle-ci n'intègre pas en base les injections dans les rhyolites. Cette prestation complémentaire n'a pas été jugée nécessaire pour plusieurs raisons :

- Le risque d'intrusion d'eau salée dans les nappes d'eau douce a été totalement écarté par les études hydrogéologiques,
- La solution de base n°3 permet de garantir l'absence de rabattement de la nappe du Marais Girard,
- L'option de la solution n°3 consistant à injecter une étanchéité dans les rhyolites n'apporte qu'une plus-value environnementale limitée pour un coût et un degré d'incertitude élevés. En effet, les rhyolites présentent une perméabilité gouvernée par des axes de fracturation subverticaux qui drainent le massif localement. Le risque d'une connexion hydrogéologique avec le Marais Girard est écarté.

En conséquence, les 3 sources d'aléas soulevées par la commission sont en réalité parfaitement maîtrisées.

Compte tenu des très nombreuses études réalisées depuis 2003, le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre ont une connaissance complète du site et des sujétions à prendre en compte.

Par ailleurs, le traitement des marchés de travaux au forfait (comme cela a été le cas en 2011) permet d'éviter toute risque de dérive financière lors de la réalisation du chantier.

En pareille situation, la pratique habituelle plafonne le montant de la provision pour imprévus à 5 % du montant des travaux.

Ce taux est notamment considéré comme un maximum par les services de l'Etat pour l'établissement des plans de financement présentés dans le cadre des demandes de subvention au titre de la DETR (ex-DGE) :

**PRIORITÉ 1 : ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE**

**FICHE N° 1**

**DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL, ENVIRONNEMENTAL,  
TOURISTIQUE**

**Dépenses éligibles** : les projets concernés ont pour objet le développement économique, social, environnemental, touristique des collectivités rurales ainsi que les actions en faveur des espaces naturels.

Ils doivent générer des retombées économiques, notamment en termes de créations d'emplois et de richesse fiscale.

**A titre d'exemple** : aménagement de zones d'activités, pépinière d'entreprises, complexe de tourisme et de loisirs, village de vacances, etc.

**Taux de subvention : 20 % à 50 %**

Honoraires / maîtrise d'œuvre / contrôles sécurité / études de terrain	Jusqu'à 10 % du montant H.T des travaux
Dépenses imprévues	Jusqu'à 5 % du montant H.T des travaux
Avenants au marché	Exclus
Travaux faits en régie	Prise en compte des seules fournitures facturées
- Frais de reprographie, de publicité et d'annonces légales - Assurance (dommage ouvrages, etc.) - Facture de consommation d'énergie - Frais notariés hors acte de vente	Exclus

Le projet ne fait pas l'objet d'incertitudes majeures qui justifieraient d'augmenter le montant de la provision pour divers et imprévus.

Le montant de cette provision est conforme aux normes applicables à l'élaboration des plans de financement.

- ✓ **Quel pourcentage est habituellement retenu au niveau d'un Avant-Projet Sommaire et au niveau d'un Avant-Projet Détaillé par le maître d'ouvrage ?**

**La « réparation du barrage de la Gachère », la piscine aqualudique construite par la Communauté de Communes de St Gilles Croix de vie peuvent constituer des références utiles à la commission d'enquête.**

La Communauté de Communes tient à rappeler qu'elle n'a participé ni à la conception ni au suivi du chantier du barrage de la Gachère, dont elle n'était pas le maître d'ouvrage. Par ailleurs, à sa connaissance, ce chantier n'a pas fait l'objet d'études aussi fines que celui du port en projet. Par suite, elle n'est pas en mesure de fournir à la commission les éléments permettant d'appréhender avec précision l'évolution des coûts entre le stade avant-projet et le chantier réel.

En revanche, elle produit trois exemples de chantiers importants et complexes qui ont été conçus et suivis par ses services :

Exemple 1 : construction du multiplexe aquatique (2015 -2017)

- Enveloppe prévisionnelle de travaux au stade APD : 10 895 900 € HT,
- Montant des marchés de travaux attribués : 11 086 426 € HT,
- Montant des marchés de travaux exécutés : 11 283 764 € HT

**Soit un écart de 3,55% entre l'estimation APD et le coût réel du chantier.**

Exemple 2 : travaux de défense contre la mer à la Parée (2008-2010)

- Estimation du maître d'œuvre au stade PRO : 1 920 950 € HT,
- Montant du marché attribué à l'entreprise Merceron : 1 497 997 € HT,
- Montant du marché de travaux exécuté : 1 504 805 € HT,

**Soit un écart de -21% entre l'estimation PRO et le coût réel du chantier.**

Exemple 3 : travaux de défense contre la mer Saint Hilaire de Riez (2016-2017)

- Estimation du maître d'œuvre au stade PRO : 1 988 000 € HT,
- Montant des marchés attribués : 1 413 692 HT,
- Montant du marché de travaux exécuté : 1 698 787 € HT,

**Soit un écart de -14% entre l'estimation PRO et le coût réel du chantier.**

Les expériences récentes montrent que les projets menés par la Communauté de Communes ne connaissent pas de dérive financière entre les études d'avant-projet et la réception des travaux.

- ✓ **Concernant les sources potentielles de financement, quelles sont les démarches engagées par le maître d'ouvrage pour les obtenir ?**

**Quelles sont les orientations et décisions dont il dispose et qui émanent des personnes publiques sollicitées ?**

La Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie n'a pas déposé de demandes de financement auprès des partenaires que constituent la Région des Pays de la Loire et le Département de la Vendée.

Le Président du Conseil Départemental de la Vendée a cependant indiqué par un courrier du 14 janvier 2013 que le Département apporterait une aide d'un montant de 10% du coût des travaux portuaires, soit un peu plus de 3 millions d'euros (voir annexe 8).

C'est cette somme qui figure au plan de financement.

La recherche de subvention ne pourra être engagée concrètement qu'une fois les travaux autorisés. Au-delà des autres collectivités, le maître d'ouvrage recherchera l'appui financier d'autres organismes comme l'ADEME.

Le maître d'ouvrage n'a pas encore sollicité de subvention pour la réalisation du projet.

Il a néanmoins obtenu un accord de principe du président du Conseil Départemental pour la prise en charge de 10% du coût des travaux.

- ✓ **Le financement du projet repose pour quasiment 1/3 du coût du port sur le produit des « amodiations ».**

**Leurs conditions d'octroi peuvent-elles être améliorées ? Si oui comment ?**

**Un partenariat avec un ou des opérateurs ou acteurs économiques privés est-il envisageable ? A quelle(s) condition(s) ?**

Les conditions d'attribution des garanties d'usage sont définies à l'article R.5314-31 du code des transports, reproduit ci-après.

**Article R5314-31**

Créé par DÉCRET n°2014-1670 du 30 décembre 2014 - art.

La disposition privative de postes à quai destinés à des navires de plaisance ne peut être consentie pour une durée supérieure à un an, renouvelable chaque année dans les conditions définies par l'autorité compétente.

La collectivité compétente fixe par délibération la proportion de postes à quai réservés à des navires de passage.

Lorsque la disposition privative de postes à quai est consentie à des entreprises exerçant des activités de commerce et de réparation nautiques ou à des associations sportives et de loisirs, la durée fixée au premier alinéa est portée à cinq ans.

Il peut être accordé des garanties d'usage de postes d'amarrage ou de mouillage pour une durée maximale de trente-cinq ans, en contrepartie d'une participation au financement d'ouvrages portuaires nouveaux constituant une dépendance du domaine public de l'Etat.

Le contrat accordant la garantie d'usage mentionnée ci-dessus doit prévoir que le droit attaché à cette garantie ne peut faire l'objet d'une location que par l'entremise du gestionnaire du port ou avec son accord.

Le maître d'ouvrage a indiqué dans le dossier d'enquête publique que 150 anneaux seraient attribués sous cette forme, pour une durée de 20 ans à un tarif préférentiel représentant une économie pour le titulaire de la garantie d'usage de 10% par comparaison à une location classique sur la même durée.

La Communauté de Communes a pu vérifier que les tarifs qu'elle a envisagés sont conformes aux prix pratiqués dans les autres ports (et souvent pour des durées résiduelles plus courtes).

Exemple 1 : 33 000 € pour 8 ans soit 82 500 €/20 ans

The screenshot shows a Leboncoin advertisement for a port space. The header includes the Leboncoin logo and navigation links: DÉPOSER UNE ANNONCE, OFFRES, DEMANDES, MES FAVORIS, BOUTIQUES, and M. The breadcrumb trail is: Accueil > Loire-Atlantique > Nautisme > Place de port PORNICHET 8-10 m. The main title is 'Place de port PORNICHET 8-10 m' with a price of '33 000 €' and a timestamp '04/09/2018 à 15h08'. Below the title are two buttons: 'VOIR LE FINANCEMENT' and 'FAIRE UN DEVIS ASSURANCE AUTO'. The 'Description' section contains the following text: 'Vends place de port 8-10 mètres à PORNICHET, Ponton L. Pour bateaux longueur = 10,50 et largeur = 3,60. Libre au 1/1/2019. Amodiation jusqu'au 31/12/2026. Tél : 0651293262'. A 'Signaler un abus' link is located at the bottom right of the description area.

Exemple 2 : 17 000 € pour 3 ans soit 113 333 €/20 ans

The screenshot shows a Leboncoin listing for 'Emplacement bateau'. The price is 17 000 €, and the listing was posted on 02/09/2018 at 18h55. Below the title, there are two buttons: 'VOIR LE FINANCEMENT' and 'VOTRE DEVIS ASSURANCE AUTO GMF'. The description states: 'Particulier vend place de port en eau profonde, Port de la Noéveillard (Pornic-44) Place type C5-(L. max.12m x l. max.3,85m) Amodiation fin 2021. Prix pouvant être négocié'. There is a 'Signaler un abus' link at the bottom right.

Exemple 3 : 10 000 € pour 3 ans soit 66 666 €/20 ans

The screenshot shows a Leboncoin listing for 'Place de port Pornic'. The price is 10 000 €, and the listing was posted on 16/08/2018 at 18h40. Below the title, there are two buttons: 'FINANCEZ CETTE MOTO ?' and '30GO POUR SEULEMENT 9.99€/MOIS'. The description states: 'Particulier vend emplacement de port à Pornic (port de la Noeveillard) Emplacement C3 ponton E est Amodiation fin 2021 Libre immédiatement'. There is a 'Signaler un abus' link at the bottom right.

A ce stade, rien ne permet donc de prédire une difficulté de « commercialisation » de ces garanties d'usage, d'autant que cette solution peut s'avérer intéressante pour les plaisanciers qui voudraient cesser de naviguer à moyen terme et qui peuvent espérer par ce biais céder leur bateau et transférer simultanément la garantie à un tiers, sous réserve de l'accord du gestionnaire du port.

La garantie d'usage est également un produit adapté aux concessionnaires de plaisance qui bénéficient ainsi d'un « stock » d'anneaux nécessaires à la vente de bateaux. Le maître d'ouvrage estime que les concessionnaires seront intéressés par ce type de location de longue durée.

Toutefois, si l'attribution des garanties d'usage s'avérait difficile, le maître d'ouvrage pourrait choisir :

- Soit d'allonger la durée de la garantie (dans la limite de 35 ans), conférant ainsi un avantage supplémentaire aux titulaires potentiels,
- Soit de réduire le nombre d'anneaux « amodiés » (un compte prévisionnel d'exploitation intégrant cette hypothèse est présenté infra).

L'hypothèse d'un partenariat avec un investisseur privé n'a pas été envisagée à ce stade. Elle constitue une solution ultime qui ne serait étudiée qu'en cas de dépassement important de l'enveloppe de travaux, ce qui semble peu probable compte tenu des éléments à la disposition du maître d'ouvrage.

Rien ne permet d'anticiper d'éventuelles difficultés dans l'attribution des 150 garanties d'usage. Cependant, pour faciliter leur « commercialisation », le maître d'ouvrage pourra si besoin allonger leur durée pour renforcer l'intérêt financier de ce produit. L'hypothèse d'un partenariat avec un opérateur privé n'est pas envisagée à ce stade.

- ✓ **Il est possible que durant les 5 à 10 premières années, l'exploitation du port de Brétignolles dégage un déficit, comment est-il envisagé de le « couvrir », notamment s'il s'avérait supérieur à 2 millions d'€ ?**

Le maître d'ouvrage estime que la probabilité d'une exploitation déficitaire du port est très limitée pour les raisons suivantes :

- L'estimation des travaux est prudente et basée sur des éléments de connaissance acquis depuis 2003,
- Les marchés de travaux seront traités au forfait,
- Le plan de financement intègre des sécurités : en particulier le remboursement de charges communales pourra être différé si le port ne se remplit pas aussi vite que prévu,
- Si besoin, l'emprunt pourra être souscrit sur une durée plus longue que celle indiquée dans le dossier,
- La progression des tarifs (1,5% an) laisse une marge d'évolution qui permettra de « rattraper » des déficits conjoncturels en début d'exploitation. Ainsi comme l'indique la CRC dans son rapport sur l'exploitation de la SEMVIE, les tarifs de Port la Vie ont augmenté de 12% sur la période 2009-2014,
- Les frais de maintenance du pont ont été fixés à 100 000 € dès la première année alors que cet ouvrage sera sous garantie,
- Les frais de dragage ont été évalués de manière particulièrement prudente et l'achat d'une drague dédiée au port permettra de diminuer sensiblement la provision figurant dans le CEP.

Outre la possibilité de différer le remboursement des charges communales, ou d'allonger la durée de l'emprunt, le montage juridique retenu (création d'une SPL) permet de supporter un déficit d'exploitation temporaire d'un montant voisin du capital social de la SPL.

Bien qu'il paraisse très peu probable, un éventuel déficit cumulé de 2 000 000 € nécessiterait une capitalisation de la SPL du même montant. Le budget de la Communauté de Communes permet de faire face à une telle situation.

Les simulations financières réalisées par le maître d'ouvrage montrent que l'hypothèse d'un déficit d'exploitation restent très limitées et que des sécurités permettent d'en minimiser l'ampleur. Si malgré tout, l'exploitant devait constater un déficit de gestion, son capital social permettrait de faire face à cette difficulté provisoire.

✓ **Quel est le compte d'exploitation du futur délégataire sur les dix premières années de la délégation ?**

Face aux observations mettant en cause le réalisme des prévisions budgétaires du maître d'ouvrage, celui-ci propose en pages suivantes plusieurs scénarios financiers.

Le premier est le scénario standard, conforme à l'analyse du maître d'ouvrage. L'exploitation est équilibrée à partir de la 2<sup>ème</sup> année (le déficit envisagé est la résultante de la prise en compte des dotations aux amortissements).

Le deuxième prend en compte l'hypothèse d'un remplissage immédiat du port de Brétignolles sur Mer avec des bateaux d'une taille moyenne comparable au port de Saint Gilles Croix de Vie. Ce scénario paraît peu probable, car si beaucoup de résidents sont propriétaires de bateaux d'une taille < à 8 m, le port de Saint Gilles Croix de Vie ne permet pas l'accueil de grosses unités. Le port de Brétignolles sur Mer offrira des capacités d'accueil plus équilibrées de ce point de vue. A terme, le port de Saint Gilles Croix de Vie sera modernisé pour répondre à l'augmentation de la taille des navires.

Dans cette deuxième hypothèse, l'exploitation du port est déficitaire durant 5 ans puis s'équilibre ensuite.

La 3<sup>ème</sup> simulation prend en compte les données du scénario 2 avec un remplissage sur 3 ans. Cette hypothèse paraît encore moins probable que la précédente puisque l'exploitant aura 2 ans (c'est-à-dire la durée des travaux) pour commercialiser les anneaux. Ces 24 mois apparaissent comme suffisants pour attribuer l'ensemble des anneaux.

Dans cette troisième hypothèse, l'exploitation du port est déficitaire durant 8 ans puis s'équilibre ensuite.

Le scénario n°4 prend en compte une difficulté de commercialisation des amodiations (75 anneaux amodiés au lieu de 150).

Dans cette quatrième hypothèse, l'exploitation du port est déficitaire durant 8 ans puis s'équilibre ensuite.

L'exploitation du port de Brétignolles sur Mer n'aura pas d'incidence sur la fiscalité.

## Compte d'exploitation prévisionnel standard

CEP Standard - 43 000 K€ - emprunt sur 30 ans - 750 loc/150 amodiés

	année 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	
exploitant	<b>Dépenses</b>												
	<b>Charge à caractère général dont:</b>	2 078 965,00 €	2 078 987,50 €	2 125 869,29 €	2 157 757,33 €	2 190 123,69 €	2 222 975,54 €	2 256 320,18 €	2 290 164,98 €	2 324 517,45 €	2 359 385,21 €	2 738 162,86 €	3 177 749,79 €
	<i>combustibles / carburants</i>	10 000,00 €	10 150,00 €	10 302,25 €	10 456,78 €	10 613,64 €	10 772,84 €	10 934,43 €	11 098,45 €	11 264,93 €	11 433,90 €	13 269,51 €	15 399,81 €
	<i>Produits d'entretien</i>	5 000,00 €	5 075,00 €	5 151,13 €	5 228,39 €	5 306,82 €	5 386,42 €	5 467,22 €	5 549,22 €	5 632,46 €	5 716,95 €	6 634,75 €	7 699,90 €
	<i>Eau électricité</i>	85 000,00 €	86 275,00 €	87 569,13 €	88 882,66 €	90 215,90 €	91 569,14 €	92 942,68 €	94 336,82 €	95 751,87 €	97 188,15 €	112 790,81 €	130 898,34 €
	<i>Fournitures de bureau</i>	2 000,00 €	2 030,00 €	2 060,45 €	2 091,36 €	2 122,73 €	2 154,57 €	2 186,89 €	2 219,69 €	2 252,99 €	2 286,78 €	2 653,90 €	3 079,96 €
	<i>Sous-traitance</i>	107 480,00 €	109 092,20 €	110 728,58 €	112 389,51 €	114 075,35 €	115 786,48 €	117 523,28 €	119 286,13 €	121 075,42 €	122 891,55 €	142 620,67 €	165 517,11 €
	<i>Redevance d'occupation</i>	1 521 485,00 €	1 513 145,30 €	1 551 539,45 €	1 574 812,55 €	1 598 434,73 €	1 622 411,26 €	1 646 747,42 €	1 671 448,64 €	1 696 520,37 €	1 721 968,17 €	1 998 414,36 €	2 319 241,45 €
	<i>Entretien pont</i>	100 000,00 €	101 500,00 €	103 022,50 €	104 567,84 €	106 136,36 €	107 728,40 €	109 344,33 €	110 984,49 €	112 649,26 €	114 339,00 €	132 695,07 €	153 998,05 €
	<i>Entretien bâtiments</i>	5 000,00 €	5 075,00 €	5 151,13 €	5 228,39 €	5 306,82 €	5 386,42 €	5 467,22 €	5 549,22 €	5 632,46 €	5 716,95 €	6 634,75 €	7 699,90 €
	<i>Dragages</i>	200 000,00 €	203 000,00 €	206 045,00 €	209 135,68 €	212 272,71 €	215 456,80 €	218 688,65 €	221 968,98 €	225 298,52 €	228 678,00 €	265 390,15 €	307 996,10 €
	<i>Matériels roulants et embarcations</i>	5 000,00 €	5 075,00 €	5 151,13 €	5 228,39 €	5 306,82 €	5 386,42 €	5 467,22 €	5 549,22 €	5 632,46 €	5 716,95 €	6 634,75 €	7 699,90 €
	<i>Assurances</i>	15 000,00 €	15 225,00 €	15 453,38 €	15 685,18 €	15 920,45 €	16 159,26 €	16 401,65 €	16 647,67 €	16 897,39 €	17 150,85 €	19 904,26 €	23 099,71 €
	<i>Publications / promotion</i>	6 000,00 €	6 090,00 €	6 181,35 €	6 274,07 €	6 368,18 €	6 463,70 €	6 560,66 €	6 659,07 €	6 758,96 €	6 860,34 €	7 961,70 €	9 239,88 €
	<i>Réception</i>	2 000,00 €	2 030,00 €	2 060,45 €	2 091,36 €	2 122,73 €	2 154,57 €	2 186,89 €	2 219,69 €	2 252,99 €	2 286,78 €	2 653,90 €	3 079,96 €
	<i>Affranchissement</i>	2 000,00 €	2 030,00 €	2 060,45 €	2 091,36 €	2 122,73 €	2 154,57 €	2 186,89 €	2 219,69 €	2 252,99 €	2 286,78 €	2 653,90 €	3 079,96 €
	<i>Télécommunication</i>	2 000,00 €	2 030,00 €	2 060,45 €	2 091,36 €	2 122,73 €	2 154,57 €	2 186,89 €	2 219,69 €	2 252,99 €	2 286,78 €	2 653,90 €	3 079,96 €
	<i>Frais de nettoyage locaux</i>	10 000,00 €	10 150,00 €	10 302,25 €	10 456,78 €	10 613,64 €	10 772,84 €	10 934,43 €	11 098,45 €	11 264,93 €	11 433,90 €	13 269,51 €	15 399,81 €
	<i>Frais de missions</i>	1 000,00 €	1 015,00 €	1 030,23 €	1 045,68 €	1 061,36 €	1 077,28 €	1 093,44 €	1 109,84 €	1 126,49 €	1 143,39 €	1 326,95 €	1 539,98 €
	<i>Charges de personnel</i>	180 000,00 €	182 700,00 €	185 440,50 €	188 222,11 €	191 045,44 €	193 911,12 €	196 819,79 €	199 772,08 €	202 768,67 €	205 810,20 €	238 851,13 €	277 196,49 €
	<i>Report résultat antérieur</i>	- €	15 465,00 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
	<b>Total</b>	<b>2 258 965,00 €</b>	<b>2 277 152,50 €</b>	<b>2 311 309,79 €</b>	<b>2 345 979,43 €</b>	<b>2 381 169,13 €</b>	<b>2 416 886,66 €</b>	<b>2 453 139,96 €</b>	<b>2 489 937,06 €</b>	<b>2 527 286,12 €</b>	<b>2 565 195,41 €</b>	<b>2 977 014,00 €</b>	<b>3 454 946,28 €</b>
	Maître d'ouvrage	<b>Recettes</b>											
		<b>Locations annuelles</b>	1 894 750,00 €	1 923 171,25 €	1 952 018,82 €	1 981 299,10 €	2 011 018,59 €	2 041 183,87 €	2 071 801,62 €	2 102 878,65 €	2 134 421,83 €	2 166 438,16 €	2 514 239,92 €
<b>Redevances amodiations</b>		163 750,00 €	166 206,25 €	168 699,34 €	171 229,83 €	173 798,28 €	176 405,26 €	179 051,33 €	181 737,10 €	184 463,16 €	187 230,11 €	217 288,18 €	252 171,81 €
<b>Escalles</b>		85 000,00 €	86 275,00 €	87 569,13 €	88 882,66 €	90 215,90 €	91 569,14 €	92 942,68 €	94 336,82 €	95 751,87 €	97 188,15 €	112 790,81 €	130 898,34 €
<b>Autres</b>		100 000,00 €	101 500,00 €	103 022,50 €	104 567,84 €	106 136,36 €	107 728,40 €	109 344,33 €	110 984,49 €	112 649,26 €	114 339,00 €	132 695,07 €	153 998,05 €
<b>Total</b>		<b>2 243 500,00 €</b>	<b>2 277 152,50 €</b>	<b>2 311 309,79 €</b>	<b>2 345 979,43 €</b>	<b>2 381 169,13 €</b>	<b>2 416 886,66 €</b>	<b>2 453 139,96 €</b>	<b>2 489 937,06 €</b>	<b>2 527 286,12 €</b>	<b>2 565 195,41 €</b>	<b>2 977 014,00 €</b>	<b>3 454 946,28 €</b>
<b>Résultat</b>		<b>- 15 465,00 €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>
<b>Dépenses de fonctionnement</b>													
<b>Charges à caractère général</b>		50 000,00 €	50 750,00 €	51 511,25 €	52 283,92 €	53 068,18 €	53 864,20 €	54 672,16 €	55 492,25 €	56 324,63 €	57 169,50 €	66 347,54 €	76 999,03 €
<b>Intérêts</b>		691 485,00 €	675 098,00 €	658 342,00 €	641 208,00 €	623 689,00 €	605 776,00 €	587 460,00 €	568 731,00 €	549 582,00 €	530 001,00 €	308 252,00 €	31 243,00 €
<b>Dotations amortissement</b>	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	
<b>virement</b>	- €	7 297,30 €	61 686,20 €	101 320,63 €	141 677,56 €	182 771,06 €	224 615,26 €	267 225,39 €	310 613,74 €	354 797,67 €	843 814,82 €	1 430 999,43 €	
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>1 621 485,00 €</b>	<b>1 613 145,30 €</b>	<b>1 651 539,45 €</b>	<b>1 674 812,55 €</b>	<b>1 698 434,73 €</b>	<b>1 722 411,26 €</b>	<b>1 746 747,42 €</b>	<b>1 771 448,64 €</b>	<b>1 796 520,37 €</b>	<b>1 821 968,17 €</b>	<b>2 098 414,36 €</b>	<b>2 419 241,45 €</b>	
<b>Recettes de fonctionnement</b>													
<b>Redevance d'occupation</b>	1 521 485,00 €	1 513 145,30 €	1 551 539,45 €	1 574 812,55 €	1 598 434,73 €	1 622 411,26 €	1 646 747,42 €	1 671 448,64 €	1 696 520,37 €	1 721 968,17 €	1 998 414,36 €	2 319 241,45 €	
<b>Dotation aux amortissements</b>	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	
<b>Recettes de fonctionnement</b>	<b>1 621 485,00 €</b>	<b>1 613 145,30 €</b>	<b>1 651 539,45 €</b>	<b>1 674 812,55 €</b>	<b>1 698 434,73 €</b>	<b>1 722 411,26 €</b>	<b>1 746 747,42 €</b>	<b>1 771 448,64 €</b>	<b>1 796 520,37 €</b>	<b>1 821 968,17 €</b>	<b>2 098 414,36 €</b>	<b>2 419 241,45 €</b>	
<b>Dépenses d'investissement</b>													
<b>Capital d'emprunt</b>	728 345,00 €	744 733,00 €	761 489,00 €	778 623,00 €	796 142,00 €	814 055,00 €	832 371,00 €	851 100,00 €	870 249,00 €	889 830,00 €	1 111 579,00 €	1 388 588,00 €	
<b>Dotations</b>	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>828 345,00 €</b>	<b>844 733,00 €</b>	<b>861 489,00 €</b>	<b>878 623,00 €</b>	<b>896 142,00 €</b>	<b>914 055,00 €</b>	<b>932 371,00 €</b>	<b>951 100,00 €</b>	<b>970 249,00 €</b>	<b>989 830,00 €</b>	<b>1 211 579,00 €</b>	<b>1 488 588,00 €</b>	
<b>Recettes d'investissement</b>													
<b>Virement</b>	- €	7 297,30 €	61 686,20 €	101 320,63 €	141 677,56 €	182 771,06 €	224 615,26 €	267 225,39 €	310 613,74 €	354 797,67 €	843 814,82 €	1 430 999,43 €	
<b>Dotation</b>	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	
<b>Résultat reporté</b>	- €	51 655,00 €	94 219,30 €	174 416,50 €	277 114,13 €	402 649,69 €	551 365,74 €	723 610,01 €	919 735,40 €	1 140 100,13 €	4 759 666,95 €	11 239 730,42 €	
<b>Recettes d'investissement</b>	<b>880 000,00 €</b>	<b>938 952,30 €</b>	<b>1 035 905,50 €</b>	<b>1 155 737,13 €</b>	<b>1 298 791,69 €</b>	<b>1 465 420,74 €</b>	<b>1 655 981,01 €</b>	<b>1 870 835,40 €</b>	<b>2 110 349,13 €</b>	<b>2 374 897,80 €</b>	<b>6 483 481,78 €</b>	<b>13 550 729,84 €</b>	
<b>Résultat</b>	<b>51 655,00 €</b>	<b>94 219,30 €</b>	<b>174 416,50 €</b>	<b>277 114,13 €</b>	<b>402 649,69 €</b>	<b>551 365,74 €</b>	<b>723 610,01 €</b>	<b>919 735,40 €</b>	<b>1 140 100,13 €</b>	<b>1 385 067,80 €</b>	<b>5 271 902,78 €</b>	<b>12 062 141,84 €</b>	



## Compte d'exploitation prévisionnel intégrant une taille moyenne de bateaux réduite et un remplissage sur 3 ans

CEP taille moyenne réduite - remboursement Brétignolles différé - remplissage sur 3 ans														
exploitant	Dépenses	année 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	20	30	
		Charge à caractère général dont:	2 005 610,00 €	2 000 808,20 €	1 995 827,36 €	1 990 663,59 €	1 985 311,04 €	1 979 763,88 €	1 974 017,34 €	1 968 065,64 €	2 183 337,03 €	2 339 727,31 €	2 715 349,06 €	3 151 273,44 €
	combustibles / carburants	10 000,00 €	10 150,00 €	10 302,25 €	10 456,78 €	10 613,64 €	10 772,84 €	10 934,43 €	11 264,93 €	11 264,93 €	11 433,90 €	13 269,51 €	15 399,81 €	
	Produits d'entretien	5 000,00 €	5 075,00 €	5 151,13 €	5 228,39 €	5 306,82 €	5 386,42 €	5 467,22 €	5 549,22 €	5 632,46 €	5 716,95 €	6 634,75 €	7 699,90 €	
	Eau électricité	85 000,00 €	86 275,00 €	87 569,13 €	88 882,66 €	90 215,90 €	91 569,14 €	92 942,68 €	94 336,82 €	95 751,87 €	97 188,15 €	112 790,81 €	130 898,34 €	
	Fournitures de bureau	2 000,00 €	2 030,00 €	2 060,45 €	2 091,36 €	2 122,73 €	2 154,57 €	2 186,89 €	2 219,69 €	2 252,99 €	2 286,78 €	2 653,90 €	3 079,96 €	
	Sous-traitance	107 480,00 €	109 092,20 €	110 728,58 €	112 389,51 €	114 075,35 €	115 786,48 €	117 523,28 €	119 286,13 €	121 075,42 €	122 891,55 €	142 620,67 €	165 517,11 €	
	Redevance d'occupation	1 429 130,00 €	1 415 681,00 €	1 401 923,25 €	1 387 850,92 €	1 373 456,18 €	1 358 731,20 €	1 343 669,16 €	1 328 262,25 €	1 533 936,58 €	1 680 585,86 €	1 950 388,50 €	2 263 505,48 €	
	Entretien pont	100 000,00 €	101 500,00 €	103 022,50 €	104 567,84 €	106 136,36 €	107 728,40 €	109 344,33 €	110 984,49 €	112 649,26 €	114 339,00 €	132 695,07 €	153 998,05 €	
	Entretien bâtiments	5 000,00 €	5 075,00 €	5 151,13 €	5 228,39 €	5 306,82 €	5 386,42 €	5 467,22 €	5 549,22 €	5 632,46 €	5 716,95 €	6 634,75 €	7 699,90 €	
	Dragages	200 000,00 €	203 000,00 €	206 045,00 €	209 135,68 €	212 272,71 €	215 456,80 €	218 688,65 €	221 968,98 €	225 298,52 €	228 678,00 €	265 390,15 €	307 996,10 €	
	Matériels roulants et embarcations	5 000,00 €	5 075,00 €	5 151,13 €	5 228,39 €	5 306,82 €	5 386,42 €	5 467,22 €	5 549,22 €	5 632,46 €	5 716,95 €	6 634,75 €	7 699,90 €	
	Assurances	15 000,00 €	15 225,00 €	15 453,38 €	15 685,18 €	15 920,45 €	16 159,26 €	16 401,65 €	16 647,67 €	16 897,39 €	17 150,85 €	19 904,26 €	23 099,71 €	
	Publications / promotion	6 000,00 €	6 090,00 €	6 181,35 €	6 274,07 €	6 368,18 €	6 463,70 €	6 560,66 €	6 659,07 €	6 758,96 €	6 860,34 €	7 961,70 €	9 239,86 €	
	Réception	2 000,00 €	2 030,00 €	2 060,45 €	2 091,36 €	2 122,73 €	2 154,57 €	2 186,89 €	2 219,69 €	2 252,99 €	2 286,78 €	2 653,90 €	3 079,96 €	
	Affranchissement	2 000,00 €	2 030,00 €	2 060,45 €	2 091,36 €	2 122,73 €	2 154,57 €	2 186,89 €	2 219,69 €	2 252,99 €	2 286,78 €	2 653,90 €	3 079,96 €	
	Télécommunication	2 000,00 €	2 030,00 €	2 060,45 €	2 091,36 €	2 122,73 €	2 154,57 €	2 186,89 €	2 219,69 €	2 252,99 €	2 286,78 €	2 653,90 €	3 079,96 €	
	Frais de nettoyage locaux	10 000,00 €	10 150,00 €	10 302,25 €	10 456,78 €	10 613,64 €	10 772,84 €	10 934,43 €	11 098,45 €	11 264,93 €	11 433,90 €	13 269,51 €	15 399,81 €	
	location capitainerie	20 000,00 €	20 300,00 €	20 604,50 €	20 913,57 €	21 227,27 €	21 545,68 €	21 868,87 €	22 196,90 €	22 529,85 €	22 867,80 €	26 539,01 €	30 799,61 €	
	Charges de personnel	180 000,00 €	182 700,00 €	185 440,50 €	188 222,11 €	191 045,44 €	193 911,12 €	196 819,79 €	199 772,08 €	202 768,67 €	205 810,20 €	238 851,13 €	277 196,49 €	
	Report résultat antérieur	- €	636 860,00 €	1 116 386,95 €	1 136 363,84 €	1 070 569,20 €	913 025,14 €	688 334,85 €	424 831,19 €	121 813,03 €	- €	- €	- €	
	<b>Total</b>	<b>2 185 610,00 €</b>	<b>2 820 368,20 €</b>	<b>3 297 654,81 €</b>	<b>3 315 249,54 €</b>	<b>3 246 925,68 €</b>	<b>3 086 700,14 €</b>	<b>2 859 171,97 €</b>	<b>2 592 668,92 €</b>	<b>2 507 918,72 €</b>	<b>2 545 537,51 €</b>	<b>2 954 200,20 €</b>	<b>3 428 469,94 €</b>	
	<b>Recettes</b>	<b>année 1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	
	Locations annuelles	1 200 000,00 €	1 350 000,00 €	1 802 000,00 €	1 880 000,00 €	1 963 750,00 €	2 022 662,50 €	2 053 002,44 €	2 083 797,47 €	2 115 054,44 €	2 146 780,25 €	2 491 426,13 €	2 891 401,73 €	
	Redevances amodiations	163 750,00 €	166 206,25 €	168 699,34 €	171 229,83 €	173 798,28 €	176 405,26 €	179 051,33 €	181 737,10 €	184 463,16 €	187 230,11 €	217 288,18 €	252 171,81 €	
	Escalles	85 000,00 €	86 275,00 €	87 569,13 €	88 882,66 €	90 215,90 €	91 569,14 €	92 942,68 €	94 336,82 €	95 751,87 €	97 188,15 €	112 790,81 €	130 898,34 €	
	Autres	100 000,00 €	101 500,00 €	103 022,50 €	104 567,84 €	106 136,36 €	107 728,40 €	109 344,33 €	110 984,49 €	112 649,26 €	114 339,00 €	132 695,07 €	153 998,05 €	
	<b>Total</b>	<b>1 548 750,00 €</b>	<b>1 703 981,25 €</b>	<b>2 161 290,97 €</b>	<b>2 244 680,33 €</b>	<b>2 333 900,54 €</b>	<b>2 398 365,30 €</b>	<b>2 434 340,78 €</b>	<b>2 470 855,89 €</b>	<b>2 507 918,73 €</b>	<b>2 545 537,51 €</b>	<b>2 954 200,20 €</b>	<b>3 428 469,94 €</b>	
	<b>Résultat</b>	<b>- 636 860,00 €</b>	<b>- 1 116 386,95 €</b>	<b>- 1 136 363,84 €</b>	<b>- 1 070 569,20 €</b>	<b>- 913 025,14 €</b>	<b>- 688 334,85 €</b>	<b>- 424 831,19 €</b>	<b>- 121 813,03 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	
Maître d'ouvrage	<b>Dépenses</b>	<b>année 1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	
	Charges à caractère général	50 000,00 €	50 750,00 €	51 511,25 €	52 283,92 €	53 068,18 €	53 864,20 €	54 672,16 €	55 492,25 €	56 324,63 €	57 169,50 €	66 347,54 €	76 999,03 €	
	intérêts	599 130,00 €	584 931,00 €	570 412,00 €	555 567,00 €	540 388,00 €	524 867,00 €	508 997,00 €	492 770,00 €	476 178,00 €	459 213,00 €	267 081,00 €	27 070,00 €	
	Dotations amortissement	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	
	virement	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	221 433,95 €	384 203,36 €	836 959,96 €
	<b>Dépenses de fonctionnement</b>	<b>1 529 130,00 €</b>	<b>1 515 681,00 €</b>	<b>1 501 923,25 €</b>	<b>1 487 850,92 €</b>	<b>1 473 456,18 €</b>	<b>1 458 731,20 €</b>	<b>1 443 669,16 €</b>	<b>1 428 262,25 €</b>	<b>1 428 262,25 €</b>	<b>1 633 936,58 €</b>	<b>1 780 585,86 €</b>	<b>2 050 388,50 €</b>	<b>2 363 505,48 €</b>
	<b>Recettes</b>	<b>année 1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	
	Redevance d'occupation	1 429 130,00 €	1 415 681,00 €	1 401 923,25 €	1 387 850,92 €	1 373 456,18 €	1 358 731,20 €	1 343 669,16 €	1 328 262,25 €	1 533 936,58 €	1 680 585,86 €	1 950 388,50 €	2 263 505,48 €	
	Dotation aux amortissements	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	
	<b>Recettes de fonctionnement</b>	<b>1 529 130,00 €</b>	<b>1 515 681,00 €</b>	<b>1 501 923,25 €</b>	<b>1 487 850,92 €</b>	<b>1 473 456,18 €</b>	<b>1 458 731,20 €</b>	<b>1 443 669,16 €</b>	<b>1 428 262,25 €</b>	<b>1 633 936,58 €</b>	<b>1 780 585,86 €</b>	<b>2 050 388,50 €</b>	<b>2 363 505,48 €</b>	
	<b>Dépenses</b>	<b>année 1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	
	Capital d'emprunt	631 066,00 €	645 265,00 €	659 784,00 €	674 629,00 €	689 808,00 €	705 329,00 €	721 199,00 €	737 426,00 €	754 018,00 €	770 983,00 €	963 115,00 €	1 203 126,00 €	
	Remboursement Brétignolles	- €	133 669,00 €	120 216,00 €	105 371,00 €	90 192,00 €	74 671,00 €	58 801,00 €	42 574,00 €	26 821,00 €	13 000,00 €	- €	- €	
	Dotations	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	
	<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>731 066,00 €</b>	<b>878 934,00 €</b>	<b>880 000,00 €</b>	<b>880 000,00 €</b>	<b>880 000,00 €</b>	<b>880 000,00 €</b>	<b>880 000,00 €</b>	<b>880 000,00 €</b>	<b>880 000,00 €</b>	<b>1 101 433,95 €</b>	<b>1 264 203,36 €</b>	<b>1 063 115,00 €</b>	<b>1 303 126,00 €</b>
<b>Recettes</b>	<b>année 1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>30</b>		
Virement	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	221 433,95 €	384 203,36 €	836 959,96 €	1 379 436,45 €	
Dotation	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €	880 000,00 €		
Résultat reporté	148 934,00 €	148 934,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	1 990 923,40 €	9 853 329,41 €	
Recettes d'investissement	880 000,00 €	1 028 934,00 €	1 030 000,00 €	1 030 000,00 €	1 030 000,00 €	1 030 000,00 €	1 030 000,00 €	1 030 000,00 €	1 030 000,00 €	1 251 433,95 €	1 414 203,36 €	3 707 883,36 €	12 112 765,86 €	
<b>Résultat</b>	<b>148 934,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>150 000,00 €</b>	<b>2 644 768,36 €</b>	<b>10 809 639,86 €</b>	



- ✓ **Quelle serait l'évaluation consolidée des résultats du délégataire pour le port de Brétignolles d'une part et pour le port de Saint Gilles Croix de Vie d'autre part à l'échéance de la délégation ?**

Il est difficile de proposer une prévision fine de la gestion consolidée de deux ports de plaisance sur une longue durée puisque de trop nombreux paramètres sont à prendre en compte.

Une vision à 10 ans (*cf. tableau page suivante*) permet toutefois de vérifier que l'exploitation portuaire reste équilibrée, même en prenant en compte une taille moyenne des bateaux à Brétignolles sur Mer de l'ordre de 8 m.

L'équilibre de gestion est altéré tous les 3 ans par la nécessité d'un dragage plus important du port de Saint Gilles Croix de Vie. Cependant, le mode de facturation des différentes activités internes à la SPL sera revu pour répondre aux recommandations de la Chambre Régionale des Comptes.

**Il est rappelé enfin que la SPL n'a pas vocation à générer des bénéfices qui seront intégralement réinvestis, afin de limiter sa charge fiscale. Le tableau ci-après ne tient pas compte de ce paramètre.**

Présentation consolidée de l'exploitation des ports de plaisance du Pays de Saint Gilles Croix de Vie (budget de l'exploitant uniquement)

Dépenses	année 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Charge à caractère général Brétignolles	2 005 610,00 €	2 000 808,20 €	1 995 827,36 €	1 990 663,59 €	1 985 311,04 €	2 176 187,03 €	2 237 520,99 €	2 271 083,80 €	2 305 150,07 €	2 339 727,31 €
Charges à caractère général St Gilles	731 450,00 €	742 421,75 €	1 003 558,08 €	764 861,00 €	776 333,92 €	1 037 978,92 €	799 798,00 €	811 794,97 €	1 073 971,89 €	836 831,00 €
Charges de personnel Brétignolles	180 000,00 €	182 700,00 €	185 440,50 €	188 222,11 €	191 045,44 €	193 911,12 €	196 819,79 €	199 772,08 €	202 768,67 €	205 810,20 €
Charges de personnel St Gilles	591 950,00 €	600 829,25 €	609 841,69 €	618 989,31 €	628 274,15 €	637 698,27 €	647 263,74 €	656 972,70 €	666 827,29 €	676 829,70 €
Amortissements	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €	600 000,00 €
<b>Total</b>	<b>4 109 010,00 €</b>	<b>4 126 759,20 €</b>	<b>4 394 667,62 €</b>	<b>4 162 736,01 €</b>	<b>4 180 964,55 €</b>	<b>4 645 775,34 €</b>	<b>4 481 402,52 €</b>	<b>4 539 623,55 €</b>	<b>4 848 717,91 €</b>	<b>4 659 198,20 €</b>

Recettes	année 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Locations annuelles Brétignolles	1 691 758,00 €	1 725 593,16 €	1 760 105,02 €	1 795 307,12 €	1 831 213,27 €	1 867 837,53 €	1 905 194,28 €	1 943 298,17 €	1 982 164,13 €	2 021 807,41 €
Redevances amodiations Brétignolles	163 750,00 €	167 025,00 €	170 365,50 €	173 772,81 €	177 248,27 €	180 793,23 €	184 409,10 €	188 097,28 €	191 859,22 €	195 696,41 €
Escales Brétignolles	85 000,00 €	86 700,00 €	88 434,00 €	90 202,68 €	92 006,73 €	93 846,87 €	95 723,81 €	97 638,28 €	99 591,05 €	101 582,87 €
Autres prestations Brétignolles	100 000,00 €	102 000,00 €	104 040,00 €	106 120,80 €	108 243,22 €	110 408,08 €	112 616,24 €	114 868,57 €	117 165,94 €	119 509,26 €
Locations annuelles St Gilles	1 742 000,00 €	1 776 840,00 €	1 812 376,80 €	1 848 624,34 €	1 885 596,82 €	1 923 308,76 €	1 961 774,93 €	2 001 010,43 €	2 041 030,64 €	2 081 851,25 €
Redevances amodiations St Gilles	12 000,00 €	12 240,00 €	12 484,80 €	12 734,50 €	12 989,19 €	13 248,97 €	13 513,95 €	13 784,23 €	14 059,91 €	14 341,11 €
Escales St Gilles	127 000,00 €	129 540,00 €	132 130,80 €	134 773,42 €	137 468,88 €	140 218,26 €	143 022,63 €	145 883,08 €	148 800,74 €	151 776,76 €
Autres prestations St Gilles	188 400,00 €	192 168,00 €	196 011,36 €	199 931,59 €	203 930,22 €	208 008,82 €	212 169,00 €	216 412,38 €	220 740,63 €	225 155,44 €
Report résultat antérieur		898,00 €	65 346,96 €	- 118 719,34 €	198 731,24 €	267 732,05 €	- 108 104,82 €	147 021,42 €	181 368,86 €	- 33 305,65 €
<b>Total</b>	<b>4 109 908,00 €</b>	<b>4 192 106,16 €</b>	<b>4 275 948,28 €</b>	<b>4 361 467,25 €</b>	<b>4 448 696,59 €</b>	<b>4 537 670,53 €</b>	<b>4 628 423,94 €</b>	<b>4 720 992,41 €</b>	<b>4 815 412,26 €</b>	<b>4 911 720,51 €</b>

<b>Résultat</b>	<b>898,00 €</b>	<b>65 346,96 €</b>	<b>- 118 719,34 €</b>	<b>198 731,24 €</b>	<b>267 732,05 €</b>	<b>- 108 104,82 €</b>	<b>147 021,42 €</b>	<b>181 368,86 €</b>	<b>- 33 305,65 €</b>	<b>252 522,31 €</b>
-----------------	-----------------	--------------------	-----------------------	---------------------	---------------------	-----------------------	---------------------	---------------------	----------------------	---------------------

NB : Les montants ci-dessus n'incluent pas la commercialisation du carburant

- ✓ **Les comptes d'exploitation prévisionnels fournis d'une part au dossier soumis à enquête publique et d'autre part en réponse à l'autorité environnementale, font état d'un remplissage du port dès sa mise en service ? quels éléments pouvez-vous fournir à la commission d'enquête pour démontrer le réalisme de la prévision ?**

Les analyses menées par la Communauté de Communes, avec l'appui du cabinet Odyssee Développement, montrent que :

- Après une période d'érosion, les listes d'attente dans les ports voisins étaient globalement en augmentation en juin 2018 (cf. Port la Vie notamment),
- La demande d'anneaux spécifique à Brétignolles sur Mer atteint 1 600 places, soit près du double de la capacité du port envisagé.

Dès l'obtention des autorisations nécessaires à la réalisation du projet, le maître d'ouvrage procédera à l'attribution des anneaux en tenant compte de plusieurs paramètres :

- L'attribution sera ferme et définitive (le demandeur devra signer un contrat de location),
- Les attributions viseront à répartir les places de manière équilibrée entre voiliers et bateaux à moteur, et entre petits, moyens et grands navires.

Le délai pour attribuer tous les anneaux est de 24 mois environ. Ce délai sera mis à profit pour engager des discussions avec les professionnels (concessionnaires notamment) afin d'évaluer précisément leurs besoins.

Tous les ports de plaisance à flot métropolitains sont pleins, y compris dans les régions à forte densité portuaire (cas de la Bretagne notamment). Port Médoc dont la situation démographique est loin d'être comparable à celle du Pays de Saint Gilles Croix de Vie est arrivé à pleine capacité et son maître d'ouvrage a lancé les travaux d'extension.

Rien ne permet d'estimer que le port de Brétignolles sur Mer connaîtra des difficultés de remplissage.

- ✓ **Quels sont les modalités (niveau tarifaire, remise de bienvenue...), les moyens (actions promotionnelles ...) ou les services d'accompagnement (cale gratuite, stationnements liés ...) susceptibles d'être précisément mis en œuvre ou offerts pour parvenir à ce résultat ?**

A ce stade, rien ne permet d'affirmer que le remplissage du port sera long et difficile. Néanmoins, si le besoin s'en faisait sentir, le maître d'ouvrage mettrait en œuvre des actions promotionnelles qui seront définies le moment venu.

- ✓ **Concernant les charges de personnels, quels sont les éléments susceptibles d'expliquer**
    - **Le moindre nombre d'ETP**
    - **Et le coût plus faible**
- retenus pour le port de Brétignolles comparativement à celui de St Gilles (hors direction et comptabilité)**

Si le maître d'ouvrage a établi son compte prévisionnel d'exploitation sur la base des données comptables fournies par la SEMVIE, il a tenu compte également des différences entre les deux ports, qui expliquent que les données financières ne soient pas totalement identiques.

Trois différences majeures sont à prendre en compte :

- D'une part, l'activité plaisance n'est qu'une des activités de la SEMVIE et la répartition des dépenses générales entre les différentes missions de la SEM peut être discutée (cf. rapport de la CRC),
- D'autre part, au global, l'activité de la SEMVIE est excédentaire, ce qui peut avoir une influence sur la politique salariale de la société ainsi que sur la prise en compte de certaines dépenses qui ne sont pas strictement nécessaires à l'activité portuaire,
- Enfin, le port de Saint Gilles Croix de Vie a plus de 40 ans. Si les infrastructures portuaires sont amorties, elles exigent des travaux de maintenance (en régie ou externalisées) beaucoup plus importants qu'un port neuf.

Contrairement à ce que certains ont pu affirmer durant l'enquête, les dépenses n'ont pas été minorées dans le compte prévisionnel d'exploitation.

A titre d'exemple, si l'on s'en tient aux charges générales, on peut constater que les montants figurant dans le CEP du port de Brétignolles sur Mer sont très proches de ceux du port de Saint Gilles Croix de Vie (cf. rapport d'activités 2017 fourni en annexe 9 du présent mémoire).

Si l'on retranche les frais de dragage (qui figurent sur une autre ligne budgétaire du CEP de Brétignolles sur Mer) et l'on admet que les frais de maintenance d'un port neuf dont les équipements sont sous garantie ne sont pas comparables à ceux d'un port de 40 ans, l'écart entre les deux CEP est de 100 000 € environ, étant précisé que :

- Les frais d'études et de recherche, de colloques, de relations publiques, de promotion, de déplacement et de réceptions représentant une dépense globale de 78 252 € dans le CEP de Port la Vie semblent pouvoir être considérablement réduits dans le port en projet,
- Les frais de gardiennage ont été supprimés dans les comptes de la SEMVIE (17 140 €) depuis l'installation d'une vidéo surveillance (cf. infra).

Si l'on déduit ces deux montants, on constate que les charges générales strictement nécessaires au fonctionnement du port s'élèvent dans un cas à 152 282 € (Saint Gilles Croix de Vie) et dans l'autre à 150 000 € (Brétignolles sur Mer).

De la même manière, et pour répondre précisément à la question posée dans le procès-verbal de synthèse, les charges de personnel entre les deux ports ne sont pas totalement comparables.

Pour des raisons historiques, la politique salariale de la SEMVIE est plus favorable que celle des collectivités territoriales. La masse salariale affectée à la gestion du port est évaluée à 682 791 € (charges patronales incluses) pour 12 ETP (cf. rapport de la CRC p.34 : 1 directeur, 1,5 administration, 8 salariés, 1,5 saisonnier). Cette dépense correspond à un salaire brut moyen mensuel de 2800 € par ETP.

Le CEP du port en projet prend en compte un salaire moyen inférieur à ce montant, compte tenu de la faible technicité de 5 ETP sur les 6 prévus au budget. Le CEP du port de Brétignolles sur Mer intègre une masse salariale de 180 000 € pour 6 ETP, dont :

- 5 ETP payés au SMIC, soit un coût annuel de 25 000 € chacun,
- 0,5 ETP d'agent comptable et administratif évalué à 20 000 €/an,
- 0,5 ETP de direction évalué à 35 000 €/an.

Ces montants sont conformes à la réglementation en vigueur, et le CEP ne tient pas compte des réductions de charges envisageables (abattement Fillon notamment). Ces chiffres sont totalement conformes à la politique salariale de la Communauté de Communes et ne sont pas sous-évalués au regard des dépenses comparables de l'EPCI.

Le nombre d'ETP est lui aussi cohérent : les fonctions support seront mutualisées avec Saint Gilles Croix de Vie et la gestion du port n'exigera pas plus qu'½ ETP pour la direction et ½ ETP pour l'administration.

Sur le terrain, l'effectif à Brétignolles sur Mer (port neuf) sera de 5 ETP contre 9,5 à Saint Gilles Croix de Vie, dont l'âge justifie une présence beaucoup plus soutenue des personnels de maintenance.

D'autre part, comme cela a déjà été indiqué, la gestion de l'école de voile par la société publique locale est de nature à optimiser davantage encore les mutualisations envisageables. Ainsi, en cas de besoin, les agents de l'école de voile pourront assister les personnels du port et inversement.

Enfin, à titre d'information, le coût d'une installation de vidéo-protection peut être estimé entre 20 000 € et 30 000 € (dépenses d'investissement) et représente moins d'1% du montant du lot « équipements portuaires ». Un tel équipement sera prévu dès l'ouverture du port. Les coûts de maintenance induits sont particulièrement faibles (moins de 2 000 €/an).

Les ports de Saint Gilles Croix de Vie et de Brétignolles sur Mer ne sont pas totalement comparables. Les coûts de maintenance et la charge de travail sont plus réduits dans un port neuf que dans un port de plus de 40 ans.

Les dépenses envisagées dans le CEP permettent d'assurer le fonctionnement normal du port.

✓ **Quelle(s) personne(s) publique(s) ou privée assumer(a) le paiement des impôts fonciers ? Ceux-ci ont-ils été estimés, si oui quel serait leur montant ?**

Le dossier d'enquête, qui s'adresse au grand public, présente les comptes du port de plaisance d'une manière simplifiée. Ainsi, les dépenses à la charge du propriétaire y figurent dans le même tableau que celles à la charge de l'exploitant. De même, les dotations aux amortissements (qui ne sont pas des dépenses réelles) n'ont pas été mentionnées pour ne pas faire obstacle à la bonne compréhension des grandes masses du budget envisagé.

Dans le mémoire en réponse à l'AE, et pour anticiper d'éventuelles questions plus précises sur cette question, le maître d'ouvrage a choisi de proposer une présentation détaillée des comptes respectifs du délégataire et de l'exploitant.

C'est dans ce contexte qu'une somme de 50 000 € a été retirée des charges générales du document A pour être affectée en charges générales du délégataire dans la réponse à l'AE.

Cette somme correspond aux impôts fonciers qui sont légalement à la charge du propriétaire des ouvrages et qui dans la nomenclature comptable des collectivités figurent avec les charges à caractère général.

Les modalités de calcul de la taxe foncière des ports de plaisance sont définies par le code général des impôts et ont donné lieu à des instructions fiscales qui sont présentées dans le bulletin officiel des impôts (cf. *BOI-IF-TFB-20-10-60-20-20160426*).

Le principe du calcul est le suivant : on applique à chaque anneau une somme forfaitaire qui varie en fonction de la localisation géographique du port. Pour un port atlantique, cette somme est de 80 € par anneau. A ce montant, on applique un coefficient de modulation qui est le fruit d'un barème tenant compte de la taille moyenne des bateaux et de la diversité des services proposés dans le port.

Les 50 000 € ainsi provisionnés correspondent à une valeur locative de 80 € par anneau avec un coefficient d'abattement de l'ordre de 20%. Le calcul précis sera établi en lien avec les services fiscaux.

A toutes fins utiles, le maître d'ouvrage précise que les charges fiscales apparaissant dans les comptes de la SEMVIE correspondent :

- D'une part à la fraction de l'impôt sur les sociétés, imputable à l'activité port de plaisance,
- D'autre part à la charge de la taxe foncière des immeubles commerciaux édifiés par la SEMVIE (et dont elle est propriétaire) à proximité du port.

Les impôts fonciers sont à la charge du propriétaire. Ils sont prévus dans le CEP en charge à caractère général du document A et dans les charges à caractère général de la CDC dans le mémoire en réponse à l'AE.

- ✓ **Pour quelle raison le coût du dragage est-il calculé sur une base différente de celle retenue par la Chambre Régionale des Comptes en 2015 ?**

La Chambre Régionale des Comptes a regretté l'imprécision de la comptabilité analytique de la SEMVIE. La SEMVIE a pris note de cette remarque et a depuis lors mis en place des outils de contrôle de gestion plus précis.

La CRC évoque ainsi p.22 les prix de cession interne entre l'activité dragage et l'activité port de plaisance qui s'élèvent à :

- 3,93 €/m<sup>3</sup> pour la vase,
- 7,14 €/m<sup>3</sup> pour le sable.

Evoquant ces données, la CRC indique p.23 : « ces chiffres doivent être analysés avec prudence compte tenu des réserves énoncées plus haut (...). La chambre constate que la SEMVIE ne dispose pas d'une comptabilité analytique par marché de dragage et ne connaît donc pas réellement leur rentabilité individuelle ».

Pour évaluer ces charges, le maître d'ouvrage a choisi de se référer aux tarifs pratiqués par la SEMVIE pour le dragage du port de pêche, qui ne différencie pas la vase et le sable, l'ensemble des sédiments étant traités au même prix (ce qui paraît logique sachant que la vase et le sable sont dragués selon les mêmes méthodes).

Cela étant, si le compte prévisionnel d'exploitation prévoit l'intervention de la drague de la SEMVIE pour assurer le maintien des profondeurs dans le port en projet, il est probable que finalement, le maître d'ouvrage dote le port de Brétignolles sur Mer de sa propre drague afin de garantir la réactivité des interventions.

Selon les informations obtenues, le prix d'une drague adaptée au port de Brétignolles sur Mer est évalué à 200 000 € environ. Si la Communauté de Communes faisait l'acquisition de cette drague, celle-ci pourrait être financée ainsi :

#### Fonctionnement

Dépenses		Recettes	
Maintenance	20 000 €	Location à la SPL	44 000 €
Intérêts	4 000 €		
Dotations aux amortissements	20 000 €		
<b>Total</b>	<b>44 000 €</b>	<b>Total</b>	<b>44 000 €</b>

#### Investissement

Dépenses		Recettes	
Remboursement du capital d'emprunt	8 231 €	Dotations aux amortissements	20 000 €
Divers	11 769 €		
<b>Total</b>	<b>20 000 €</b>	<b>Total</b>	<b>20 000 €</b>

L'opération est neutre pour la Communauté de Communes.

Pour l'exploitant, au montant de la location annuelle (44 000 €) s'ajoutent le carburant (20 000 €) ainsi que les charges de personnel (90 000 €) soit au total 154 000 €.

Au-delà du fait que cette option est plus rentable pour la SPL que l'intervention de la drague de la SEMVIE, cette solution permet au port de Brétignolles sur Mer d'utiliser cette drague au gré de ses besoins sans aucun surcoût et à la SEMVIE de poursuivre ses prestations à GRANVILLE.

D'autre part, une telle drague, plus petite et plus maniable que celle de la SEMVIE, permet un dragage plus fin de l'ensemble du port.

Le stationnement de la drague serait assuré sur la zone technique.

Les frais de dragage mentionnés dans le dossier ont été calculés sur la base des tarifs pratiqués par la SEMVIE pour le dragage du port de pêche.

L'intervention de la drague de la SEMVIE n'est sans doute pas la meilleure solution et le maître d'ouvrage s'oriente vers l'achat d'une drague spécifique au port de Brétignolles sur Mer, moins coûteuse et disponible en permanence.

✓ Pour chacun des équipements qui suivent :

**le bassin d'initiation à la voile, le bassin de baignade, la butte paysagée et dite « bocagère », les voies publiques de circulation traversant le port, les emplacements de stationnement de voitures**

Quels sont :

- la (ou les) personne(s) morale(s) qui aura (ou auront) la charge d'entretien
- le coût estimé de la charge annuel d'exploitation
- les modalités du financement de ce coût annuel.

Le tableau ci-dessous présente les différents équipements et leur charge d'entretien :

Équipement	Personne morale en charge de l'entretien	Coût estimé	Modalités de financement
Bassin d'initiation à la voile	Commune	Nettoyage + électricité : coût voisin du coût d'entretien de l'ancien plan d'eau	Pas de surcoût pour le budget communal
Bassin de baignade	Commune		
Voies publiques	Commune	Le linéaire de voiries est très proche du linéaire actuel de voirie étant précisé que la voirie actuelle est fortement dégradée à l'instar de la rue de la Normandelière.	S'agissant de voiries refaites à neuf, pas de surcoût dans le budget communal
Pont mobile	Exploitant	100 000 €	Prévu dans le CEP
Parking port	CDC	10 000 €/an	Charge négligeable dans le budget CDC
Parking baignade	Commune	Modification du parking existant	Pas de surcoût pour le budget communal

✓ Les mêmes questions se posent pour les mesures compensatoires.

Les mesures compensatoires sont chiffrées dans le CEP. Elles seront mises en œuvre par un organisme compétent (association environnementale ou société spécialisée) dont le coût d'intervention sera pris en charge par l'exploitant.

- ✓ **Quel sera le mode de financement des équipements et aménagements dont le coût d'investissement ne sera pas imputable à la délégation du service portuaire, y compris la part de TVA non récupérée ?**

Tous les équipements et aménagements compris dans le projet sont financés par la Communauté de Communes dans son budget annexe port. Le projet forme un ensemble indivisible, les aménagements périphériques constituant des accessoires indispensables au titre des mesures de compensation environnementale et sociale.

En application de la doctrine fiscale en vigueur (voir ci-dessous), le maître d'ouvrage estime que la totalité du projet sera soumise à TVA déductible :

#### I. Cas d'application du régime des secteurs distincts

##### A. En application du principe général énoncé à l'article 209 de l'annexe II au CGI

###### 1. Activités non soumises à des dispositions identiques au regard de la TVA

20

En premier lieu, l'application du régime des secteurs distincts ne se conçoit qu'en cas de pluralité d'activités par un même assujéti.

Pour déterminer s'il y a pluralité d'activités, la jurisprudence du Conseil d'État retient généralement un ensemble de critères tenant à la fois à la nature économique de chaque activité et, surtout, à l'utilisation de moyens différents (investissements et personnels distincts), ainsi qu'à la tenue d'une comptabilité séparée, etc.

Ainsi, par exemple, il n'y a pas pluralité d'activités lorsqu'une entreprise exerce à titre exclusif une activité bancaire en utilisant des moyens en personnel et matériels non affectés, quand bien même cette activité comprendrait à la fois des opérations financières imposables (de plein droit ou par option) et non imposables. En revanche, il y aurait pluralité d'activités lorsqu'une entreprise réalise concurremment, d'une part, des opérations relevant d'une activité industrielle, d'autre part, des opérations relevant d'une activité financière, et affecte à chacune d'elles du personnel, des locaux, du matériel distincts.

*Cela étant, le Conseil d'État (CE, arrêt du 21 octobre 2011, n° 315469, ECLI:FR:CESSR:2011:315469.20111021) a jugé que lorsque les opérations financières réalisées par une société sont indissociables de son activité taxable, elles ne peuvent donner lieu à la constitution d'un secteur distinct d'activité. En l'espèce, il a été considéré que les différents produits financiers (intérêts de placements en bons du Trésor des États-Unis, intérêts de versements en compte courant, produits tirés de swaps de taux d'intérêts) perçus par une société ayant pour activité la location, la gestion et l'exploitation de biens et droits immobiliers pour son propre compte et pour le compte de tiers, dans le cadre d'un montage financier élaboré entre deux groupes de sociétés pour la réalisation d'une opération immobilière, étaient étroitement imbriqués dans l'activité économique taxable de la société et en constituaient le complément indispensable, direct et permanent.*

*Le Conseil d'État a également jugé que les prestations d'hébergement, de surveillance et de soins effectuées dans une clinique exploitée par un médecin relèvent d'une activité unique, même en ce qui concerne les malades reçus en consultation sans être hospitalisés (CE, arrêt du 7 mars 1979 n° 07544).*

**Le régime de TVA envisagé est conforme aux règles fiscales en vigueur.**

- ✓ **Quelles sont les modalités juridiques et financières envisagées pour constituer la SPL et pour clôturer les comptes de la SEM existante ?**
- ✓ **Leur coût a-t-il été estimé ?**

Tel qu'il se présente aujourd'hui, le projet consiste à transformer la SEMVIE en une SPL. Cette transformation interviendra, que le port de Brétignolles sur Mer se réalise ou non.

Cette opération implique tout d'abord le rachat des parts sociales des actionnaires privés (qui sont des organismes bancaires intéressés par le financement du projet de port).

Aux termes des échanges que le maître d'ouvrage a pu avoir avec les intéressés, notamment la Caisse des Dépôts, le principe de cette sortie du capital ne soulève pas de difficulté, sous réserve d'une évaluation cohérente des parts sociales à racheter (environ 55 000 €). Ce calcul n'a pas été effectué pour le moment.

Le projet implique également la prise de participation des 3 communes (Saint Hilaire de Riez, Saint Gilles Croix de Vie et Brétignolles sur Mer) dans le capital de cette société, qui aurait comme autre mission d'exploiter les écoles de voiles correspondantes.

A ce stade, on peut envisager une répartition du capital de SPL ainsi :

<b>Actionnaires de la SPL</b>	<b>Part du capital social</b>	<b>%</b>
Ville de Saint Gilles Croix de Vie	90 720 €	15,86%
Ville de Saint Hilaire de Riez	90 720 €	15,86%
Ville de Brétignolles sur Mer	90 720 €	15,86%
Communauté de Communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie	300 000 €	52,42%
Montant du capital social	572 160 €	100%

Les 3 communes participent au capital social de la SPL au titre de la compétence « école de voile/activités nautiques ».

La CDC intervient au capital au titre de la compétence portuaire. Si l'exploitation du port de plaisance l'exige, la part du capital détenue par la Communauté de Communes pourra être augmentée.

La transformation de la SEM en SPL n'aura pas d'incidence sur le financement de l'opération.

- ✓ Quels seront les patrimoines ou immobilisations qui seront transférés de la SEM à la SPL? Pour quelle valeur d'amortissement net ?

L'actif de la SEMVIE est présenté dans le tableau ci-dessous :

CADRE B	IMMOBILISATIONS	Diminutions		Valeur brute des immobilisations à la fin de l'exercice	Reévaluation légale * ou évaluation par mise en équivalence	
		par virement de poste à poste 1	par cessions à des tiers ou mises hors service ou résultant d'une mise en équivalence 2		Valeur d'origine des immobilisations en fin d'exercice 4	
INCORP.	Frais d'établissement et de développement TOTAL I	IN	CO	DO	D7	
	Autres postes d'immobilisations incorporelles TOTAL II	IO	LV	LW	IX	
CORPORELLES	Terrains	IP	LX	LY	LZ	
	Constructions	Sur sol propre	IQ	MA	MB	MC
		Sur sol d'autrui	IR	MD	ME	MF
	Installations techniques, matériel et outillage industriels	Inst. gales, agencets et am. des constructions	IS	MG	MH	MI
		Autres immobilisations corporelles	IT	MJ	MK	ML
	Autres immobilisations corporelles	Inst. gales, agencets, aménagements divers	IU	MM	MN	MO
		Matériel de transport	IV	MP	MQ	MR
		Matériel de bureau et informatique, mobilier	IW	MS	MT	MU
	Immobilisations corporelles en cours	Emballages récupérables et divers *	IX	MV	MW	MX
		Avances et acomptes	MY	MZ	NA	NB
	TOTAL III	NC	ND	NE	NF	NI
	FINANCIÈRES	Participations évaluées par mise en équivalence	NY	NG	NH	NI
		Autres participations	IZ	OU	M7	OW
Autres titres immobilisés		IO	OX	OY	OZ	
Prêts et autres immobilisations financières		TOTAL IV	II	2B	2C	2D
		TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	IJ	2E	2F	2G
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	IK	NJ	NK	NL	2H	
TOTAL GÉNÉRAL (I + II + III + IV)	IL	OK	OL	OM		

Au 31/12/2017, l'actif de la SEMVIE s'élevait à 3 806 134 €.

La part la plus significative du patrimoine de la SEM comprend :

- Des terrains et des immeubles de rapport (forum Port la Vie) qui ne sont pas directement liés à l'activité portuaire proprement dite. Le devenir de cet actif n'est pas déterminé avec certitude, mais son transfert à la Ville de Saint Gilles Croix de Vie semble opportun,
- La drague et l'élévateur qui seront transférés dans l'actif de la SPL,
- Du matériel nautique (nécessaire à l'activité d'initiation) qui sera transféré lui aussi à la SPL.

### 3.2.10 – La protection de l’environnement

---

- ✓ **Comment ce projet s’articule avec les objectifs nationaux ?**
- ✓ **Comment ce projet s’articule avec les objectifs régionaux ?**

L’étude d’impact (pages 464 à 480) a permis d’analyser l’articulation avec les différents **plans et programmes d’échelle nationale ou régionale en vigueur** pouvant concerner le projet au moment du dépôt de l’étude d’impact, **qui découlent des différents objectifs nationaux et régionaux en termes de planification économique et de développement des territoires et d’environnement** (eaux et milieux aquatiques, mer et littoral, trame verte et bleue, déchets, risques). Cette analyse a montré que le projet était compatible et s’articulait avec :

- Le Schéma directeur d’aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne ;
- Le Schéma d’aménagement et de gestion des eaux SAGE Auzance Vertonne ;
- Le Plan d’action pour le milieu marin pour la sous-région marine du Golfe de Gascogne ;
- Le Schéma régional de cohérence écologique des Pays de la Loire ;
- Le Plan national de prévention des déchets ;
- Le Plan de gestion des risques d’inondation du bassin Loire-Bretagne ;
- Le Plan de prévention des risques naturels prévisibles littoraux du Pays de Monts.

Les engagements issus de la COP21 sont actuellement portés au niveau national par la **loi relative à la transition énergétique du 17 août 2015 et par la Stratégie Nationale Bas Carbone 2015-2028**. L’Accord de Paris, adopté en décembre 2015 doit quant à lui être mis en œuvre via le Plan Climat du Gouvernement, présenté en juillet 2017.

Dans les régions, **ces engagements nationaux doivent être déclinés via le SRADDET** (Schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires). En Pays de la Loire, le SRADDET est en cours d’élaboration et devrait être approuvé fin 2019, c’est pourquoi l’articulation du projet avec ce schéma n’a pas été analysée dans l’étude d’impact.

La Région Pays de la Loire a soumis au débat 5 grandes ambitions pour le SRADDET :

- *« Construire une dynamique "grand ouest", génératrice d'attractivité et de développement pour les Pays de la Loire ;*
- *Affirmer une ambition conciliant croissance bleue et protection sur les deux axes identitaires de notre région : la Loire et le littoral atlantique ;*
- *Renforcer l'équilibre territorial en résorbant les risques de fracture territoriale ;*
- *Préserver notre environnement naturel et agir pour une écologie positive tournée vers la croissance verte et l'innovation ;*
- *Mobiliser l'ensemble des acteurs ligériens pour construire des politiques qui s'adaptent aux enjeux de chaque territoire. »*

Le projet de port de plaisance s’inscrit dans la deuxième ambition du SRADDET relative à la « croissance bleue » sur le littoral atlantique, à concilier avec la protection de cet espace. Le processus de conception du projet, en itération avec l’analyse de ses impacts a permis d’aboutir à un projet répondant à cette ambition.

**Le projet est conforme aux objectifs nationaux et régionaux.**

✓ **Pensez-vous prendre en compte le pelobate culpritède.**

Le Pélobate cultripède n'a pas été oublié. Lors de la préparation des prospections de terrain, cette espèce a été considérée comme faisant partie des « espèces prioritaires » à prendre en compte.

Il a été activement recherché dans l'aire d'étude ; cela en conditions et périodes favorables de détection (prospections nocturnes, climat favorable) et par un chargé d'étude compétent (Docteur en herpétologie).

Les conclusions concernant le Pélobate cultripède sont les suivantes :

- L'espèce n'a pas été contactée, malgré un effort et des méthodes d'expertises adaptés à l'espèce ;
- Certains habitats terrestres présents dans l'aire d'étude pourraient lui être favorables (dune grise et pelouse sableuse) mais aucun habitat favorable à sa reproduction (mare, dépression à inondation prolongée) n'est présent dans un périmètre suffisamment proche ;
- Des populations de cette espèce sont en effet bien connues à plusieurs kilomètres au sud de Bretignolles mais elles sont nettement déconnectées de l'aire d'étude (distance importante, barrières anthropiques).

Tout a été mis en œuvre pour rechercher le Pélobate cultripède qui figurait parmi les espèces prioritaires dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact. Le pelobate n'a pas été contacté, ce qui signifie qu'il est absent de l'aire d'étude.

✓ **Pensez-vous prévoir des pénalités en cas de non-respect de prescriptions environnementales à l'encontre des entreprises en charge du dossier ?**

Les Dossiers de Consultation des entreprises intégreront des pénalités pour non-respect de l'arrêté de Travaux et non-respect des prescriptions environnementales dans le cadre des obligations du titulaire en matière de respect de l'environnement.

Une définition précise sera portée dans le CCAP pour contraindre l'Entreprise aux respects des critères environnementaux.

En outre, des pénalités seront également intégrées pour imposer le suivi de ces règles. A titre d'exemple : le mode de chargement de marchandises et le suivi des bons de livraison, le respect des limites sonores, de poussières, de vibration et le respect des protocoles d'appareillage permettant un suivi efficace de ces limites, le respect des contraintes environnementales (périodes de pontes...), etc.

Au-delà de ces dispositions répressives, l'accent sera mis sur la prévention des atteintes à l'environnement. A cette fin, le maître d'ouvrage fera appel à un coordinateur environnemental présent sur le chantier pendant toute la durée des travaux pour veiller à la préservation de l'environnement.

Des pénalités seront prévues dans les marchés en cas de non-respect des prescriptions environnementales. Cependant, l'accent sera mis sur les mesures préventives, grâce à la présence d'un coordinateur environnemental sur le chantier.

✓ **Que répondez-vous à l'auteur de l'observation 5755 ?**

Les réponses aux différentes remarques contenues dans l'observation n°5755 sont les suivantes :

ID	Questions/remarques de l'Observation 5755	Réponse du maître d'ouvrage
	Sur l'état initial	
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>l'ancienne carrière de Brethomé a été oubliée dans la cartographie des zones humides (page 78, partie 2 de l'étude d'impact). En effet, il s'agit d'une surface en eau permanente, elle doit être considérée comme telle au regard de l'article 211-1 du code de l'environnement. Ajoutons qu'elle abrite un herbier de <i>Wolffia arrhiza</i> (lire page 133 de l'étude d'impacts), que le Crapaud commun a été observé aux abords, que le Murin de Daubenton et 2 espèces de Pipistrelles viennent y chasser.</li> </ul>	<p>L'ancienne carrière de Brethomé n'a pas été oubliée. Elle n'est pas considérée comme zone humide car il s'agit d'une masse d'eau dépourvue de végétation indicatrice de zone humide (Cf. arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides)</p> <p>Selon l'annexe II de l'arrêté précité, <i>Wolffia arrhiza</i> n'est pas considérée comme espèce indicatrice de zone humides. De plus les herbiers que cette espèce peut former (Code Corine 22.411 – Phytosociologie : <i>Lemnion minoris</i>) ne sont également pas considérés comme indicateurs de zones humides.</p> <p>La faune protégée fréquentant cette carrière est prise en compte dans les parties correspondantes de l'étude d'impact.</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>De la même façon, en page 120 de l'étude d'impact on retrouve des mares qui ne sont pas cartographiées dans la cartographie des zones humides de la page 78.</li> </ul>	<p>Les mares ont fait l'objet d'une approche ponctuelle (non-surfacique). Les impacts sur les végétations humides, la flore et la faune des mares sont traités dans le cadre de la démarche ERC.</p>

<p><b>3</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• les mammifères, qui n'étaient pas du tout étudiés dans le dossier de 2011, ont fait l'objet de prospections de terrain, ce qui permet de combler une partie des lacunes. Il nous semble toutefois que les micro-mammifères ont été insuffisamment étudiés compte tenu de la possible présence de la Crocidure des jardins. La partie 5 de l'étude d'impacts (méthodes utilisées) fait mention de l'analyse « d'un lot de pelotes de Chouette effraie », mais il n'est pas indiqué combien de pelotes ont été décortiquées et à quelle saison. Or, la Crocidure des jardins est peu abondante et il faut un nombre conséquent d'échantillons pour mettre en évidence sa présence. Peu connue en Vendée jusqu'à récemment, d'affinité littorale, présente dans des secteurs très proches, peu abondante donc difficile à détecter, cette espèce est quasi menacée en France, et vulnérable en Pays de la Loire (critères UICN). Cette espèce aurait dû faire l'objet de recherches poussées, ou, à défaut, comme pour la Loutre, faire l'objet d'une mention comme espèce potentiellement présente.</li> </ul>	<p>La Crocidure des jardins est une espèce non protégée (dont la répartition régionale est globalement mal connue).</p> <p>Elle a été recherchée selon une méthode proportionnée aux enjeux (une cinquantaine de pelotes traitées).</p> <p>Enfin et surtout, s'agissant d'une espèce non protégée qui utilise des habitats très variés (terres cultivées, jardins, bois clairs, bords de plages et de dunes littorales...) sa détection dans une pelote de rejection aurait été sans conséquence particulière sur la démarche ERC développée.</p>
<p><b>4</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour la Loutre comme pour l'espèce précédente, le réseau naturaliste local n'a pas été consulté (aucune association n'est citée dans les sources bibliographiques citées à la page 488, partie 5 de l'étude d'impact). C'est dommage : il existe des données de Loutre dans le secteur, y compris au niveau de la carrière de Brethomé, preuve que l'espèce utilise le site.</li> </ul>	<p>La loutre a bien été prise en compte dans le diagnostic de l'aire d'étude. Les conclusions apportées concernant cette espèce sont les suivantes :</p> <p>L'absence de marquages territoriaux <u>réguliers</u> et la faible attractivité supposée du milieu pour l'espèce (absence de continuité à l'amont du marais (bourg de Bretignolles), ruisseau en partie chenalisé, ruisseau temporaire et très court, ressource piscicole limitée) rendent faible la probabilité de présence de l'espèce. Cependant au regard de sa répartition locale (présente dans les marais de la Vie et Marais d'Olonne), des grandes capacités de déplacement des individus et de la taille de leur territoire, il ne peut être exclu que certains individus fréquentent de manière exceptionnelle le site étudié.</p> <p>Ainsi, la présence de la Loutre d'Europe est possible mais si elle a lieu, elle demeure très irrégulière, voir anecdotique. L'aire d'étude immédiate représente un habitat marginal pour l'espèce.</p>

<p>5</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il en va de même pour le Pélobate cultripède, menacé mondial et en danger en Pays de la Loire et qui, comme la Crocidure des jardins, n'est même pas évoqué alors que sa détection peut s'avérer délicate et qu'une population est présente à moins de 3 km.</li> </ul>	<p>Le Pélobate cultripède n'a pas été oublié. Il a été activement recherché dans l'aire d'étude ; cela en conditions et périodes favorables de détection (prospections nocturnes, climat favorable) et par un chargé d'étude compétent (Docteur en herpétologie).</p> <p>Lors de la préparation des prospections de terrain, cette espèce a été considérée comme faisant partie des « espèces prioritaires » à rechercher.</p> <p>Les conclusions concernant le Pélobate cultripède sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'espèce n'a pas été contactée, malgré un effort et des méthodes d'expertises adaptés à l'espèce ;</li> <li>• Certains habitats terrestres présents dans l'aire d'étude pourraient lui être favorables (dune grise et pelouse sableuse) mais aucun habitat favorable à sa reproduction (mare, dépression à inondation prolongée) n'est présent dans un périmètre suffisamment proche.</li> <li>• Des populations de cette espèce sont en effet bien connues à plusieurs kilomètres au sud de Bretignolles mais elles sont nettement déconnectées de l'aire d'étude (distance importante, barrières anthropiques)</li> </ul> <p>Le Pélobate cultripède n'a donc pas fait l'objet d'un oubli. Il n'est pas mentionné dans l'étude d'impact car il est simplement considéré absent de l'aire d'étude, comme de multiples autres espèces.</p> <p>Concernant la Crocidure des jardins, cf. réponse 3.</p>
----------	--	--

6	<ul style="list-style-type: none"> <li>La faune piscicole n'a pas du tout été étudiée, ni dans le compartiment marin ni dans le compartiment terrestre. Le mémoire en réponse à l'avis du CNPN le justifie par l'absence d'espèce protégée. Mais pourquoi les espèces « d'intérêt » n'ont-elles pas été traitées comme c'est le cas des autres groupes taxonomiques ? Rappelons que l'Anguille européenne est en danger critique d'extinction dans toutes les listes rouges (régionale, nationale, mondiale), et que cette espèce fréquente l'ensemble de l'estran de la côte vendéenne, en particulier les estuaires des petits cours d'eau côtiers dont le ruisseau de la Normandelière fait partie. Il s'agit donc d'une espèce « d'intérêt », potentiellement présente dans l'aire d'étude, mais ni recherchée ni citée. Il en va de même pour les Aloses et la Lamproie.</li> </ul>	<p>Les espèces de poissons n'ont pas fait l'objet de recherches spécifiques car les milieux concernés ne correspondent pas à des habitats privilégiés (reproduction) pour les espèces potentielles.</p> <p>Leur détection aurait été sans aucune conséquence sur la démarche ERC développée.</p>
Sur l'évaluation des enjeux et des impacts		
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>les impacts ne sont qualifiés que pour les habitats et les espèces « d'intérêt »... Il n'y a pas d'évaluation de la destruction de la faune et de la flore ordinaires. Pourtant, l'entête du tableau 7 (page 37 du résumé non technique) indique : Le tableau suivant synthétise l'ensemble des impacts potentiels du projet sur le milieu naturel terrestre (végétation, flore et faune). En réalité seule la faune et la flore protégée ou « d'intérêt » sont étudiées (mais certaines espèces ont été oubliées cf. ci-dessus).</li> <li>le tableau général de synthèse des impacts figurant dans le résumé non technique (document que lit la majorité de la population se déplaçant à l'enquête publique) n'indique pas les surfaces et linéaires d'habitats qui seront détruits : n'est-ce pas nuire à la bonne information du public ?</li> </ul>	<p>La faune et de la flore ordinaires ne sont pas absents de l'étude d'impacts. De nombreuses listes d'espèce à caractère exhaustif font état de taxons ordinaires répertoriés. Cependant la démarche ERC impose de se focaliser sur les taxons à enjeu (menacés, protégés...).</p> <p>L'impact sur les espèces ordinaires est indirectement traité au travers de l'approche sur les « habitats d'espèces ». En effet ces derniers sont, pour bon nombre d'entre eux, composés de taxons ordinaires.</p>

<p><b>9</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>l'intérêt de la carrière de Brethomé et de ses abords pour la faune et la flore est minimisé dans le tableau de synthèse des enjeux (page 23 du résumé non technique et page 171 de l'étude d'impacts) : la carrière n'y présente un enjeu que pour les reptiles, alors que les analyses par groupe taxonomique indiquent un intérêt fort pour les oiseaux nicheurs, moyen à fort pour les amphibiens.</li> </ul>	<p>Le diagnostic de l'avifaune nicheuse (carte p.158 de l'étude d'impacts) et des amphibiens (p.149) indique sans ambiguïté un intérêt faible pour la pièce d'eau de la carrière de Bréthomé. Ce sont les fourrés présents sur sa périphérie (zone mise en défens) qui présentent un intérêt moyen à fort.</p> <p>Les enjeux moyens à fort liés aux fourrés ceinturant la carrière de Bréthomé sont intégrés au compartiment « zone bocagère ».</p> <p>Il n'y a donc pas de minimisation des enjeux dans le tableau en page 171 de l'étude d'impact.</p>
<p><b>10</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Page 160 de l'étude d'impacts on lit : « <i>d'autres milieux comme [...] la carrière de Bréthomé peuvent potentiellement être utilisés par les oiseaux en période de migration ou d'hivernage, cependant, il s'agit principalement d'espèces sans statut de patrimonialité particulier</i> ». C'est faux, et c'est contradictoire avec la page 158 qui indique qu'il s'agit d'un site de repos pour les laridés. Or, Page 160 de l'étude d'impacts on lit : « <i>d'autres milieux comme [...] la carrière de Bréthomé peuvent potentiellement être utilisés par les oiseaux en période de migration ou d'hivernage, cependant, il s'agit principalement d'espèces sans statut de patrimonialité particulier</i> ». C'est faux, et c'est contradictoire avec la page 158 qui indique qu'il s'agit d'un site de repos pour les laridés. Or, la quasi totalité des espèces de laridés qui fréquentent la côte vendéenne sont menacés soit à l'échelle régionale, soit à l'échelle nationale, soit à l'échelle européenne.</li> </ul>	<p>La quasi-totalité des espèces de laridés qui fréquentent la côte vendéenne sont en effet considérées menacées, mais uniquement en période de reproduction (cas du Goéland argenté, Goéland brun et marin)</p> <p>En période d'hivernage/migration les statuts sont totalement différents puisqu'ils sont considérés de « préoccupation mineure » ou « non évalué » sur les listes rouges (régionale et nationale) des hivernants et des migrants.</p> <p>Dès lors, la carrière de Bréthomé n'étant potentiellement utilisée par les Laridés qu'en période d'hivernage/migration, il n'y a pas d'enjeux notables concernant ces espèces (pas de reproduction).</p>

<p><b>11</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A propos des impacts sur les habitats qui seront enfouis sous la butte créée par les remblais, il est écrit à la page 38 du résumé non technique : « <i>l'impact sur les habitats d'espèces bocagères dans l'emprise de la butte peut être considéré temporaire, en raison du retour à un état naturel (bocager) de la butte après aménagement</i> ». Comment peut-on être aussi sûr, vu l'ampleur des travaux, que l'état des habitats et des espèces sur une butte sera le même qu'avant, alors que le substrat, la topographie, l'exposition au soleil, voire la fréquentation, seront différents ? Cet effet n'est pas temporaire, il est permanent !</li> </ul>	<p>Il est bien précisé dans l'étude d'impact que le caractère temporaire ne concerne que le compartiment « habitats d'espèces bocagères », à savoir les prairies mésophiles et les fourrés. L'impact de la butte bocagère est considéré permanent pour tous les autres compartiments (individus protégés, pièce d'eau, mare...)</p> <p>Les prairies mésophiles et les fourrés seront reconstitués sur la butte sans aucune difficulté particulière car il s'agit de végétations banales ne nécessitant pas de conditions stationnelles difficiles à recréer. Les surfaces d'habitats favorables aux espèces bocagères seront équivalentes aux surfaces détruites. A moyen et long terme, la gestion écologique des habitats d'espèces sur cette butte (cf. MC6) permettra l'atteinte d'une qualité d'habitat équivalente (voir supérieure) à la qualité observée aujourd'hui.</p>
<p><b>12</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• l'enjeu est considéré comme « moyen » pour les chiroptères, alors qu'on a ici la moitié des espèces vendéennes. Par ailleurs, l'impact potentiel des aménagements des bâtiments de l'actuelle ferme de la Normandelière omet, dans les espèces anthropophiles de chauves-souris susceptibles d'être touchées, la Barbastelle, espèce d'intérêt communautaire et pour laquelle la région Pays de la Loire porte une importante responsabilité en termes de conservation (malgré sa réputation arboricole, de nombreuses colonies occupent en Vendée les zones de linteaux dans les bâtiments) et la Sérotine commune.</li> </ul>	<p>Le nombre d'espèces ne peut suffire à justifier un niveau d'enjeu pour un groupe biologique.</p> <p>Concernant les gites, la remarque est sans conséquence notable sur la démarche ERC du projet car la mesure E_ME_Nb3 concernant toutes les espèces de chiroptères susceptibles d'utiliser les bâtiments de la ferme de la Normandelière.</p>

<p><b>13</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le tableau de synthèse des incidences sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire (page 41 sur résumé non technique), s'il prend en compte la destruction directe d'individus, de gîtes ou d'habitats, omet en revanche le dérangement des chiroptères à long terme (notamment pour les espèces lucifuges comme le Petit Rhinolophe) et donc la perte d'habitat de chasse (la mesure indiquée dans la dernière colonne ne réduit que la destruction d'habitat, pas le dérangement).</li> </ul> <p>Dans ce même tableau, la Loutre est oubliée.</p>	<p>Le dérangement des espèces lucifuges est intégré à l'effet « dégradation d'habitat d'espèces ». Cet effet est considéré notable à l'échelle du projet (cf. p387 de l'étude d'impact) mais nullement significatif à l'échelle du site Natura 2000 concerné par l'évaluation pour cette espèce.</p> <p>Il ne peut y avoir d'impacts résiduelles notables sur la Loutre en raison de son utilisation occasionnelle voir anecdotique du site.</p>
<p><b>14</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le Gravelot à collier interrompu n'est cité dans les impacts que pour la destruction évitable des nichées. Qu'en est-il du dérangement de l'espèce et de la modification de son habitat ?</li> </ul>	<p>Il y est indiqué p.385 de l'étude d'impact que le Gravelot à collier interrompu n'est ni sensible au dérangement ni susceptible d'être impacté par une modification d'habitat.</p> <p>Le risque réel concernant cette espèce correspond à la destruction de nichées lors du rechargement des plages. Cet impact sera évité par la mise en œuvre de la mesure T_ME_Nm2.</p>
<p><b>15</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Page 49 du résumé non technique, l'isolement des populations et la fragmentation des habitats n'est évoquée que pour les amphibiens, alors qu'elle concerne aussi les reptiles, les invertébrés, les mammifères, et une partie des oiseaux.</li> </ul>	<p>La fragmentation d'habitat est évoquée principalement pour les amphibiens car il convient de considérer qu'ils constituent le groupe le plus sensible à cet impact. Pour les autres groupes, globalement plus mobiles, l'impact est difficilement qualifiable mais considéré plus faible que pour les amphibiens.</p> <p>Les mesures de compensation concernant l'impact par fragmentation des milieux répondent aux besoins de l'ensemble des groupes faunistiques.</p>

	Sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation	
<b>16</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La carrière de Brethomé ayant été oubliée dans les zones humides de l'état initial, et son intérêt minimisé (cf ci-dessus), la disparition de cette surface en eau conséquente (plus de 2 hectares), habitat de chasse pour les chiroptères, sans doute pour la Loutre, site de repos pour les oiseaux hivernants et migrateurs, ne fait pas l'objet de mesures de réduction, de compensation et d'accompagnement (voir par exemple tableau 90 page 272 : la destruction de l'habitat pour le Murin est signalée mais rien n'est prévu dans la colonne sur les mesures).</li> </ul>	<p>La carrière de Bréthomé n'est pas une zone humide (cf. réponse 1). L'intérêt de cette pièce d'eau artificielle pour les espèces d'intérêt (amphibiens, oiseaux reproducteurs, migrateurs ou hivernants, reptiles, insectes, loutre) est nul à faible. L'unique intérêt identifié concerne le Murin de Daubenton (espèce à statut national qualifié de « préoccupation mineure » et « non prioritaire » en Région) qui utilise la pièce d'eau comme zone de chasse.</p> <p>Les fourrés situés en périphérie de la pièce d'eau, qui présentent en effet un intérêt marqué pour l'ensemble de la faune sont traités dans la partie « milieu bocager ».</p> <p>Les mesures de compensation pour les chiroptères ont été définies pour l'ensemble du groupe (restauration et conservation de milieux bocager, restauration de continuité, de zones humides...). La récréation d'une pièce d'eau d'origine anthropique, à destination du Murin de Daubenton, n'est apparue ni nécessaire ni souhaitable.</p>

<p><b>17</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La mesure T_MA_Nh5 (déplacement des Cératophylles) semble très expérimentale. A-t-on des retours d'expérience sur le déplacement réussi (ou pas) de cette espèce ? Les contraintes des mares d'accueil, décrites dans les détails de la mesure sont très importantes. Trouver une mare qui réunisse tous ces critères nous paraît hasardeux. Aussi, que se passera-t-il si les conditions ne sont pas réunies ?</li> </ul>	<p>Les mesures d'accompagnement sont par définition des mesures qui, soit ne se traduisent pas par une action in-situ, soit ne peuvent pas engendrer une plus-value écologique, soit présentent une forte incertitude de résultats.</p> <p>Elles sont proposées pour renforcer la pertinence et l'efficacité des autres mesures mais ne sont pas en elles-mêmes suffisantes pour assurer une compensation.</p> <p>Concernant le déplacement du Cératophylle, des expérimentations sont en cours (LGV BPL, résultats non diffusés à ce jour).</p> <p>Les fortes contraintes des mares d'accueil mentionnées dans le dossier ont été définies pour maximiser les chances de réussite du transfert. Par ailleurs l'étude des mares situées dans les enveloppes compensatoires (cf. annexe 36 de l'étude d'impacts) a permis de s'assurer d'une bonne faisabilité de la mesure.</p>
<p><b>18</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il en va de même pour la mesure de déplacement des hermelles (quelle solution de remplacement si la démarche échoue ?)</li> </ul>	<p>Il s'agit d'une mesure d'accompagnement, à caractère expérimental, dont les résultats, qu'ils soient positifs ou négatifs, enrichiront la connaissance de l'espèce. Aucune solution de remplacement n'est nécessaire dans le cas d'une expérimentation.</p>
<p><b>19</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En quoi la mesure T_ME_Nm5g (Information du réseau national de suivi des échouages (RNE) des dates de travaux de déroctage) est-elle une mesure de d'évitement ? C'est au mieux une mesure de suivi ! En effet, en cas d'échouage de mammifères marins lié au déroctage, il sera trop tard pour éviter l'impact.</li> </ul>	<p>L'information du réseau national de suivi des échouages n'est aucunement présentée comme une mesure d'évitement en soit. Il s'agit d'une des nombreuses actions à mener dans le cadre de la mesure d'évitement « Prise en compte des mammifères marins dans le cadre de l'atelier pyrotechnique de déroctage ».</p>

- ✓ **Quels équipements pour limiter l'impact dû aux utilisateurs du port, de la baignade, et leur implantation future?**
- ✓ **Quelle réglementation ?**
- ✓ **Quel dispositif en cas d'incident?**

La conception du projet intègre des dispositifs visant à limiter l'impact du fonctionnement du port vis-à-vis de la pollution des eaux, présentés dans l'étude d'impact :

### **Aire technique et de carénage**

L'aire technique et de carénage et le point de collecte des déchets portuaires, situés à l'extrémité Est du bassin portuaire, font l'objet d'un assainissement spécifique de ses eaux (page 41) :

L'aire de carénage a vocation à concentrer plusieurs activités potentiellement polluantes qu'il convient de traiter de façon précise. Pour asseoir la notion de port à haute qualité environnementale et notamment assurer une bonne maîtrise de la qualité des eau et sédiments, il est prévu d'optimiser les dispositifs de traitement en prenant en compte le mode de fonctionnement spécifique d'une aire technique et de carénage.

Les principes suivants ont ainsi été retenus :

- L'ensemble de la surface est étanché et les eaux seront traitées par des dispositifs spécifiques et adaptés, répondant aux normes environnementales en vigueur. Lorsque possible ou plus rationnel, les flux de pollution sont captés à la source et traités individuellement.
- Les eaux de ruissellement du point propre sont collectées par un caniveau à grille et sont traitées individuellement par un débourbeur/décanteur/séparateur à hydrocarbures.
- Le ruissellement direct vers la cale de mise à l'eau est empêché par une pente adaptée et la mise en place d'un petit bourrelet de dérivation des eaux, les maintenant ainsi dans l'aire de carénage en préalable à leur traitement.
- Les eaux de l'aire de carénage sont collectées par un réseau de caniveaux en Vé, conduites vers un pré-décanteur aisément nettoyable, puis vers un débourbeur/décanteur/ séparateur à hydrocarbures
- Les eaux de l'aire de dépôtage sont collectées spécifiquement et conduites directement vers le débourbeur/décanteur/séparateur à hydrocarbures.
- Les fosses, conduites, caniveaux etc. sont dimensionnés pour collecter le débit décennal. Le traitement de la pollution des eaux par un débourbeur séparateur à hydrocarbures portera sur le 1/5 de ce débit, un dispositif déversoir d'orage sera donc à prévoir,
- Les eaux ainsi finement traitées sont rejetées dans le bassin portuaire.
- Débourbeurs de classe A, la concentration maximale d'hydrocarbures en sortie est de 5mg/l suivant essai Norme DIN 1999.
- Le débourbeur sera de préférence, compte tenu du milieu marin, soit en polyester, soit en polyéthylène, ou encore en béton préfabriqué monobloc.

Concernant le point de collecte des déchets portuaires, l'ensemble de la surface est drainé au moyen des pentes des dalles et du collecteur placé à leur extrémité (alignements de dalles de pente supérieure à 3 %, convergeant vers un collecteur commun). Il est constitué d'un caniveau équipé d'une grille.

Les eaux de ruissellement transitent par un séparateur à hydrocarbures.

Le collecteur se poursuit sur une quarantaine de mètres au-delà de l'enceinte du point de collecte et du dispositif de traitement des eaux, pour trouver son exutoire dans le Bassin portuaire, après traitement. Sur la zone technique, la pente du caniveau suit celle du terre-plein de la zone technique de l'ordre de 0.5 %.

Le traitement des eaux de ruissellement est assuré par l'écoulement des débits au travers d'un débourbeur-séparateur à hydrocarbures avec obturation automatique au sas de sortie et d'un by-pass d'orage.

L'aire technique sera également équipée d'une aire étanche pour le stockage de matériels de lutte contre les pollutions accidentelles (barrages flottants notamment) et pour le stockage de résidus d'éventuelles pollutions accidentelles (avant transport vers filière de traitement des déchets adaptée) (page 40) ;

#### **Equipements pour l'avitaillement des bateaux (carburant)**

Les eaux de ruissellement de l'aire accueillant les cuves de stockages des carburants, le dépotage pour les camions avitailleurs seront dirigées vers un dispositif séparateur d'hydrocarbures et de matériel de lutte contre l'incendie et les risques de pollution (page 42).

Un dispositif anti égoutture, un arrêt de sécurité en cas d'arrachage des pompes et la mise à disposition de kits anti-pollution seront intégrés aux pompes sur le ponton.

#### **Equipements à l'usage des plaisanciers destinés à limiter les pollutions des eaux :**

Le ponton accueillant la station d'avitaillement sera équipé d'une station de pompage des eaux usées reliée au réseau terrestre des eaux usées et d'un bac pour la récupération des huiles de vidange (page 42).

**Outre ces principaux équipements, la mesure Aq1 présentée à l'étude d'impact répertorie tous les dispositifs déjà intégrés à la conception du port pour contrer les principaux effets polluants ou facteurs favorisant la pollution des eaux :**

## IX.2.2.1Aq1 => Réduction des effets du projet sur la qualité de l'eau par application des principes Port Propre® et HQE

Code complet	Phase	Type	Compartiment	Carte
C_MR_Aq1	Conception/exploitation	Réduction	Physique aquatique	/

Contexte	
<b>Objectifs, impacts concernés</b>	<p>A l'instar de toute activité humaine qui ne serait pas conçue de façon raisonnée, la création d'un port de plaisance peut générer des flux de pollution, notamment si les principes de protection de l'environnement ne sont pas intégrés dès le stade de la conception.</p> <p>Les principaux risques de pollution directement liés aux activités de plaisance peuvent être abordés de la façon suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Risques de pollutions directement liées à la conception et à l'exploitation des infrastructures portuaires ;</li> <li>• Risques de pollutions directement liées à la présence et au fonctionnement des bateaux ;</li> <li>• Risques de pollutions directement liées aux plaisanciers.</li> </ul>
<b>Autres éléments bénéficiaires</b>	Faune inféodée au milieu aquatique terrestre et marin, usagers de l'eau (pêche à pied, baignade)
<b>Autres mesures en lien direct</b>	<p>E_MR_Aq6 Réduction du risque de pollution chronique ou accidentelle du milieu aquatique récepteur en phase exploitation</p> <p>C_MR_Nh2 Réduction des effets hydrauliques indirects (assèchement, salinisation, pollution...) sur le marais Girard (rappel mesures « loi sur l'eau »)</p>

Modalités d'actions
<p><b>Principes</b></p> <p>Les ports de plaisance ont un rôle important dans le développement durable des régions. Ils sont des lieux où s'exercent des enjeux économiques et environnementaux importants. Ils représentent un atout économique et touristique pour la région et offrent des opportunités d'activités et d'emplois.</p> <p>Les ports doivent s'inscrire dans une gestion intégrée et concertée de la mer et du littoral, prenant en compte l'ensemble des activités humaines, la préservation du milieu marin et la valorisation des ressources dans une perspective de développement durable(...) (Source : Ministère de l'Ecologie du Développement durable et de l'Energie - 18 novembre 2010 (mis à jour le 17 janvier 2011) - MER ET LITTORAL).</p> <p>La démarche du projet s'est appuyée sur un référentiel d'aménagement et de développement durable qui traduit la forte ambition de faire de ce projet un projet exemplaire.</p> <p>La conception du projet portuaire s'inscrit dans une démarche volontaire traduite par des engagements concrets :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger la ressource et garantir la qualité de l'eau,</li> <li>• Optimiser la gestion des déchets solides et liquides provenant des usagers de la plaisance,</li> <li>• Réduire les consommations d'eau et d'énergie,</li> <li>• Utiliser dans la mesure du possible des techniques non polluantes et en tirer le meilleur profit possible en termes d'exploitation et de maintenance.</li> </ul> <p>L'équipe de maîtrise d'œuvre a pris en compte ces exigences dans les études de conception et les intègre dans le programme de travaux à établir.</p> <p>L'obtention de la certification H.Q.E. (Haute Qualité Environnementale) adaptée au projet de création du port est recherchée dans le cadre de cette opération.</p> <p><b>Démarche</b></p> <p>Pour chaque risque, les principaux facteurs de pollution sont identifiés et les mesures techniques proposées pour la conception du port de la Normandelière sont indiquées dans les tableaux de synthèse ci-après.</p> <p>Il y est montré que le respect de l'environnement au sens large s'appuie en premier lieu sur des infrastructures adaptées, mais qu'il est indissociable d'une bonne information et éducation des usagers comme de l'exploitant.</p> <p>A ce titre la certification Port propre ® sur laquelle se base la conception du port de la Normandelière est un outil efficace pour parvenir à sa création et à son fonctionnement durable.</p> <p>A noter qu'en ce qui concerne les enjeux liés à la qualité de l'air, de l'eau et des espaces naturels, la certification Port Propres® est compatible avec le respect des cibles HQE définies comme critères de fondement du port de la Normandelière.</p> <p>La démarche à suivre pour obtenir le Label Port Propre est résumée ci-après sous forme synthétique et illustrée :</p>

### 1. L'ÉTUDE DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

Réalisée par un bureau d'études indépendant du port, elle s'exécute en 3 parties. Tout d'abord, un **état des lieux de l'existant**, puis une **hiérarchisation des sources de pollution** et enfin, la troisième partie détermine un **programme d'actions** pour améliorer la protection de l'environnement. Les actions à entreprendre sont aussi bien la réalisation d'équipements que la mise en place d'une politique de communication.

### 2. LES MOYENS DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS CHRONIQUES

Les pollutions chroniques sont les **déchets liquides et solides** produits sur le port par les activités portuaires et les usagers. Les équipements mis en œuvre, issus du programme d'action, sont des ouvrages de traitement des eaux de carénages, de traitement des déchets spéciaux, de traitement des déchets ménagers, des eaux usées...

### 3. LA MISE EN PLACE DE MOYENS DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES

Les pollutions accidentelles, par exemple une nappe d'hydrocarbures, peuvent provenir du port ou de l'extérieur. Le port s'équipe de **barrages flottants** pour fermer la passe d'entrée afin d'empêcher une sortie ou une entrée de la pollution. Des **barrages absorbants** permettent de résorber des pollutions d'ampleur limitée. Le personnel portuaire s'entraîne régulièrement aux manœuvres des équipements contre les pollutions accidentelles.



#### CONTENEURS À ORDURES MÉNAGÈRES ET TRI SÉLECTIF

Des conteneurs spécifiques sont dédiés aux **ordures ménagères**. Les points de collecte sélective sont réservés au **verre, papiers, plastique...**

*L'important est de réduire les déchets en choisissant des produits avec peu d'emballages.*



#### INSTALLATION DE POMPES À EAUX USEES ET EAUX DE FOND DE CALE

Ce service est conçu pour **vider les réservoirs à eaux usées** des navires et le cas échéant les **eaux souillées de fond de cale**.

Au port ou à proximité des côtes, il est important d'éviter de rejeter les eaux grises (vaisselle, douche) ou noires (toilettes). Il est possible de minimiser l'impact de manière importante en utilisant des produits d'entretien ou cosmétiques d'origine végétale. Ils sont plus rapidement biodégradables.



#### STATION D'AVITAILLEMENT

Les hydrocarbures à la surface de l'eau sont sources de pollution : eaux de ruissellement, fuite sur un moteur, vidange, accident de remplissage... Leur présence sur l'eau perturbe les échanges d'oxygène et diminue la pénétration de la lumière. Absorbés, les hydrocarbures se fixent sur les graisses et l'ADN perturbant ainsi le patrimoine génétique.

### 4. LA FORMATION DU PERSONNEL PORTUAIRE À LA GESTION ENVIRONNEMENTALE

Depuis 2004, le personnel portuaire est formé tous les ans au **CNFPT** et par les **AGEFOS** (Organismes agréés par l'État pour la formation professionnelle), à la démarche «Ports Propres» aussi bien sur le plan théorique que pratique.

### 5. LA SENSIBILISATION DES USAGERS DU PORT À LA GESTION ENVIRONNEMENTALE

Les usagers du port de plaisance sont informés lors des **assemblées portuaires** de la démarche «Ports Propres» entreprise par le port. La **signalétique** "Ports propres" nationale, la **communication du personnel** préalablement formé, et les **documents de sensibilisation** Écogestes Méditerranée complètent le dispositif de sensibilisation.



### BLOCS SANITAIRES

Les **installations sanitaires** (douches, toilettes...) sur le port aident à limiter les rejets d'eaux usées des navires. Les eaux du port se renouvellent difficilement et finissent par concentrer les rejets des plaisanciers.

Ces exigences ont été prises en compte dès les études préliminaires à la conception du port et reprises dans les études de conception techniques (BRL, 2016). Elles seront ensuite précisées dans le détail dans les démarches ultérieures de réalisation du port (PRO, DCE) afin de pouvoir les intégrer dans le programme des travaux à établir.

Le tableau ci-dessous présente les mesures intégrées à la conception et au futur fonctionnement du port répondant au label Port Propre®.

**Tableau 113. Mesures intégrées à la conception et au futur fonctionnement du port pour l'obtention du label Port Propre®**

<i>Sources des pollutions</i>	<i>Principaux effets polluants ou facteurs favorisant la pollution</i>	<i>Principales mesures mises en œuvre au stade conception</i>
<b>INFRASTRUCTURES PORTUAIRES</b>		
Conception du port	Confinement des eaux, risque d'eutrophisation	Compte tenu de l'ampleur des marées, ce risque est nul (40% du volume total est renouvelé chaque 12 h)
Sanitaires	Nombre insuffisant, emplacement trop éloigné des postes, entretien négligé, horaires d'ouverture limités	Respect de l'article 95 du règlement sanitaire de Vendée Dans le règlement sanitaire, les eaux usées des sanitaires sont bien récupérées et acheminées pour traitement. Pour les pontons au Nord, la distance minimale de 200 m entre les postes d'amarrage et le groupe sanitaire impliquera la mise en place d'un groupe sanitaire supplémentaire qui sera positionné au niveau de l'aire de carénage (Précisions BRL, 2017). Le dimensionnement des sanitaires est basé sur les ratios standards de débits. Pour les bâtiments complémentaires au projet (notamment les bâtiments réhabilités et la capitainerie au niveau de la Normandelière), il aura lieu d'en connaître la destination, pour, le cas échéant, compléter le parc de sanitaires (Précisions BRL, 2017).
Aires de carénage	Ecoulement direct des eaux résiduelles vers le milieu récepteur	Collecte séparative des effluents de l'aire de dépotage des carburants / de l'aire de carénage et du point de collecte des déchets portuaires - traitement par déboureur séparateur à hydrocarbures
Déchets solides et liquides	Nombre insuffisant de poubelles et bacs, absence de tri sélectif, conteneur à huiles usagées mal conçu	Respect du règlement sanitaire départemental Mise en place du point de collecte des déchets portuaires
Avitaillement et distribution du carburant	Absence de systèmes de récupération des égouttures, absence de déboureur-déshuileur	Station aux normes avec dispositif anti-goutte/coupure automatique en cas d'arrachement / Cuve double enveloppe avec détecteur de fuites / aire de dépotage associée à un dispositif de traitement (déboureur / séparateur hydrocarbures)
Aires de stationnement et quais	Ruissellement et entraînement des polluants (matières en suspension, métaux lourds, hydrocarbures) vers le bassin	Les eaux pluviales ruisselant sur chaque aire de stationnement sont collectées et pré-traitées dans des noues adaptées.
<b>PRESENCE DE BATEAUX</b>		
Dragage à long terme du bassin portuaire	Augmentation de la turbidité des eaux, mise en suspension des polluants contenus dans les sédiments, impacts sur les biocénoses sur les lieux des rejets	La mise en œuvre du point de collecte des déchets portuaires et d'une aire de carénage aux normes, ainsi que la mise en place de station de pompage des eaux grises et noires doit limiter significativement la charge en pollution des sédiments. Si ceux-ci devaient être à draguer, ils seraient vraisemblablement de qualité satisfaisante.
<b>PRESENCE DE PLAISANCIERS</b>		
Utilisation des WC, douches et éviers à rejet direct	Pollution bactérienne des eaux par les germes de contamination fécale	Mise à disposition en quantité suffisante de sanitaires à terre et localisations adaptées. Information et éducation environnementale. Communication Port Propre®
Elimination sauvage des déchets par-	Rejets de matériaux non biodégradables (sacs plastiques, bouteilles, piles)	Mise à disposition en quantité suffisante de poubelles. Installation du point de collecte des déchets portuaires à tri sélectif Information et éducation environnementale. Communication Port Propre

<b>Tableau 113. Mesures intégrées à la conception et au futur fonctionnement du port pour l'obtention du label Port Propre®</b>		
<b>Sources des pollutions</b>	<b>Principaux effets polluants ou facteurs favorisant la pollution</b>	<b>Principales mesures mises en œuvre au stade conception</b>
dessus bord		®
Lavage du pont des bateaux avec des lessives	Pollution par les détergents	Pas de parade technique directe Magasin d'accastillage fournissant des détergents biodégradables. Information et éducation environnementale. Communication Port Propre®
Utilisation des pompes de cale	Pollution par les détergents	Mise à disposition de 2 stations de pompage des eaux grises et noires Information et éducation environnementale. Communication Port Propre®
Remplissage du carburant	Micropollutions accidentelles par les hydrocarbures	Installation d'une station d'avitaillement aux normes, avec dispositif anti égoutture et arrêt de sécurité en cas d'arrachage des pompes. Mise à disposition de kits anti-pollution accessibles et efficaces Information et éducation environnementale. Communication Port Propre®
Peintures antisalissures	Emission continue de produits toxiques ou occasionnelle lors des carénages	Aire de carénage aux normes avec collecte des effluents et particules Favoriser l'emploi de peintures antifouling ou biocides naturels, dégradables Favoriser le nettoyage régulier des coques par un service adapté pour éviter l'emploi des produits biocides
WC et éviers à rejet direct	Pollution bactérienne des eaux par germes de contamination fécale	Le fort renouvellement de l'eau par la marée limite les concentrations potentielles par dilution (40% de renouvellement des eaux du bassin par marée) Informé et proposer des dispositifs de sécurité pour non vidange à poste
Pompes de cale	Rejets d'eaux mélangées à de l'huile ou des hydrocarbures	Mise en place de deux stations de pompage des eaux grises (une sur ponton et une par système de cuve mobile) Information régulière et signalétique adaptée
Anodes sacrificielles	Rejet de zinc pur dans le milieu récepteur	La majorité des ouvrages sont en talus naturels, seuls deux ouvrages sont métalliques, leur protection est prévue par surépaisseur sacrificielle
Moteurs fixes et mobiles	Emission de gaz d'échappement polluant dans l'eau et l'atmosphère	Le fort renouvellement de l'eau par la marée limite les concentrations potentielles par dilution (40% de renouvellement des eaux du bassin par marée) Mise en place de campagne annuelle de réglage des moteurs. Des huiles biodégradables seront obligatoirement mises à disposition dans un magasin d'accastillage
<b>Planning, suivi, coût et points particuliers</b>		
<b>Planning d'application</b>	Aménagements et équipements intégrés en phase conception Sensibilisation et communication en phase d'exploitation	
<b>Suivi de la mesure en phase travaux</b>	/	
<b>Suivi de la mesure en phase d'exploitation</b>	E_MS_Aq9 Suivi de la qualité de l'eau et des sédiments sur le compartiment physique aquatique récepteur marin (eaux littorales) en phase exploitation E_MS_Aq10 Suivi de la qualité de l'eau sur le compartiment physique aquatique récepteur terrestre (ruisseau de la Normandelière) en phase exploitation	
<b>Coût ou surcoût</b>	/ (mesure intégrée au coût des travaux)	
<b>Points particuliers</b>	/	

En complément de cette mesure, la mesure Aq6 prévoit des modalités d'entretien des abords du bassin portuaire pour réduire la pollution par les macro-déchets engendrés par les plaisanciers ou le public fréquentant le port et ses abords (page 307) :

- Les regards du réseau de collecte des eaux pluviales seront équipés de paniers piégeant les macro-déchets, qui seront vidés régulièrement ;
- Un nettoyage régulier des zones commerçantes et des quais limitera la dispersion des macro-déchets ;

- Des poubelles/corbeilles de ville en nombre suffisant et placées stratégiquement, notamment sur les quais ou zones commerçantes, permettront aux passants de se débarrasser de leurs déchets.

**En cas de pollution accidentelle**, la zone est circonscrite par les barrages de protection. La mise en place de barrages flottants au niveau du pont mobile et au niveau du chenal d'accès garantit la protection de l'autre bassin, du chenal d'accès et évite tout risque de rejet en mer (réponse à l'avis de l'Autorité environnementale). Les modalités de prévention et de gestion d'urgence seront déterminées dans le cadre de l'élaboration du programme d'exploitation du port de plaisance en concertation avec les autorités concernées : par exemple, mise en place de dispositifs fixes d'ancrage judicieusement placés permettant l'amarrage de barrages flottants, proposition d'élaboration de plan d'alerte en cas de pollution, etc.

### **Réglementation applicable aux plaisanciers pour limiter l'impact de leurs activités sur la pollution des eaux**

Le règlement du port introduira des règles à respecter par les plaisanciers : interdiction d'utiliser les WC s'évacuant directement dans les eaux du port, interdiction de tout déversement de détritiques, liquides, résidus...

La signalétique sur le port et la sensibilisation régulière des usagers accompagnera la mise en application de ce règlement.

✓ **Quel impact les dragages du port de Brétignolles auraient sur la pollution du littoral ?**

Les activités de dragage sont soumises à une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, qui est délivrée en contrepartie de mesures de contrôle particulièrement strictes.

Pour réaliser ses dragages, la SPL pourra s'appuyer sur l'expertise du personnel de la SEMVIE qui procède chaque année à ce type d'opération.

Il n'est pas inutile d'indiquer à ce sujet que contrairement à ce que certaines observations ont pu affirmer, les sédiments dragués dans le port de Saint Gilles Croix de Vie sont conformes aux normes environnementales en vigueur et ne sont donc pas la source de pollution en mer.

S'il est vrai que la couleur sombre des boues de dragage peut inquiéter les personnes mal informées, les relevés réalisés par un organisme indépendant permettent d'affirmer que le dragage du port n'est pas une activité polluante.

Le maître d'ouvrage joint en annexe 10 le dernier rapport de contrôle établi par la société ASCONIT pour le dragage du port de Saint Gilles Croix de Vie.

Par ailleurs, les particularités du port de Brétignolles sur Mer permettent d'affirmer que les sédiments dragués seront de meilleure qualité que ceux du port de Saint Gilles Croix de Vie. En effet, la plus grande part en volume des sédiments sera celle interceptée dans le chenal. S'agissant de sable non souillé, il sera remis dans le transit sédimentaire.

Les sédiments dragués dans le bassin seront plus propres que ceux de Saint Gilles Croix de Vie, car contrairement à ce port, le bassin de Brétignolles sur Mer ne sera pas le réceptacle d'un fleuve drainant un bassin versant important.

La Vie est un fleuve côtier qui collecte de nombreux ruisseaux, potentiellement affectés par des écoulements agricoles, des installations de traitements d'eaux usées individuelles ou collectives non conformes.

Les sédiments dragués dans le port de Brétignolles sur Mer seront constitués principalement par du sable « propre » à réinsérer dans le transit littoral.

La configuration du port de Brétignolles sur Mer, qui n'est pas situé à l'aval d'un bassin versant important, permet d'exclure les risques de pollution en provenance de l'amont.

Par conséquent, le dragage du port ne sera pas la source de pollution.

### 3.2.11 – La zone humide

---

✓ **Quelles actions sont prévues pour valoriser ce secteur ?**

La valorisation de la zone humide préservée (Marais Girard) est avant tout écologique. Les actions prévues dans le cadre de la mesure MC4 (Protection, restauration et gestion conservatoire du marais Girard) sont les suivantes :

- Travaux de restauration/création de mares et hibernaculums à reptiles
- Travaux de réouverture (totale ou partielle) de milieux embroussaillés ou boisés
- Travaux d'entretien régulier des milieux (prairies, berges des mares et du cours d'eau)

✓ **Envisagez-vous de créer un « espace pédagogique » ?**

A ce jour, la création d'aménagements particuliers n'est pas prévue au sein du marais Girard, compte tenu de la sensibilité de cette zone où des mesures compensatoires sont prévues.

Cependant, à terme le Marais Girard pourra, en raison de sa proximité avec le bourg, servir d'espace pour la conduite occasionnelle d'actions pédagogiques.

Lorsque les mesures de restauration écologiques prévues au projet auront été mises en œuvre et évaluées, l'opportunité de création d'un espace pédagogique sera étudiée. Cette étude devra tenir compte de la sensibilité des milieux (effets des aménagements, dérangement lié à la fréquentation...).

### 3.2.12 – Les mesures compensatoires

---

**Remarque préalable nécessaire à la bonne compréhension des réponses :**

Il convient d'opérer une distinction nette entre les « enveloppes compensatoires » et les « parcelles faisant l'objet d'engagements compensatoires » :

- Les « enveloppes compensatoires » sont des périmètres d'étude identifiés par le bureau d'études Biotope comme des ensembles cohérents d'un point de vue écologique, au sein desquelles des parcelles nécessitant des actions de restauration ou de gestion écologique ont été recherchées.
- Les « parcelles faisant l'objet d'engagements compensatoires » sont celles qui ont été retenues (au sein des enveloppes) pour mener les actions, en raison du fort potentiel de gain écologique qu'elles présentent.

La synthèse quantitative des engagements compensatoires du porteur de projet ne prend en considération que ces parcelles (cf. tableau 145 de l'étude d'impact reproduit ci-après).

Tableau 145. Synthèse quantitative des engagements compensatoires du porteur de projet

Compartment	Principaux impacts résiduels* nécessitant une compensation	Principaux engagements compensatoires par compartiments	Enveloppes compensatoires							Total	
			MC1	MC2	MC3	MC4	MC5	MC6	MC7		
Milieu naturel dunaire	<b>Impact résiduel sur les végétations d'intérêt :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction/dégradation de 8 438 m<sup>2</sup> de dune (141 m<sup>2</sup> de dune blanche + 7 129 m<sup>2</sup> de dune grise + 776 m<sup>2</sup> de fourré dunaire + 392 m<sup>2</sup> de sentiers dunaires)</li> </ul> <b>Impact résiduel sur 6 espèces de flore protégées :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction certaine d'individus pour 3 espèces (Cynoglosse des dunes, Luzerne marine, Renouée maritime)</li> <li>Destruction possible pour 3 autres (Alysson des champs, Lis de mer, CEillet des dunes)</li> </ul>	Acquisition foncière de milieu dunaire dégradé	7.0 ha	-	-	-	-	-	-	7.0 ha acquis	
		Travaux d'aménagement pour la stabilisation de la dune ; Travaux d'aménagement pour l'accueil du public (clôtures bifils, ganivelles, signalétiques...)	= 3.5 ha réhabilités puis conservés	= 1 à 2 km protégés puis conservés	= 11.5 ha conservés	-	-	-	-	-	3.5 ha réhabilités 11.5 ha + 2km protégés/conservés
		Travaux de réouverture du milieu en mosaïque et gestion des invasives	= 2.7 ha	-	= 0.6 ha	-	-	-	-	-	= 3.3 ha restaurés
Compartment physique aquatique	<b>Impact résiduel sur les zones humides (au titre de la loi sur l'eau) :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction directe (emprise terrestre du port) : 1.8 ha</li> <li>Dégradation probable (rabattement de nappe) : 1.3 ha</li> </ul>	Acquisition de zone humide très dégradée (cultiivée)	-	-	-	-	8.1 ha	-	-	8.1 ha acquis	
		Travaux de reconversion de cultures de maïs en prairies naturelles permanentes	-	-	-	-	8.1 ha dont 6.7 ha sur sol hydromorphe	-	-	8.1 ha réhabilités	
Milieu naturel aquatique et humide	<b>Impact résiduel sur les végétations d'intérêt :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction de 2 mares (A et C) abritant des herbiers aquatiques.</li> <li>Dégradation probable (rabattement de nappe) de 0,437 ha de milieu humide /aquatique d'intérêt (0,417 ha de prairie humide eutrophe + 0,015 ha de saulaie humide + 0,004ha de roselière + 1 mare (D) abritant un herbier aquatique)</li> </ul> <b>Impact résiduel sur 1 espèce de flore protégée :</b> destruction d'une mare (C) abritant le Cératophylle submergé. <b>Impact résiduel sur les amphibiens protégés</b> (Triton marbré, Grenouille agile, Rainette arboricole, Triton palmé, Crapaud commun, Complexe des grenouilles vertes) : <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction d'individus</li> <li>Destruction de 3 sites de reproduction (mares A, B et C) et des habitats terrestres associés + assèchement potentiel d'un autre site de reproduction (mare D).</li> <li>Dégradation de la continuité écologique « zone humide » existant entre le marais Girard et la Vallée de l'Ecours</li> </ul>	Acquisition foncière de parcelle de marais/zone humide non cultivée mais fortement dégradée (fermeture, invasives)	-	-	-	11,9 ha	11.5 ha	-	-	23.4 ha acquis	
		Travaux de restauration puis d'entretien de mares (et milieux terrestres associés)	-	-	-	3 mares	1 mare	-	7 mares	11 mares restaurées	
		Travaux de création puis d'entretien de mares (et milieux terrestres associés)	-	-	-	1 mare	4 mares	4 mares	3 mares	12 mares créées	
		Travaux de réouverture (totale ou partielle) de marais/zone humide embroussaillés ou boisés (peupleraie ou pinèdes)	-	-	-	= 6.7 ha	-	-	= 1.7 ha	= 8.4 ha restaurés	
		Travaux d'entretien régulier de marais/zone humide par fauche (gestion environnementale)	-	-	-	= 15 ha	= 8.1 ha + 11.5 ha	-	= 2.0 ha	= 36.6 ha entretenus	
		Aménagement de passage à petite faune (et clôtures associées)	-	-	-	-	2 passages sous la D38	-	-	2 passages à faune créés	
Milieu naturel bocager	<b>Impact résiduel sur les reptiles protégés</b> (Coronelle lisse, Couleuvre à collier, Lézard des murailles, Lézard vert occidental, Orvet fragile) : <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction d'individus</li> <li>Destruction d'habitats de reproduction/hivernage/alimentation</li> </ul> <b>Impact résiduel sur les oiseaux nicheurs protégés</b> (dont 13 espèces d'intérêt) : <ul style="list-style-type: none"> <li>Dérangement d'individus</li> <li>Destruction d'habitats de reproduction/hivernage/alimentation</li> </ul> <b>Impact résiduel sur les chiroptères protégés</b> (toutes espèces contactées) : <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction d'habitats d'alimentation et de transit</li> </ul> <b>Impact résiduel sur les mammifères terrestres protégés</b> (Hérisson d'Europe) : <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction d'individus</li> <li>Destruction d'habitats de reproduction/hivernage/alimentation</li> </ul> <b>Synthèse des impacts résiduels sur les habitats d'intérêt pour la faune :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction de 8.1 ha de prairies mésophiles et 3.0 ha de fourrés (dont 871 m de haies arbustives)</li> </ul>	Acquisition foncière de parcelles mésophiles dégradées	-	-	-	-	0.6 ha	20.0 ha	-	20.6 ha acquis	
		Création de haies par plantation ou plates-bandes en évolution spontanée (selon contexte)	-	-	-	-	310 m	= 3 800m	-	= 4110 m créés	
		Création d'hibernaculum à reptiles	-	-	-	6	9	12	12	39 hibernaculum créés	
		Travaux de réouverture partielle de milieux mésophiles embroussaillés	-	-	-	-	= 0.6 ha	= 6,8 ha	= 1.1 ha	= 7.9 ha restaurés	
		Travaux d'entretien régulier de prairies mésophiles par fauche (gestion environnementale)	-	-	-	-	-	= 16 ha (+ butte bocagère de 10ha)	= 9.1	= 35.1 ha entretenus	
		Engagements transversaux :	Production d'études préalables et documents de planification (plan de restauration/aménagement/gestion et suivi)	Oui (sur 14.6 ha)	Oui (sur 3.5 km de dune)	Oui (sur 11.5 ha)	Oui (sur 15.5 ha)	Oui (21 ha)	Oui (sur 34 ha)	Oui (sur 12.6 ha)	

\* Sant rappelés ici les impacts résiduels qualifiés de faibles, moyens ou forts dans l'évaluation des impacts sur les végétations d'intérêt, les zones humides et les espèces protégées du milieu naturel. Les impacts résiduels qualifiés de nuls ou très faibles (négligeables) ne sont pas rappelés ici car ils n'engendrent pas de besoins compensatoires particuliers.

Pour certaines enveloppes étudiées (MC2, MC3, MC4, MC6, MC7) toutes les parcelles constitutives des enveloppes ont été retenues. Dans d'autres enveloppes (MC1 et MC5), certaines parcelles n'ont pas été retenues car évaluées sans potentiel compensatoire particulier (intérêt général non justifié). Ces parcelles n'ont donc pas été incluses dans l'enquête parcellaire et aucune action n'y est envisagée.

Dès lors, il faut souligner qu'à l'exception de la mesure MC2 (cas particulier abordé ci-après), tous les engagements compensatoires du maître d'ouvrage (rappelés dans le tableau 145) ont été programmés au sein de parcelles incluses dans l'enquête parcellaire ou d'ores et déjà communales. Les engagements compensatoires et la maîtrise foncière associée sont rappelés ci-dessous pour chaque enveloppe :

- MC1 : Engagements compensatoires pris sur 7ha => 7 ha d'acquisition foncière programmée
- MC3 : Engagements compensatoires pris sur 11.5 ha => propriété intégralement communale
- MC4 : Engagements compensatoires pris sur 15.5 ha => 3.6 ha de propriété communale + 11.9 ha d'acquisition foncière programmée
- MC5 : Engagements compensatoires pris sur 21 ha => 21 ha d'acquisition foncière programmée
- MC6 : Engagements compensatoires pris sur 34 ha (dont butte bocagère) => 14ha de propriété communale + 20 ha d'acquisition foncière programmée
- MC7 : Engagements compensatoires pris sur 12.6 ha => propriété intégralement communale

Pour toutes ces enveloppes, les engagements ne concernent donc que des parcelles dont la maîtrise foncière sera totale. Les travaux d'études (plan de restauration, suivis écologiques...) seront menés à une échelle plus large afin de conserver une vision d'ensemble sur l'évolution écologique du milieu. Ces études ne nécessitent pas de maîtrise foncière pour être conduites.

L'absence d'engagements et d'expropriation ne signifie pas que la Communauté de Communes se désintéresse du devenir des parcelles qui resteront privées à l'intérieur des enveloppes compensatoires. L'EPCI pourra intervenir selon les cas par le biais :

- D'acquisitions amiables au fil du temps (préemption avec l'aide de la SAFER par exemple),
- D'acquisitions par un tiers comme le Conservatoire du littoral dans l'espace dunaire au titre de son droit de préemption,
- De conventions.

S'agissant de la mesure MC2 (canalisation du public sur le front de dune), l'étude d'impact en p.420 évoque très clairement le recours à des conventions. Pour cette enveloppe, le Conservatoire du littoral, dans un courrier du 5 mars 2018, s'est engagé à poursuivre son action en vue d'obtenir la maîtrise foncière de l'ensemble du site à l'horizon 2050 (cf. réponses aux questions suivantes).

- ✓ **Quels moyens mettrez-vous en œuvre pour garantir l'intégration des clauses environnementales, par les exploitants agricoles, dans les secteurs MC5 et MC6 en particulier ;**

Les clauses environnementales, qui seront définies lors de l'élaboration des plans de gestion, seront intégrées à des baux ruraux environnementaux. Ce bail est présenté plus en détail dans la suite du présent mémoire.

- ✓ **Quels critères vous permettent d'inclure en mesures compensatoires des parcelles, situées dans la partie basse de la MC5, alors qu'elles sont entretenues par leurs propriétaires ou les exploitants ? Quelle plus-value environnementale pourrez-vous y apporter ?**

Deux critères principaux ont permis d'inclure l'ensemble des parcelles situées dans la partie basse de MC5 :

- Le premier critère est la banalisation (appauvrissement anormal) des cortèges biologiques sur toutes les parcelles, en raison soit d'une absence apparente de gestion, soit d'un mode d'entretien ne permettant manifestement pas l'expression normale de la biodiversité attendue pour ce type de milieu. Aucune des prairies/roselières observées dans la partie la plus basse de MC5 ne présente un état de conservation nettement favorable.  
La simple notion « d'entretien » d'une parcelle ne suffit pas forcément à l'atteinte d'un bon état écologique, notamment en ce qui concerne les milieux très humides, pour lesquelles les modalités de gestion sont relativement complexes et doivent être menées sur le long terme (contrôle de la colonisation des ligneux en bordure, structuration des végétations de lisières, export annuel indispensable des végétations fauchées/faucardées, période de fauche ou pression de pâturage à ajuster finement, portance des sols à respecter...).
- Le second critère est le développement (encore relativement limité en 2016) d'espèces invasives très problématiques (Sénéçon en arbre et Myriophylle du Brésil) menaçant l'ensemble de l'écosystème de fond de vallée et nécessitant des mesures de gestion et de surveillance appropriée, sur l'ensemble des prairies humides et roselières.

A l'échelle de chaque parcelle, les principales plus-values environnementales qui pourront être apportées par la mise en place d'une gestion écologique adaptée sont les suivantes :

- Diversification des cortèges floristiques (apparition possible d'espèces rares ou menacées);
- Restauration de prairies et roselières dans un bon état de conservation (végétations de structure et composition typique des prairies humides/roselières)
- Augmentation des capacités d'accueil pour la faune (diversification des cortèges, augmentation des effectifs)
- Eradication ou contrôle du développement des espèces végétales exotiques envahissantes

- ✓ **Quelle réponse apportez-vous au rédacteur de l'observation 4221 qui s'étonne du classement en MC de ses parcelles qui se trouveraient dans un endroit très sec et en partie planté de vignes autrefois ?**

Les parcelles retenues pour la restauration de zone humide en bordure de la RD sont les parcelles BI 14, BH 43, BH 42, BH 41, BI 15, BH 38, BH 40 et BH 39, qui forment un îlot de 8.1 ha de culture de maïs. Ces parcelles sont visibles sur le « Plan simplifié des engagements pour MC5 », page 439 de l'étude d'impacts.

Avant d'être retenues dans le cadre de la démarche de compensation des zones humides (au titre de la loi sur l'eau), toutes ces parcelles ont fait l'objet d'une expertise pédologique afin de déterminer le caractère humide, hydromorphe ou non humide des sols. Les résultats de cette expertise sont présentés en Annexe 37 de l'étude d'impact (p 573). Il apparaît clairement que toutes ces parcelles comportent, entièrement ou pour partie, soit des sols nettement humides soit des sols hydromorphes. La restauration de prairies hygrophiles d'intérêt écologique sur ces parcelles est donc une mesure pertinente.

- ✓ **Envisagez-vous de réétudier l'état des lieux concernant les amphibiens, les chiroptères et les prairies mésophiles ? Si oui dans quel délai ?**

Aucun manquement significatif concernant ces compartiments (amphibiens, chiroptères, prairies mésophiles) n'a été souligné par l'autorité environnementale ou le CNPN. Le maître d'ouvrage n'envisage pas de réétudier ces compartiments qui ont fait l'objet d'investigations proportionnées aux enjeux.

- ✓ Nous demandons un tableau comparatif avec plan de situation, des surfaces impactées et des surfaces de compensation par bassin versant et type d'impact (compensation à 200 % si le BV est différent)

Zones humides impactées / compensées au titre de la loi sur l'eau				
Zones humides impactées	Type d'impact	Surface concernée		Bassin versant concerné (cf. extrait du PAGD du SAGE ci-après)
	Destruction (emprise du port)	1,8 ha	Soit 3,1 ha	L'Auzance et ses affluents + côtiers de Brétignolles-sur-Mer
	Dégradation (rabattement de nappe résiduel)	1,3 ha		
Zones humides restaurées (compensation)	Type de compensation	Surface concernée (cf. annexe 37 de l'étude d'impact sur l'étude du caractère humide du sol dans le cadre de l'action compensatoire)		
	Reconversion de culture de maïs en prairie permanente (cf. mesure M5_c)	2,5 ha (sur sols qualifiés humides)	Soit 8,1 ha, dont 6.7 ha sur sol favorable au développement de prairie hygrophile	L'Auzance et ses affluents + côtiers de Brétignolles-sur-Mer
		4,2 ha (sur sols qualifiés hydromorphes)		
		1,4 ha (sur sols actuellement qualifiés non humides/non confirmés (traces d'hydromorphie à plus de 50 cm ou refus de tarière à moins de 50 cm)		

NB : Les mares ont fait l'objet d'une approche ponctuelle (non-surfacique). Les impacts sur les végétations humides, la flore et la faune des mares ont été traités dans le cadre de la démarche ERC.

(\*) NB : la surface retenue pour mettre en œuvre la mesure est supérieure à la surface détruite/dégradée afin de garantir le succès de la mesure. Cela s'explique par la présence de sols hydromorphes sur lesquelles l'installation de végétations hygrophiles peut parfois prendre un temps important. Parmi les 4,2 ha de sols hydromorphes, on émet l'hypothèse qu'au moins 0,6 ha retrouveront des caractéristiques humides rapidement (soit un succès de restauration attendu de 14% de cette surface). Cela permettra ainsi d'atteindre rapidement au moins les 3,1 ha à compenser (2,5 ha + 0,6 ha)

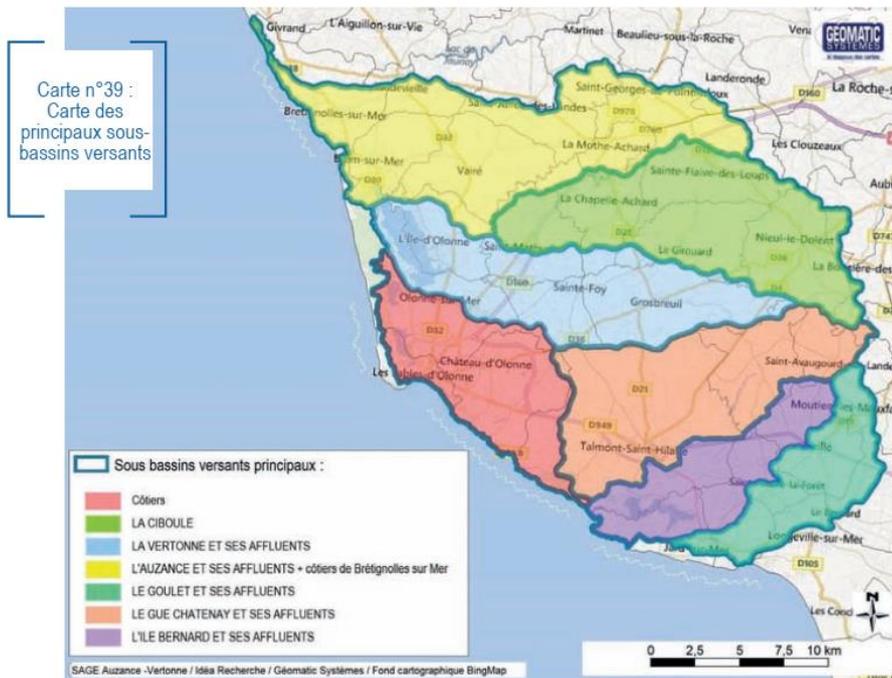
**La compensation des zones humides impactées est garantie à hauteur de 100% sur le court ou moyen terme. Le ratio obtenu sera fort probablement supérieur à long terme.**



## DISPOSITION N°8 : COMPENSER LES ATTEINTES PORTÉES AUX ZONES HUMIDES

Dès lors que la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée, à dégrader la ou les zones humides, le maître d'ouvrage est tenu de compenser les atteintes, en respectant les principes et dispositions suivantes :

- la compensation s'entend comme la création ou la restauration de zones humides, sur le même sous-bassin versant (cf. carte n°39), de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité,
- le projet est porté à la connaissance du Syndicat Mixte du SAGE Auzance Vertonne, en particulier dans le cadre des travaux liés à des franchissements de zones humides par divers réseaux (routiers, ferrés...) ou d'urbanisation,
- cette compensation est planifiée dans le temps et fait l'objet d'un suivi avant et après travaux à la charge du maître d'ouvrage, afin de s'assurer que la mesure compensatoire réalisée est conforme à ce qui était prévu ; le suivi est assuré sur une durée minimale de 5 ans après la réalisation des travaux et le bilan de ce suivi est transmis au Syndicat Mixte du SAGE Auzance Vertonne,
- la mesure compensatoire est définie dans le projet.



La carte ci-après présente le plan de situation des zones humides impactées et de la compensation.



## Plan de situation zone humide impactée et compensation



Projet de port de plaisance sur la commune de Brétignolles-sur-Mer



### Légende

 Zones humides effectives du SAGE Auzance Vertonne

 Sous-bassin de l'Auzance et ses affluents + côtières de Brétignolles-sur-Mer

#### Emprises du projet :

 Ouvrages extérieurs

 Emprise de la butte

 Emprise des terrassements

 Emprise terrestre du port

#### Impact résiduel :

 Dégradation de 1,3 ha de zone humide (rabattement de napp)

 Destruction de 1,8 ha de zone humide (emprise du port)

#### Compensation :

 Conversion de 8,1 ha culture en prairie permanente



- ✓ Vous avez répondu à la remarque de l'A.E relative à la durée du suivi en justifiant les 10 ans mais ne serait-il pas souhaitable de prolonger ce délai d'autant que le coût est modeste ?

Le maître d'ouvrage s'engage, conformément à la demande du CNPN, à étendre la durée du suivi à 30 ans.

- ✓ Envisagez-vous d'ouvrir à des associations environnementales agréées le Comité de suivi que vous mettrez en place ?

Oui, le maître d'ouvrage souhaite vivement la participation d'associations environnementales agréées au comité de suivi.

**Concernant les propriétés privées situées dans le périmètre des MC mais non incluses dans le dossier d'enquête parcellaire :**

- ✓ De quels moyens disposez-vous pour en assurer la maîtrise (compromis de vente signés) ?

Comme indiqué dans la remarque introductive et à l'unique exception de la mesure MC2, tous les engagements compensatoires du maître d'ouvrage (cf. tableau 145) ont été programmés sur des parcelles incluses dans le dossier d'enquête parcellaire ou sur des parcelles d'ores et déjà communales. Ainsi pour MC1, MC3, MC4, MC5, MC6 et MC7, aucun moyen complémentaire ne sera nécessaire pour assurer la maîtrise des parcelles faisant l'objet d'engagements compensatoires.

S'agissant de la mesure MC2 (canalisation du public sur le front de dune), l'étude d'impact en page 420 évoque très clairement le recours à des conventions. Pour cette enveloppe, le Conservatoire du littoral, dans un courrier du 5 mars 2018, s'est engagé à poursuivre son action en vue d'obtenir la maîtrise foncière de l'ensemble du site à l'horizon 2050.

Il paraît utile de préciser qu'avant même la signature de ces conventions, la Communauté de Communes pourra intervenir pour canaliser les cheminements en limite du domaine public maritime, puisque ces travaux ne nécessitent pas l'accord des propriétaires riverains.

De plus, cette mesure MC2 vise la réduction de l'érosion du front de dune, phénomène qui constitue une menace pour le milieu naturel mais aussi pour l'intégrité des propriétés foncières (rognage). L'intérêt des propriétaires dans une réduction du phénomène érosif laisse présager de faibles difficultés pour la mise en place de conventions.

- ✓ **Si l'acquisition n'est pas envisagée ou est différée comment pourrez-vous juridiquement et légalement imposer aux propriétaires et aux exploitants la mise en œuvre des mesures dès la déclaration d'utilité publique ? S'il s'agit de conventions nous souhaitons en recevoir un exemplaire avec à l'appui toutes les références des textes applicables comme mentionné dans l'avis de l'autorité environnementale.**

L'acquisition est envisagée pour toutes les parcelles non communales faisant l'objet d'engagement compensatoires, à l'unique exception des parcelles concernées par MC2 (front de dune) (cf. réponse précédente).

Sur la zone MC2, les travaux feront l'objet de conventions écrites entre le maître d'ouvrage et le propriétaire, par lequel ce dernier autorisera explicitement la réalisation des travaux de clôture nécessaires. Comme cela a été indiqué, ces travaux permettront la stabilisation de la dune et éviteront le recul de la propriété privée. S'agissant de mesures bénéficiant au propriétaire, celui-ci n'a aucune raison de les refuser.

Concernant les surfaces agricoles, il est rappelé que les exploitants actuels (exception du GAEC la Mer) sont titulaires de baux verbaux qui seront résiliés par le maître d'ouvrage. En remplacement, celui-ci proposera aux exploitants de conclure des baux ruraux environnementaux, prenant en compte la spécificité des parcelles concernées.

En France, le bail rural à clauses environnementales a été créé par la loi d'orientation agricole du 5 janvier 2006 et le décret du 8 mars 2007. Son dispositif a été conforté et élargi par la loi d'avenir du 13 octobre 2014 pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt et le décret du

1<sup>er</sup> juin 2015 (cf. <http://www.oncfs.gouv.fr/IMG/pdf/Bail-rural-clauses-environnemental-ONCFS.pdf>)

La réglementation permet notamment de faire figurer les clauses suivantes dans le bail :

## 2. Les clauses environnementales

Un bail rural à clauses environnementales est avant tout un bail rural auquel on rajoute des clauses pour les parcelles éligibles au titre des dispositions de l'article L. 411-27 du Code rural et de la pêche maritime.

Ce type de bail est donc tout naturellement soumis au statut du fermage et il doit par conséquent comporter toutes les mentions obligatoires à ce type de contrat.

Les clauses environnementales prévues par l'article R. 411-9-11-1 du Code rural et de la pêche maritime qui peuvent figurer dans le bail sont :

- le non-retourneement des prairies ;
- la création, le maintien et les modalités de gestion des surfaces en herbe (par exemple le pâturage extensif ou la fauche tardive) ;
- les modalités de récolte ;
- l'ouverture de zones embroussaillées, et le maintien de l'ouverture d'un milieu menacé par l'embroussaillage ;
- la mise en défens de parcelles ou de parties de parcelle (notamment par la mise en place de clôtures fixes ou temporaires et le respect de zones non récoltées) ;
- la limitation ou l'interdiction des apports en fertilisants ;
- la limitation ou l'interdiction des produits phytosanitaires ;
- la couverture végétale du sol périodique ou permanente pour les cultures annuelles ou pérennes ;

- l'implantation, le maintien et les modalités d'entretien de couverts spécifiques à vocation environnementale (par exemple des jachères ou des couverts d'interculture labellisés « Agrifaune ») ;
- l'interdiction d'irrigation, de drainage et de toutes autres formes d'assainissement ;
- les modalités de submersion des parcelles et de gestion des niveaux d'eau ;
- la diversification des assolements ;
- la création, le maintien et les modalités d'entretien de haies, talus, bosquets, arbres isolés, arbres alignés, bandes tampons le long des cours d'eau ou le long des forêts, mares, fossés, terrasses, murets ;
- les techniques de travail du sol comme la culture sans labour ;
- la conduite de cultures ou d'élevage suivant le cahier des charges de l'agriculture biologique ;
- les pratiques associant agriculture et forêt, notamment l'agroforesterie.

Les bailleurs peuvent donc choisir des pratiques dans cette liste si elles correspondent à des préoccupations environnementales localement pertinentes pour la parcelle louée.

- ✓ **Quelles compensations est-il prévu d'attribuer aux exploitants agricoles contraints de mettre en œuvre les mesures compensatoires ? Quel est le coût de ces compensations ?**

Les baux ruraux environnementaux seront conclus à titre gracieux. Les clauses environnementales qu'ils intégreront ne modifient pas les pratiques constatées (fauchage, pâture...) et ne justifient pas de compensations financières.

- ✓ **Si aucune mesure n'est programmée sur ces terrains pourquoi les avoir incorporés ?**

Toutes les parcelles incluses dans le dossier d'enquête parcellaire font l'objet d'engagements compensatoires (ou d'aménagements liés au port).

Remarque : Comme indiqué dans la remarque introductive, les enveloppes compensatoires ne font pas l'objet d'engagements pour toutes les parcelles.

### 3.2.13 – Le foncier

---

- ✓ **Merci de nous communiquer les références de l'acte d'acquisition et la copie du jugement du tribunal administratif concernant cette affaire ;**

Par une délibération du 10 octobre 2012, le conseil municipal de la Commune de Brétignolles sur Mer a approuvé l'acquisition de la ferme de la Normandelière pour un prix de 1.820.000 € auprès de la Société Immobilière du Pays des Olonnes et de la société PHILAM, biens immobiliers qu'elles avaient précédemment acquis en 2012 auprès de Monsieur FROMONT et Madame RETAIL au prix de 1 700 000 €. La conclusion de la vente avec la commune est intervenue devant notaire le 10 janvier 2013.

L'association, la VIGIE, Monsieur Nicolas DUCOS et le Préfet de la Vendée ont saisi le Tribunal Administratif de Nantes d'une requête en annulation dirigée contre cette délibération.

Ces requêtes étaient fondées sur plusieurs moyens :

- la prétendue méconnaissance de l'article L. 2121-12 du Code général des collectivités territoriales, relatif aux modalités de convocation des membres du Conseil municipal,
- la prétendue méconnaissance de l'article L. 2121-13 du Code général des collectivités territoriales, relatif au droit à l'information des membres du Conseil municipal,
- le prétendu défaut de motivation de la délibération,
- l'impossibilité pour le Conseil municipal d'autoriser le Maire à procéder à l'acquisition d'un bien auprès d'une personne qui n'en aurait pas été propriétaire,
- l'impossibilité pour la Commune d'acquérir un bien à un prix supérieur à l'estimation fournie par France Domaine,
- l'impossibilité pour la Commune d'acquérir un bien en vue de la réalisation d'un projet ayant fait l'objet de conclusions d'enquêtes publiques défavorables.

Il ne s'agissait pas pour le Tribunal, dans le cadre d'un tel contentieux, de se prononcer sur l'opportunité de cette acquisition, ni de sa compatibilité avec les capacités financières de la Commune. Le Tribunal administratif a retenu un unique moyen, portant sur le fait que le prix d'acquisition de la ferme de la Normandelière excédait l'estimation de sa valeur vénale réalisée par France Domaine le 28 septembre 2012, d'un montant de 824.000 € (soit 82,73 %).

En conséquence, le Tribunal administratif de Nantes a prononcé l'annulation de la délibération du conseil municipal du 10 octobre 2012.

Toutefois, l'annulation d'un acte détachable d'un contrat n'emporte pas automatiquement l'annulation de ce contrat par le juge administratif.

Il appartient en effet au juge administratif d'apprécier la gravité de l'illégalité ayant conduit à l'annulation de cet acte détachable, et celui-ci ne peut faire droit aux conclusions d'injonction à fin de résolution du contrat qu'en présence d'une illégalité d'une particulière gravité (CE 21 février 2011, Société Ophrys, n° 337349).

S'agissant en outre d'un contrat de droit privé tel qu'un contrat de vente immobilière, le juge administratif ne peut prononcer directement la résiliation ou la résolution de ce contrat, mais doit enjoindre aux parties, à défaut d'accord amiable sur la résolution de ce contrat, de saisir le Juge judiciaire pour que ce dernier en règle les modalités s'il estime que la résolution peut être une solution appropriée (CE, 29 décembre 2014, Commune d'Uchaux, n° 372477).

Le jugement rendu par le Tribunal Administratif de Nantes, le 5 juin 2014, est joint en annexe 11.

Son article 3 a enjoint à la Commune de Brétignolles sur Mer « *dans un délai de 3 mois suivant la notification du présent jugement, de rechercher la résolution du contrat signé le 10 janvier 2013 avec la société immobilière du Pays des Olonnes et la société Philam, ou, à défaut d'entente sur cette résolution, de saisir le juge judiciaire afin qu'il en règle les modalités s'il estime que la résolution peut être une solution appropriée* ».

Aucune des parties n'a interjeté appel contre ce jugement, de sorte que celui-ci est devenu définitif.

- ✓ **Le Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne, saisi de ce dossier le 14/04/2015 dans le but de régler les modalités de résolution de la vente, a-t-il rendu sa décision ? Si oui bien vouloir nous en faire parvenir une copie ;**

Dès le 24 juin 2014, des pourparlers transactionnels ont été engagés entre les avocats de la Commune et des Sociétés Immobilières du Pays des Olonnes et PHILAM.

En raison de l'infructuosité des pourparlers transactionnels à ce stade, la Commune de Brétignolles sur Mer a assigné la Société Immobilière du Pays des Olonnes et la société PHILAM devant le Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne.

Souhaitant voir maintenir en vigueur le contrat de vente immobilière conclu avec la Société Immobilière du Pays des Olonnes et la société PHILAM, la Commune a demandé au Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne de :

- décerner acte à la Commune de la saisine du Juge judiciaire en application de l'article 3 du jugement rendu le 5 juin 2014 par le Tribunal Administratif de Nantes,
- constater qu'en l'absence de toute possibilité de prononcer la résolution du contrat, cette mesure ne constituait pas une solution appropriée pour assurer l'exécution du jugement rendu par le Tribunal Administratif de Nantes le 5 juin 2014,
- en conséquence, constater la régularité de la vente intervenue entre la Commune de Brétignolles sur Mer et la société SIPO et PHILAM.

A ce jour, ce dossier fait l'objet d'une mise en état devant le Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne, aucune date d'audience n'ayant encore été fixée.

La saisine du juge judiciaire n'empêche toutefois pas les parties de conclure un accord transactionnel, destiné à régler les conséquences attachées à l'annulation de la délibération du 10 octobre 2012.

✓ **Si le TGI annule la vente quelles dispositions prendra la Communauté de Communes pour acquérir le bien (négociation amiable, expropriation) :**

Plusieurs possibilités s'offrent au Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne, saisi de l'assignation délivrée par la Commune à la Société Immobilière du Pays des Olonnes et à la société PHILAM.

➤ En premier lieu, le juge judiciaire peut faire droit aux demandes de la Commune, et constater que la résolution du contrat de vente ne constitue pas une solution appropriée à l'annulation de la délibération du 10 octobre 2012.

Dans cette hypothèse, l'acquisition de la ferme de la Normandelière ne sera pas remise en cause.

➤ En deuxième lieu, le juge judiciaire peut estimer que l'annulation de la délibération du 10 octobre 2012 implique la résolution de la vente immobilière.

Dans cette seconde hypothèse, l'acquéreur, à savoir la Commune, sera tenu de remettre le bien aux vendeurs, à savoir les sociétés Immobilière du Pays des Olonnes et PHILAM, et ces dernières de lui reverser le prix de vente.

A l'issue d'une telle décision, la Communauté de Communes pourrait toutefois procéder à l'acquisition de la ferme de la Normandelière, le prix d'acquisition par la commune ayant été désormais validé par les Domaines dans le cadre de la mise à jour de l'estimation sommaire et globale.

Cette hypothèse ne modifie donc pas les conditions financières de réalisation du projet.

✓ **En l'absence de décision du TGI, envisagez-vous de poursuivre malgré tout votre projet, y compris le démarrage des travaux ?**

Les deux parties concluent au maintien de la vente. Si le Préfet autorise la réalisation du projet, la commune se désistara afin de mettre fin à cette instance. Dans cette hypothèse, le TGI ne rendra donc pas de décision.

- ✓ **Quelles sont modalités prévues pour le transfert de la propriété de cette ferme à la Communauté de Communes (prix, délais de paiement, d'intérêts financiers entre 2012 et la date de paiement) ?**

Le transfert de propriété des biens communaux nécessaires à l'opération se fera par le biais d'un accord amiable postérieurement à la délivrance des autorisations administratives.

La valeur des biens constituant l'ancienne ferme est évaluée dans le dossier d'enquête. Les frais financiers ne sont pas inclus dans cette évaluation. Ils ne seront pas remboursés à la commune.

- ✓ **Nous sollicitons la transmission des différents tableaux relatifs à la notification et à l'affichage des lettres aux propriétaires (distribuées, non distribuées etc.) ainsi que du ou des certificats d'affichage en mairie de Brétignolles ;**

Les tableaux sont joints en annexe 12 au présent mémoire.

Le maître d'ouvrage a pris connaissance de l'observation n°2573, qui considère que la présence d'un avis du service des domaines périmé dans le dossier d'enquête traduit un manque de rigueur de sa part.

En réponse, il tient à indiquer que l'avis des domaines était parfaitement valable lorsque le dossier réglementaire a été déposé en préfecture en vue de la mise à l'enquête (mars 2018).

Compte tenu de la période retenue par l'autorité organisatrice, le maître d'ouvrage a sollicité l'actualisation de cet avis par un courrier recommandé daté du 31 mai 2018, reçu par le service des domaines le 5 juin 2018.

En application de l'article R.1211-5 du code général des propriétés des personnes publiques, les domaines disposaient d'un délai d'un mois pour rendre leur avis, à moins de négocier un délai plus long avec le maître d'ouvrage. Aucune démarche écrite n'a été engagée par les domaines dans ce but.

Par conséquent, les domaines n'ayant pas répondu dans le délai indiqué, leur avis est réputé tacite à la date du 5 juillet 2018.

Le maître d'ouvrage a sollicité la mise à jour de l'avis des domaines avant le début de l'enquête. Malgré cette demande, l'administration n'a pas répondu dans le délai réglementaire. Il ne saurait être reproché au maître d'ouvrage de ne pas avoir présenté un avis plus récent, qui lui est parvenu alors que le dossier d'enquête était déjà finalisé.

✓ **Pouvez-vous nous décrire, par MC concernée, les motifs qui vous ont conduit à exclure de l'enquête parcellaire plus de 60ha de propriétés privées ?**

A l'exception de MC2, tous les engagements compensatoires du maître d'ouvrage (cf. tableau 145 précité) ont été programmés au sein de parcelles incluses dans l'enquête parcellaire ou d'ores et déjà communales.

**MC1** : Les engagements compensatoires (7ha) ont été pris sur la portion de l'enveloppe la plus dégradée et la plus menacée, à savoir la partie sud de la dune. Ce secteur, en contact direct avec une zone de stationnement, est fortement dégradé et présente donc un potentiel compensatoire particulièrement important.

Le reste de l'enveloppe, ne faisant pas l'objet d'engagements (donc non inclus dans l'enquête parcellaire), n'a pas été retenu car son potentiel de restauration est apparu plus faible (dégradations moins intenses et moins diffuses, absence de foyers de Sénéçon en arbre). En termes d'état de conservation, cette partie nord s'inscrit dans la continuité de la dune Jaunay, contrairement à la partie sud où l'on observe un caractère urgent d'intervention.

La partie sud de l'enveloppe a donc été retenue car il s'agit d'une entité cohérente d'intervention, présentant un caractère d'urgence.

**MC2** : Les parcelles de cette enveloppe n'ont pas été incluses dans l'enquête parcellaire car le recours à des conventions est apparu nettement plus approprié, cela pour plusieurs raisons :

- le Conservatoire du littoral, dans un courrier du 5 mars 2018, s'est engagé à poursuivre son action en vue d'obtenir la maîtrise foncière de l'ensemble du site à l'horizon 2050.
- Les espaces concernés sont classés en zone N, sont inclus dans un site Natura 2000 et ne font pas l'objet d'exploitation agricole ou autre activités économiques. Aucun changement de vocation, pertes ou contraintes d'exploitation n'est à envisager sur les parcelles concernées par la MC2.
- L'intérêt évident des propriétaires dans la mise en œuvre de la mesure (réduction du phénomène de rognage érosif) laisse présager de faibles difficultés pour la mise en place de conventions.
- Enfin, contrairement à la mesure MC1, il n'a pas été observé de caractère d'urgence d'intervention

**MC3** : Toutes les parcelles faisant l'objet d'engagements compensatoires (11.5 ha) sont des propriétés communales.

**MC4** : Toutes les parcelles faisant l'objet d'engagements compensatoires (15.5 ha) sont soit incluses dans l'enquête parcellaire (11.9 ha) soit des propriétés communales (3.5 ha).

**MC5** : Parmi les 60 ha étudiés au sein de cette enveloppe, 21 ha ont été retenus pour faire l'objet d'engagements compensatoires (cf. carte ci-après).

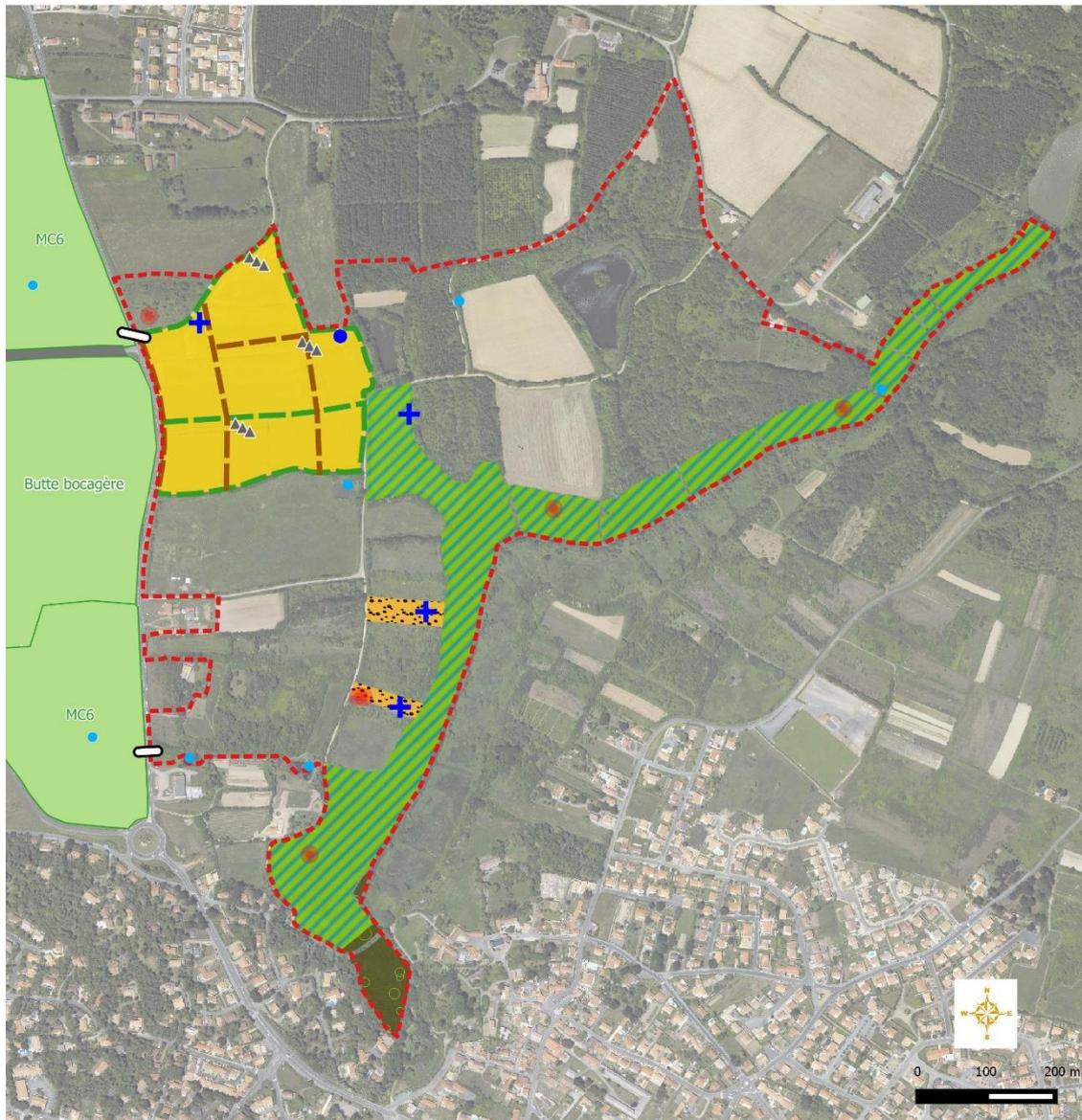
Carte des engagements compensatoires pris dans l'enveloppe MC5 (p.439 de l'étude d'impacts)



Vallée de l'Ecours (MC5) :  
Plan simplifié des engagements



Projet de port de plaisance sur la commune de Brétignolles-sur-Mer



© Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie - Tous droits réservés - Sources : IGN BdOrtho, IGN BdTopo, Biotope (2016) - Cartographie : Biotope, 2016

Engagements dans l'enveloppe MC5 :

- Conversion de culture de maïs en prairie naturelle permanente, puis gestion courante adaptée (fauche) (8.1 ha)
- Mise en place d'une gestion courante adaptée (fauche/faucardage) (11.5 ha)
- Réouverture partielle aux abords des nouvelles mares (X2)
- Maintien des boisements rivulaires (0.8 ha)
- Haie existante à renforcer et à maintenir (1311m)
- Haie à créer et à maintenir (310m)

- Mare à créer (X4)
- Mare à restaurer (X1)
- Aménagement de passage à petite faune (et clôtures associées) (X2)
- Hibernaculum à reptiles (X9)
- Gestion d'espèces végétales invasives

- Enveloppe compensatoire MC5
- Ceinture naturelle du port
- (Autres mares, existantes ou créées dans une autre enveloppe)

*NB : La réalisation d'études préalables plus fines (cf. mesure MC5\_b) autorisera l'ajustement de la localisation de certaines actions au sein de l'enveloppe, dans la mesure où ces ajustements permettront d'atteindre strictement les objectifs visés. Cependant, les engagements surfaciques, linéaires et numériques ne pourront pas être abaissés.*

Afin de comprendre pourquoi certaines parcelles ne font pas l'objet d'engagements, il faut rappeler les 4 objectifs visés au niveau de l'enveloppe MC5 :

- Restaurer des zones humides dégradées (sens Loi sur l'eau) ;
- Améliorer la continuité écologique entre la ceinture naturelle du port et la Vallée de l'Ecours ;
- Augmenter les capacités d'accueil pour certaines espèces (création d'habitats supplémentaires) ;
- Garantir à long terme le maintien de l'intérêt des milieux pour la faune et la flore (gestion conservatoire).

Les parcelles qui ont été retenues sont celles répondant les plus efficacement (prioritairement) aux 4 objectifs visés :

- L'ilot de 8.1 ha situé en bordure de RD (en jaune sur la carte précédente) répond prioritairement et très efficacement au premier objectif visé (restauration de zones humides, au sens Loi sur l'eau) mais également au second objectif (amélioration des continuités écologiques) ;
- Les parcelles de bas fond (en vert et marron sur la carte précédente) répondent particulièrement bien au 2 derniers objectifs (augmentation des capacités d'accueil et maintien de l'intérêt des milieux). La prise d'engagements sur l'ensemble des parcelles de bas-fonds permettra également de garantir à très long terme le maintien de continuités écologiques de qualité sur toute cette portion de vallée.
- Enfin, deux petites parcelles (en orange sur la carte) ont été retenues dans un objectif spécifique de reconnexion des populations d'amphibiens, entre les populations des mares situées au nord et celles situées au sud.

Concernant les interrogations de la commission d'enquête sur l'exclusion de certaines parcelles :

- Cas des parcelles BI 13 (non retenue) et BI14 (retenue) : Le degré de dégradation du milieu naturel est apparu bien plus élevé sur l'ilot intégrant la parcelle BI14 qu'au niveau de la parcelle BI13. En effet la parcelle BI14 fait partie d'un ensemble de culture intensive régulière (inscrite au RPG) alors que la parcelle BI13 fait l'objet d'une exploitation nettement plus extensive, dont une activité de pâturage. En conséquence, le potentiel compensatoire (= gain écologique potentiel) de BI14 a été considéré bien plus élevé pour BI14 que pour BI13.
- Cas des parcelles BI 21 et BI 18 : ces deux parcelles ne font pas l'objet d'engagements compensatoires.
- Cas des parcelles BI 58 (non retenue) et BI 57 (retenue) : ces deux parcelles ne présentent pas du tout le même degré de fermeture végétale (visible sur le terrain et sur photos aériennes). La parcelle BI58 correspond à un fourré pré-forestier (jeune boisement) alors que la parcelle BI 57 correspond à un fourré pionnier (premier stade d'embroussaillage). Afin de répondre à l'objectif visé (réouverture de milieux aux abords de nouvelles mares) il a été préféré de retenir une parcelle récemment abandonnée et comportant encore une strate herbacée plutôt qu'un jeune boisement constitué. De plus, contrairement à la parcelle BI58, la parcelle BI57 accueille deux espèces invasives nécessitant une intervention particulière d'éradication (présence de Robinier faux acacia et d'Herbe de la pampa).
- Cas de la parcelle identifiée dans le SAGE de l'Auzance et de la Vertonne sous la référence BRT48 située à l'intérieur de la MC5 et exclue de l'enquête parcellaire alors qu'elle borde une parcelle incluse : Cette parcelle (BI 23) n'a pas été retenue car, contrairement à la parcelle qu'elle borde (BI15), elle est occupée par une prairie naturelle pâturée/fauchée. Elle présente donc un potentiel compensatoire (= gain écologique potentiel) nettement plus faible que la

parcelle B115, qui elle est occupée par une culture de maïs. De plus, contrairement à d'autres parcelles retenues (comme B116 par exemple), cette parcelle ne joue pas un rôle central dans le maintien à long terme des continuités écologiques des milieux humides.

**MC6** : Toutes les parcelles faisant l'objet d'engagements compensatoires (34 ha) sont soit incluses dans l'enquête parcellaire (20 ha) soit des propriétés communales (14 ha).

**MC7** : Toutes les parcelles faisant l'objet d'engagements compensatoires (12.6 ha) sont des propriétés communales.

- ✓ **Quel est le coût total des indemnités d'éviction dues aux exploitants des parcelles expropriées et des parcelles appartenant à la commune de Bretignolles-sur-Mer, telle la ferme de la Normandelière ?**

Comme indiqué dans le document F, seule une exploitation, le GAEC la Mer, est impactée par le projet puisque que les autres exploitants retrouveront des surfaces de pâturages équivalentes, voire supérieures à l'issue des travaux.

Pour calculer l'indemnité du GAEC la Mer, la Communauté de Communes utilisera le barème indemnitaire établi conformément au décret du 28 août 1969 qui propose la formule de calcul suivante :

INDEMNITE D'EXPLOITATION A ou B		Indemnité compensatrice de fumures et arrières fumures  C	INDEMNITES COMPLEMENTAIRES D = a + b + c + d + e					Indemnité globale (A ou B) + C + D
Sans déséquilibre (<= 1 % d'emprise) A	Avec déséquilibre d'exploitation (> 1 % d'emprise) B		Aménagements fonciers : drainage / irrigation  a	Existence bail à long terme  b	Rupture d'unité d'exploitation  c	Autres Difficultés d'exploitation  d	Autres préjudices particuliers  e	
Marge brute annuelle, selon la base forfaitaire ou selon la comptabilité propre de l'exploitation 691,92 € x 4 ans	Marge brute annuelle, selon la base forfaitaire ou selon la comptabilité propre de l'exploitation = 691,92€ X (4 + [(%d'emprise -1) x 0,1]ans	Montant des « engrais et amendements » = 108,58 € x 2	Indemnisation d'après le coût réel ou forfaitaire Indemnisation forfaitaire : De 0 à 5 ans : 217,16 €/ha en 2015	Majoration de x % de A				

Selon les premiers calculs de la Communauté de Communes, l'indemnité due au GAEC la Mer se situerait aux alentours de 36 000 €, calculés comme suit :

Indemnité d'exploitation :

Éviction de 8 ha sur un total de 139 ha qu'exploite le GAEC soit 5,75% de l'exploitation ;  
691,92 € x (4+ 0,475) ans x 8 ha = 24 770,74 €

Indemnité compensatrice de fumures et arrières fumures :

108,58 € x 2 x 8 ha = 1737,28 €

Aménagements fonciers (irrigation) au réel :

Matériel (tuyaux + divers) : 6 000 € (selon les informations communiquées par le GAEC)  
Travaux : 4 000 € environ.

Le maître d'ouvrage étudie la possibilité de proposer des compensations collectives à la profession agricole, qui se traduirait par la remise en exploitation de réserves foncières réalisées pour une

éventuelle extension du Vendéopôle (zone artisanale située à Saint Révérend). Cette proposition donnera lieu à une concertation avec les représentants de la profession.

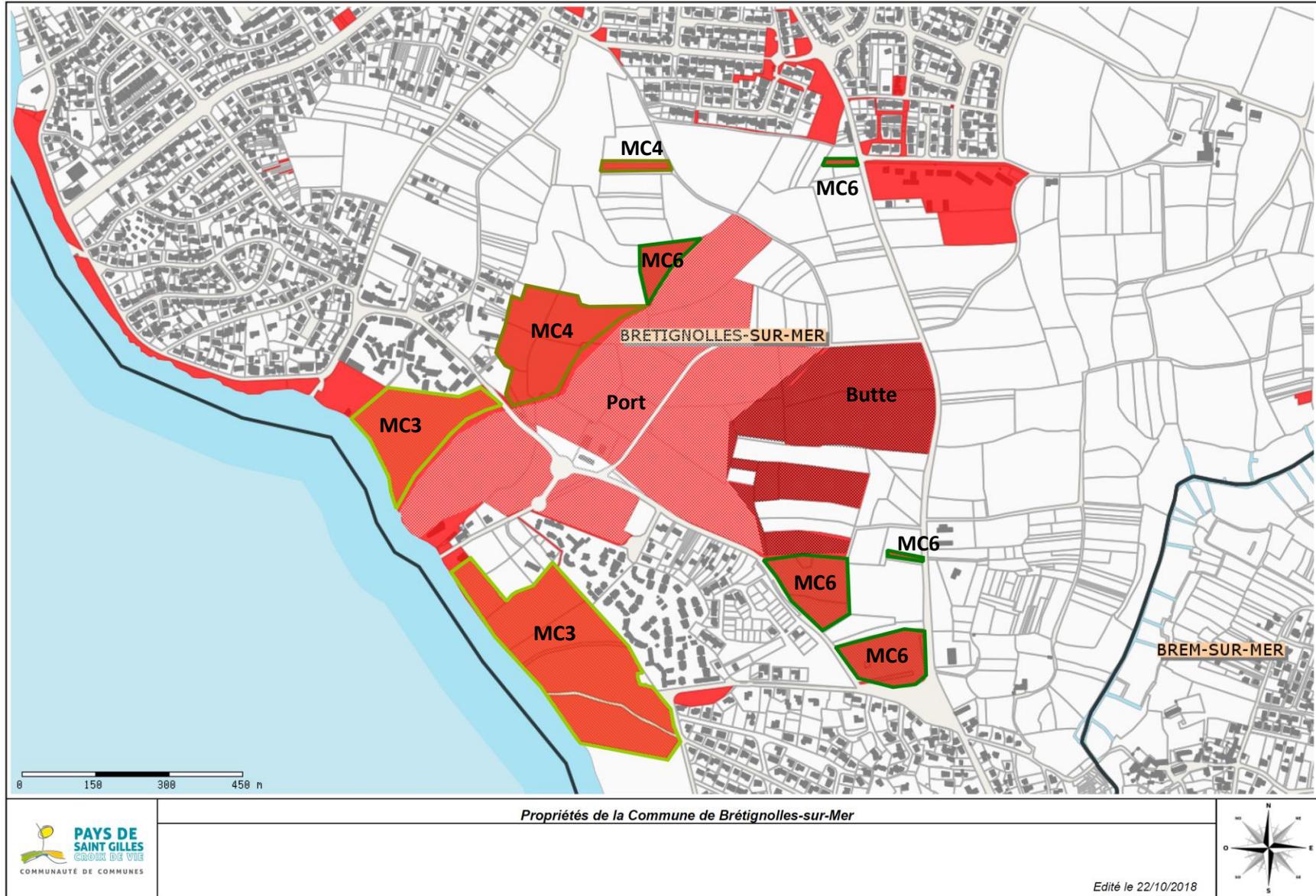
Le transfert de propriété des parcelles communales ne donnera lieu au versement d'aucune indemnité d'éviction, puisqu'elles ne sont pas exploitées.

- ✓ **Afin de mieux les situer, nous sollicitons l'envoi d'un plan et d'un état parcellaire des biens communaux inclus dans le projet (bassins, butte, M.C...).**

Les propriétés communales comprises dans le périmètre du projet sont matérialisées en rouge sur le plan joint page suivante. Leur affectation est mentionnée en surbrillance (parcelles nécessaires aux travaux portuaires, butte paysagère et mesures compensatoires).

La commune est propriétaire de la quasi-totalité des parcelles nécessaires à la réalisation des ouvrages portuaires. L'expropriation est justifiée essentiellement par la mise en œuvre des mesures compensatoires.

La partie Sud de la MC 3 (secteur dunaire) et les parcelles de la MC7 sont des propriétés communales qui n'ont pas vocation à être acquises par la Communauté de Communes. Les travaux de renaturation seront conduits dans le cadre d'une convention entre la commune et la Communauté de Communes.



### 3.2.14 – Les zones réglementées

---

✓ **La carrière a-t-elle été inscrite dans la cartographie des ZH ?**

Les réponses à cette question sont fournies en réponse à l'observation n°5755.

L'ancienne carrière de Brethomé n'est pas considérée comme zone humide car il s'agit d'une masse d'eau dépourvue de végétation indicatrice de zone humide (Cf. arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides)

Selon l'annexe II de l'arrêté précité, *Wolffia arrhiza* n'est pas considérée comme espèce indicatrice de zone humides. De plus les herbiers que cette espèce peut former (Code Corine 22.411 – Phytosociologie : *Lemnion minoris*) ne sont également pas considérés comme indicateurs de zones humides.

La faune protégée fréquentant cette carrière est prise en compte dans les parties correspondantes de l'étude d'impacts.

✓ **Comment comptez-vous compléter l'étude de l'état initial ?**

Aucun complément d'état initial n'apparaît nécessaire. Le détail des réponses concernant ces interrogations est disponible dans la réponse à l'observation 5755.

✓ **Quelles conséquences en tirer ?**

Aucune conséquence particulière n'apparaît sur la démarche ERC du projet.

### 3.2.15 – La réserve de chasse

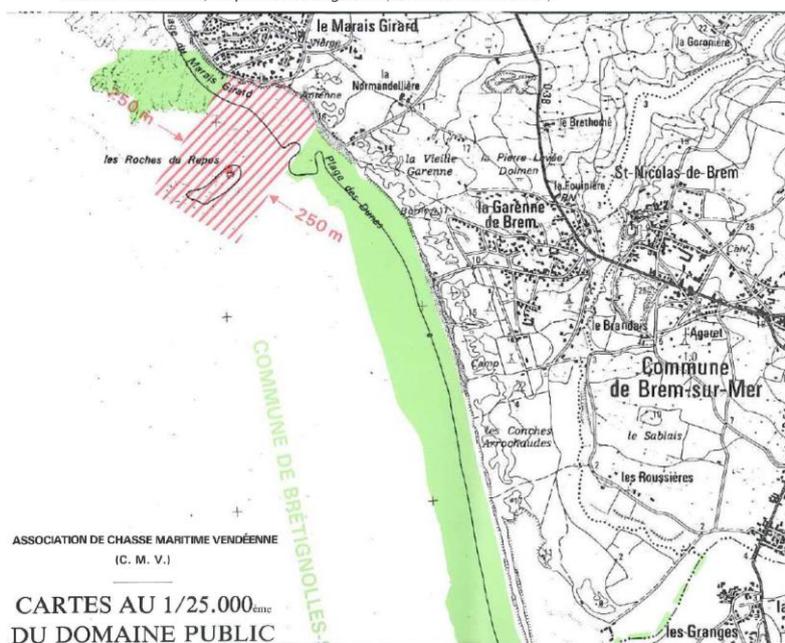
- ✓ La commission d'enquête demande au porteur de projet pourquoi cette réserve de chasse maritime n'a pas été prise en compte dans le dossier
- ✓ Quelles en seront les incidences sur le dossier ?

La réserve de chasse ne constitue pas un zonage réglementaire au titre du patrimoine naturel. Elle est néanmoins prise en compte dans le dossier (voir ci-après), dans la partie traitant des activités socio-économiques, car cette réserve constitue un zonage réglementaire au titre de l'activité de chasse maritime (chasse interdite) :

#### Chasse maritime

L'association de Chasse Maritime Vendéenne détient les droits de chasse sur le domaine public maritime vendéen. Sur les communes littorales du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, deux secteurs sont exclus de la zone de chasse maritime :

- Le long de la corniche vendéenne de Saint-Hilaire/Saint-Gilles ;
- Au sein d'une zone tampon de 500 mètres autour des Roches du Repos (cf. carte ci-dessous) : cette réserve locale a été instituée par l'association maritime, du fait de l'utilisation des Roches du Repos par les anatisés notamment, en période de migration (automne et fin d'hiver).



#### Légende :

-  Réserve de Chasse Maritime, instituée en application de l'art. 14 du Statut-type annexé à l'A.M. du 14 mai 75. (Voir Nomenclature N° 3 du Règlement Intérieur).
-  Territoires représentés au moment des plus basses mers connues (zéro des cartes marines) où la chasse est normalement permise aux adhérents de la C.M.V. - (Voir Nomenclat. N° 1 du Règlement Intér.)

La réserve de chasse des roches du repos a été instituée par l'association de chasse maritime de Vendée en application de l'article 14 du statut (L'association peut demander la constitution d'une ou plusieurs réserves de chasse en application des articles R.422-82 à R. 422-91 du Code de l'Environnement. La situation de ces réserves est précisée au règlement intérieur et de chasse), soit dans l'intérêt de la chasse, soit pour motif de sécurité ou d'intérêt général.

La présence de cette réserve de chasse n'a pas incidence sur la faisabilité juridique du projet. Par ailleurs, l'impact du projet sur l'avifaune a bien été étudié.

### 3.2.16 – L'hydrogéologie

---

- ✓ **Le creusement des bassins portuaires ne va-t-il pas provoquer le rabattement de la nappe phréatique ? Eventuellement, par en dessous.**
- ✓ **L'étanchéité assurée par un parement étanche (soil-mixing) en périphérie du Marais Girard empêchera-t-elle l'intrusion d'eau salée dans la zone humide et vice-versa, sachant que rien n'est prévu en fond de bassin ?**
- ✓ **Au regard des informations contenues dans les observations (notamment 4449, 4934, 5360...) le risque d'intrusion marine dans les nappes d'eau douce à l'intérieur des terres par le fond des bassins (socle géologique complexe lié aux failles) a-t-il été suffisamment pris en compte ?**

Le volet hydrogéologie de la mission MC1 (ARCADIS, janv. 2016, *Evaluation de l'impact hydrogéologique du projet*, réf. FR0115-001332-MC1-00003-RPT-A03) a visé à déterminer les impacts hydrogéologiques du projet sur cet environnement : effet du projet sur un éventuel rabattement de la nappe et une intrusion d'eaux salées dans les terrains avoisinants.

Dans ce contexte, de nouvelles investigations de terrain ont été engagées en 2015 et ont contribué à une actualisation des connaissances et de la compréhension du fonctionnement hydrogéologique du site.

Au cours des investigations entreprises par Arcadis, quatre unités hydrogéologiques ont été identifiées dans le domaine d'étude : les schistes altérés et sables dunaires en surface, les schistes plus en profondeur, et dans la partie Sud les rhyolites. Il est à noter que la perméabilité des schistes dépend principalement de leur fracturation. Il est très probable que l'intensité de la fracturation évolue avec la profondeur. Par précaution, une frange très fracturée au niveau du toit des schistes a été supposée (hypothèse défavorable).

Il découle de l'étude que l'écoulement se fait essentiellement des terres vers l'océan, avec un gradient hydraulique suivant la topographie. En amont, le cours d'eau de la Normandelière draine le milieu souterrain. Légèrement en amont de la zone humide le terrain devient plus plat ; le gradient hydraulique diminue également. Dans cette zone, il est possible que le cours d'eau alimente en partie le milieu souterrain, via la zone humide.

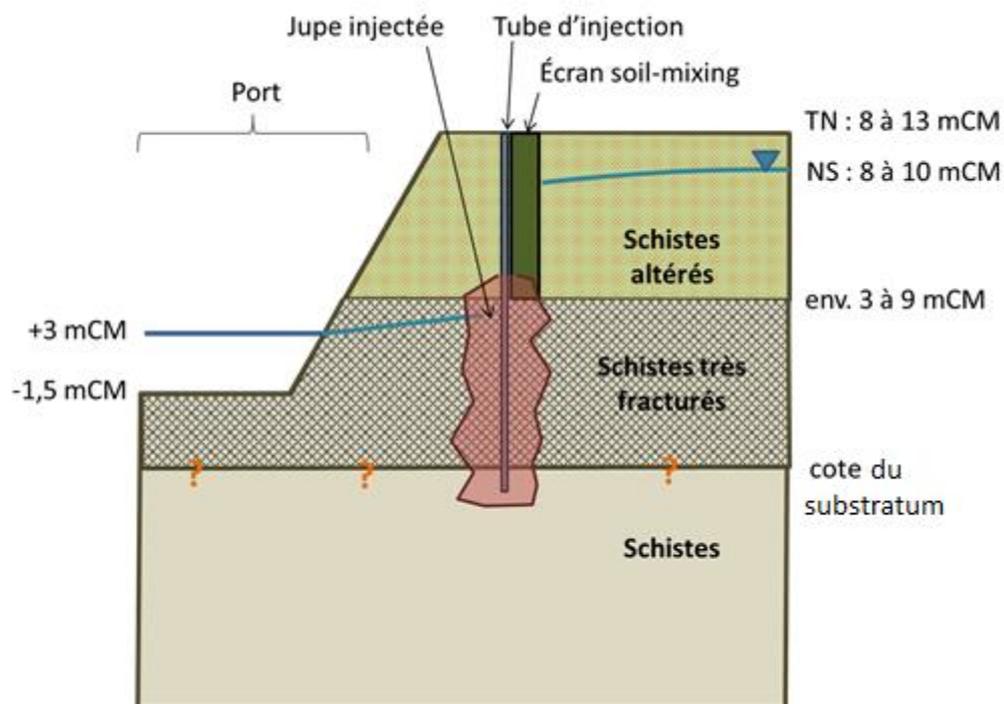
La qualité des eaux au droit du projet est légèrement influencée par les eaux marines, mais globalement l'interface eau douce / eau salée reste cantonnée très près du trait de côte (moins de 100 m). L'ancien bassin de baignade, vidé à l'automne 2014, a laissé une rémanence de salinité dans les eaux souterraines à sa proximité immédiate, mais celle-ci s'atténue très rapidement en s'éloignant du bassin.

Les usages des eaux souterraines recensés à proximité du projet sont uniquement des usages domestiques. La principale sensibilité des eaux souterraines est liée à l'existence de la zone humide du Marais Girard.

Sans protection, la modélisation numérique hydrogéologique a montré que le principal impact du projet est quantitatif ; un rabattement est généré au voisinage immédiat des bassins.

L'impact qualitatif (intrusion saline) est négligeable. Des solutions de confinement ont donc été prévues de manière à contrecarrer ces impacts en périphérie des bassins, mais pas en-dessous du fait de la différence d'altimétrie.

Après analyse autour de 4 scénarios possibles de confinement, l'ouvrage de protections de la nappe du Marais Girard a été défini et intégré au projet.



SCHEMA DE PRINCIPE DU SCENARIO DE CONFINEMENT DU MARAIS GIRARD

La solution ainsi définie a comme avantages :

- Une bonne efficacité en termes de protection de la nappe et limitation du rabattement ;
- La possibilité d'envisager une approche phasée avec dans un 1er temps une observation de l'efficacité de l'écran soil-mixing en phase travaux (durant cette phase, une réalimentation automatique sera mise en place en cas de besoin sur la base du suivi des niveaux de nappe) puis la réalisation d'injections de pied en fonction de ces observations.

Ainsi le système permet la continuité de la protection de la nappe et une bonne garantie de résultat lors de la phase d'exploitation

Les éléments mentionnés ci-dessus rendent compte du fonctionnement du bassin portuaire sans protection d'étanchéité rapportée : du fait de la nature des sols environnants et de l'équilibre hydrogéologique global, l'équilibre eau douce-eau salée va se faire naturellement, sans perturber nullement l'équilibre actuel, dans un périmètre très proche du port (inférieur à 100m), et donc sans porter atteinte à la qualité des nappes au-delà de cette bande autour port. Du fait de l'équilibre hydrogéologique global, le risque d'un rabattement de la nappe par le dessous du bassin portuaire a été écarté.

Les rhyolites présentent une perméabilité gouvernée par des axes de fracturation subverticaux qui drainent le massif localement. Il est à noter que la zone des Rhyolites est d'un intérêt moindre d'un point de vue écologique en comparaison de la zone humide du Marais Girard et les injections n'apportent pas une plus-value déterminante.

Pour pallier aux différentes incertitudes encadrant le contexte géologique du site, et notamment le taux de fracturation des schistes altérés, la solution de confinement proposée permet une adaptation du pied de rideau étanche au niveau du substratum souhaité, garantissant ainsi l'étanchéité globale du système. Par ailleurs, l'étude hydrogéologique est sécuritaire dans le sens où il a été considéré une hypothèse défavorable pour le niveau de fracturation des schistes altérés (prise en compte d'une frange très fracturée au niveau du toit des schistes).

Concernant les bassins connexes de baignade et d'évolution, les risques d'intrusion d'eau sont nulles : mise en place d'un système d'étanchéité du bassin de baignade et du bassin de navigation par géo membrane. Ce système, désormais hautement éprouvé en France, au travers de milliers de projets de bassins, garantit une étanchéité au-delà de 100 ans. L'application sera faite uniquement par une entreprise qualifiée à cet effet (certification ASQUAL notamment). La conception garantit la protection de la géo membrane (par géotextile et couche de sol au-dessus de celle-ci).

### 3.2.17 – La carrière du Brethomé

---

✓ **La piste de la réserve d'eau potable est-elle définitivement abandonnée ?**

Durant l'enquête, plusieurs observations ont prétendu que la carrière du Brethomé avait été achetée par la commune dans le but de constituer une réserve d'eau brute.

En réalité, il n'en est rien. La délibération entérinant cet achat, reproduite ci-dessous, motive cette acquisition pour mettre un terme aux nuisances générées par l'exploitation.

**QUESTIONS DIVERSES**

**12° - CARRIERE DU BRETHOME**

Monsieur le Président informe le Conseil qu'actuellement la carrière du Brethomé serait en vente et que le bail de location est actuellement résilié.

Monsieur le Président demande au conseil de se prononcer sur l'opportunité ou non de faire cesser définitivement l'exploitation de cette carrière, d'une part, mais aussi, se prononcer sur une éventuelle option d'achat par la commune en 1992.

Le propriétaire a fixé son prix de vente à 200.000 frs.

Une consultation a été faite auprès des services fiscaux qui estime les 3 ha 36 ares et 42 ca entre 150.000 et 170.000 frs. Compte-tenu des nuisances qu'engendreraient la réexploitation de cette carrière, le prix de vente fixé à 200.000 frs peut être accepté.

Monsieur le Maire ayant un lieu de parenté avec le vendeur, quitte la séance qui est présidée par Monsieur Praud 1er Adjoint.

LE CONSEIL : ouï l'exposé ci-dessus, à l'unanimité décide que pour notre commune à vocation touristique il faut éviter la réouverture de cette carrière,

ET ACCEPTE d'en faire l'achat au prix de 200.000 frs (6frs le mètre carré)

FIXE l'acquisition en 1992 et AUTORISE Monsieur le Maire à signer l'acte d'achat.

Dans un courrier du 20 septembre 2018, Vendée Eau, syndicat mixte en charge de l'adduction d'eau potable en Vendée, a indiqué pour sa part que cette carrière ne présentait pas d'intérêt comme stock d'eau brute, compte tenu de sa contenance limitée.

Le stockage d'eau brute dans d'anciennes carrières arrivées en fin d'exploitation représente une solution durablement avantageuse pour renforcer les ressources naturelles lors d'années sèches. Un tel aménagement requiert une canalisation de liaison avec la retenue la plus proche, pour restituer ce volume de la carrière vers la retenue en cas d'été sec et la construction d'une station de pompage. L'intérêt d'une telle solution dépend donc à la fois du volume de stockage disponible ainsi que de la distance entre l'ancienne carrière et la retenue d'eau la plus proche. En règle générale, un volume de stockage minimal de 1 million de m<sup>3</sup> est nécessaire pour que la réhabilitation d'une carrière puisse être envisagée.

D'après les documents disponibles, il apparaît que l'ancienne carrière de BRETHOME sur la commune de Brétignolles sur Mer présente une capacité de stockage de l'ordre de 340 000 m<sup>3</sup> et se situe à une distance d'environ 7km jusqu'à la retenue du Jaunay. La faible capacité de stockage de cette carrière et son éloignement de la retenue du Jaunay n'offrent pas les conditions nécessaires pour envisager sa reconversion en réserve d'eau brute, dans des considérations économiques raisonnables.

La carrière n'a pas été acquise par la commune dans le but de constituer une réserve d'eau. L'utilité de la carrière du Brethomé à des fins de stockage d'eau brute a été totalement écartée par Vendée Eau.

✓ **Quelle est l'origine de l'eau, eau de source ou eaux pluviales ?**

De 2003 à 2015, plusieurs études ont été réalisées par la commune sur la carrière du Brethomé, notamment dans l'hypothèse (aujourd'hui abandonnée) d'une reprise d'exploitation pour sortir les enrochements nécessaires au projet.

Les premières études réalisées ont émis l'hypothèse d'une alimentation de la carrière par les nappes phréatiques environnantes. Cependant, des recherches plus approfondies, réalisées par ARCADIS en 2015, ont permis de clarifier ce point.

Se fondant sur deux paramètres (la hauteur des nappes environnantes et la faible conductivité de l'eau), ARCADIS a pu affirmer dans son rapport que la carrière était « *alimentée principalement par la pluie, avec un encaissant relativement imperméable* ».

La carrière de Bréthomé présente un niveau d'eau supérieur aux niveaux des eaux souterraines observés à proximité, et une qualité d'eau très douce (faible conductivité). Ceci montre qu'elle est alimentée principalement par la pluie, avec probablement un encaissant relativement imperméable.

AFR-MC1-00003-RPT-A05 du 15/01/2015  
Réf Aff. Arcadis / 15-001332  
15-001332-MC1-00003-RPT-A05.docx

Page 31 sur 64  
BRL - ARCADIS - BIOTOPE - URBICUS

La formulation retenue est importante puisqu'ARCADIS n'exclut pas des apports souterrains mais leur confère un caractère secondaire.

- ✓ **La vidange de la carrière ne va-t-elle pas provoquer l'effondrement de la nappe phréatique ?**

La vidange temporaire de la carrière (plusieurs semaines, le temps du remblaiement) aura un effet limité sur la nappe phréatique environnante. La mise en place de piézomètres en phase de travaux permettra de vérifier et garantir la stabilisation des niveaux de nappe dans l'environnement immédiat de la carrière en phase de vidange. Dans l'éventualité d'une baisse sensible, un système de réalimentation automatique de la nappe (pompage puis réinjection) pourra être décidé.

En tout état de cause, au regard des distances en jeu et du système aquifère général de la zone de la carrière, une vidange temporaire ou permanente de la carrière aurait un effet tout à fait faible à nul sur la nappe phréatique du Marais Girard.

- ✓ **Comment allez-vous prendre en compte le sauvetage de la faune halieutique présente dans la carrière ?**

La carrière sera vidée progressivement par pompage. Cette opération sera réalisée avec le concours d'une association de pêche locale. Les poissons présents dans la carrière seront capturés vivants et remis à l'eau sur un autre site.

### 3.2.18 – Les documents d'urbanisme

---

- ✓ **Comment allez-vous assurer « la co-visibilité », la continuité visuelle et l'ouverture visuelle panoramique dans le secteur de La Normandelière mentionnée dans le SCoT ?**

Les prescriptions du SCoT concernant cette question sont traduites ainsi dans le DOO (p.58) :

#### **Prescriptions**

- \* *Les projets de développement des infrastructures nautiques (ports, chantiers...) doivent être adaptés aux besoins, dans le respect à la fois de la diversité des usages, de la qualité des sites naturels et du paysage, le souci d'économie d'espace, et dans le respect des dispositions de la loi littoral du 3 janvier 1986.*
- \* *Le SCoT soutient la création du port de Brétignolles-sur-Mer, sous que les orientations du projet permettent d'assurer le maintien de la continuité visuelle dans le secteur de la Normandelière, ainsi que le port de Saint Gilles Croix de Vie.*

Il n'est pas fait mention dans les documents du SCoT d'une ouverture visuelle « panoramique ». Cette notion apparaît seulement dans l'une des réserves contenues dans l'avis favorable de la commission d'enquête chargée du SCoT :

2. Garantir la Co visibilité, la continuité visuelle et l'ouverture visuelle panoramique dans le secteur de la Normandelière par une prescription dans le DOO ;

Les éléments présentés dans le dossier d'enquête publique démontrent que le maître d'ouvrage a tenu compte de cette problématique dans la conception du projet. La figure 279 la page 407 de l'étude d'impact reproduite ci-après montre que les points de vue existants depuis la RD38 sont tous maintenus.

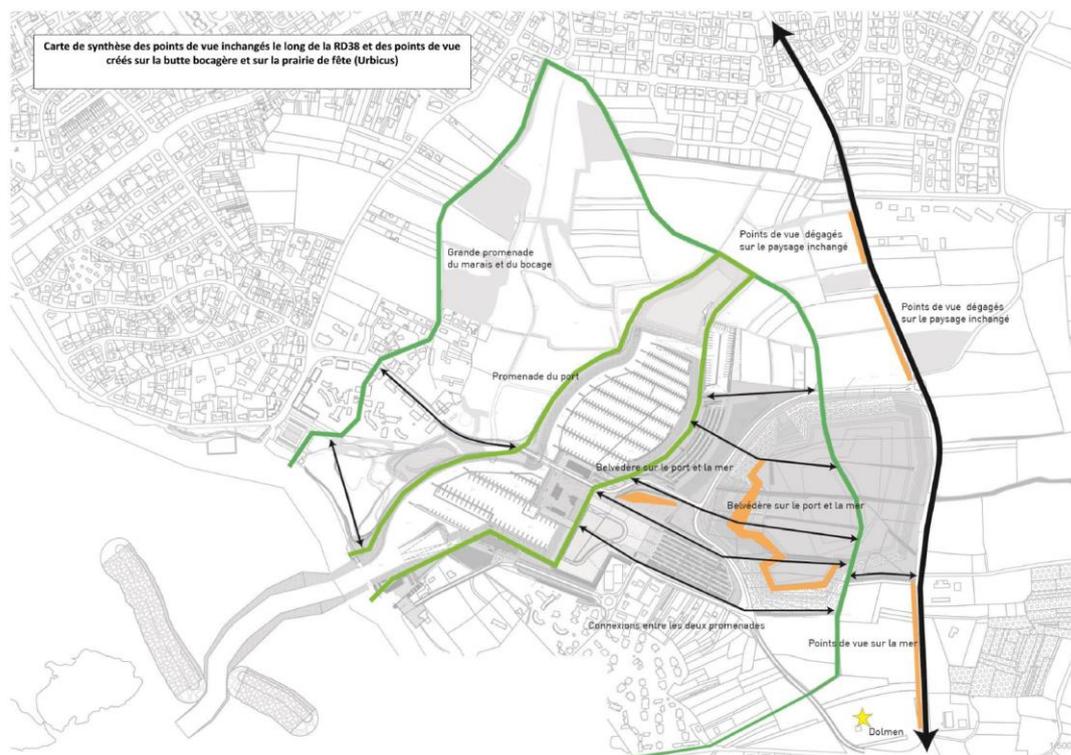


Figure 279. Carte de synthèse des points de vue inchangés le long de la RD38 (orange) et des points de vue créés sur la butte bocagère et sur la prairie de fête (orange) (Urbicus, 2016)

Le document C présente en pages 227 et suivantes les différentes perceptions du site, depuis la RD38. On constate sur les photographies présentées que la mer est très peu visible depuis la route et la visibilité avec le milieu marin est extrêmement réduite.

Les photographies ci-dessous (tirées du site google earth) complètent cette analyse au droit de l'emplacement du belvédère envisagé.

Encore une fois, malgré la hauteur du dispositif de prise de vue, la mer n'est pas visible à cet endroit.



La réalisation du projet n'a pas d'incidence sur les perceptions visuelles existantes, qu'elles soient panoramiques ou non.  
Le projet est donc bien conforme aux prescriptions du SCOT

- ✓ **Avez-vous des dernières jurisprudences justifiant le concept de SCoT-écran, qui pourraient être opposées ?**
- ✓ **Quelles conséquences en tirer ?**

Dans un arrêt rendu le 14 mars 2018 (req. n°16NT01335), la Cour administrative d'appel de Nantes considère que lorsque le territoire d'une commune, soumise aux dispositions particulières au littoral, est couvert par un schéma de cohérence territoriale mettant en œuvre ces dispositions, **celui-ci fait obstacle à une application directe au plan local d'urbanisme des dispositions législatives particulières au littoral, la compatibilité du plan local d'urbanisme devant être appréciée au regard des seules orientations du schéma de cohérence territoriale.** C'est la situation actuelle à Brétignolles sur Mer.

En revanche, le Conseil d'Etat considère que la loi Littoral s'applique directement, même en présence d'un PLU compatible avec un SCOT pour l'appréciation de la légalité d'une autorisation de construire (CE n°396938 du 31 mars 2017).

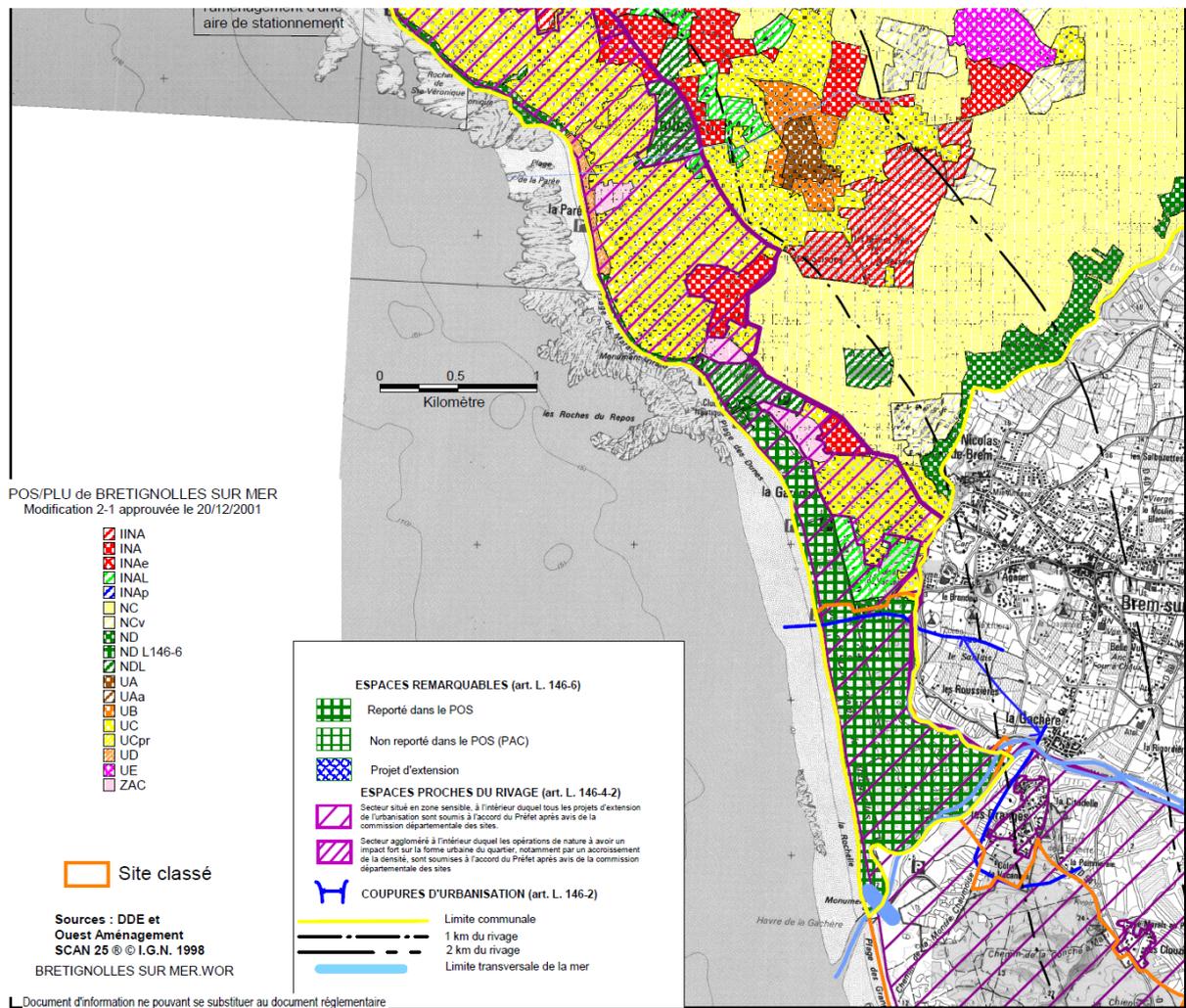
Toutefois cette jurisprudence est susceptible d'évoluer puisque l'article 13 de loi ELAN habilite le Gouvernement à prendre par la voie d'ordonnance des mesures permettant de renforcer l'opposabilité des SCoT.

- ✓ **La Commission d'enquête demande au porteur du projet de bien vouloir apporter toutes précisions complémentaires quant à la prise en compte des différents items de la Loi Littoral afin d'assurer la sécurité juridique du dossier, notamment :**
- ✓ **Coupure d'urbanisation : que répondre à l'observation N° 610 évoquant le principe de non régressivité de la protection de l'environnement,**
- ✓ **Coupure d'urbanisation**
- ✓ **Espaces remarquables**
- ✓ **Quelles conséquences en tirer ?**

L'analyse de la conformité du projet avec les différents items de la loi littoral est présentée en détail dans le document C (pages 455 à 463). Cette analyse particulièrement fine, tenant compte des jurisprudences les plus récentes, montre que le projet est parfaitement conforme aux nombreuses dispositions de la loi littoral.

Les conclusions du dossier d'enquête sur ce point sont confirmées par le SCoT et par l'analyse des services de l'Etat :

- Le SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie n'a identifié aucune contrainte bloquante au titre de la loi littoral sur cette partie du territoire du Pays de Saint Gilles Croix de Vie,
- Les éléments fournis par les services de l'Etat au titre du porter à connaissance préalable au PLU de Brétignolles sur Mer confirment les conclusions du SCoT : le « document départemental d'application de la loi littoral » (DDAL) élaboré par la DDTM n'a pas reconnu au site de la Normandelière les qualités d'un espace remarquable ou d'une coupure d'urbanisation (*voir carte ci-après*).



commune de Breïgnolles-sur-Mer

Les observations recueillies durant l'enquête ne sont pas de nature à remettre en cause cette analyse.

S'agissant de l'observation n°610, il convient de rappeler que tout démontre qu'aucune coupure d'urbanisation n'a été identifiée à la Normandelière. Les conclusions de la commission d'enquête chargée du SCoT du Pays de Saint Gilles Croix de Vie sont particulièrement définitives sur ce point :

#### Analyse de la Commission d'enquête :

Cette absence de coupure d'urbanisation a été le thème repris quasiment unanimement par tous les opposants au projet.

Hors, le site de la Normandelière **n'est pas une coupure d'urbanisation au sens strict de la loi Littoral !**

La coupure d'urbanisation inscrite et définie dans le POS de 1998 de la commune de BRÉIGNOLLES se situe plus au Sud. Elle est indiquée ainsi au 7.4.5 du Rapport de présentation : *"Le Plan d'Occupation des Sols prévoit une coupure d'urbanisation entre le Sud du Bourg et la limite communale avec BREM SUR MER"*.

Cette coupure d'urbanisation dénommée "Coupure Sud Les Granges" est définie et matérialisée dans le Dossier Départemental d'Application de la loi Littoral (DDALL). (Cf. pièce annexe n° 22).

Par ailleurs, le principe de non régression est défini à l'article L.110 de l'environnement : « *la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment* ».

Ce principe récent a été précisé par la jurisprudence. Dans un jugement du 14 décembre 2017 (n°1401324), le tribunal administratif de la Réunion a ainsi considéré que « *le principe de non régression n'était pas applicable aux décisions individuelles telles par exemple que les autorisations d'exploiter des installations classées pour la protection de l'environnement (« ICPE »)* ».

En vertu de cette jurisprudence, le principe de non-régression s'impose aux normes législatives et réglementaires de portée générale mais non aux actes administratifs individuels tels que les autorisations préfectorales spécifiques à des projets.

Les arguments développés dans l'observation n°610 ne sont donc pas exacts.

Concernant les espaces remarquables, le maître d'ouvrage partage l'avis de l'auteur de l'observation n°5248 pour qui la qualité d'espace remarquable peut être reconnue par le juge à partir d'un faisceau d'indices. Cependant, parmi ceux-ci, le classement en ZNIEFF ne suffit pas à lui seul à qualifier un espace remarquable (CAA Douai 28 mai 2015 cité page 458 de l'étude d'impact).

En revanche, l'altération du site par l'activité humaine suffit à écarter cette qualification (voir ainsi CE 29 juin 1998 cité p.457 de l'étude d'impact).

Le maître d'ouvrage s'est livré à une analyse précise de cette question dans l'étude d'impact, qui démontre très clairement que la Normandelière est un site aménagé, altéré par l'activité humaine.

### 3.2.19 – L'intérêt public majeur

---

- ✓ **Nous estimons que la justification de l'Intérêt Public Majeur un peu faible. Notamment au regard de l'observation N° 4465. Quels compléments pouvez-vous apporter ?**
- ✓ **Par exemple :**
- ✓ **Quelles sont ces obligations spécifiques de services publics auxquelles le Pays de Saint Gilles est soumis ?**
- ✓ **En quoi le port de Bretignolles sur Mer est indispensable pour réaliser ces obligations ?**
- ✓ **La situation économique et sociale du Pays de Saint Gilles justifie t'elle cet impact sur l'environnement ?**

L'intérêt public majeur est l'une des conditions nécessaires à la réalisation du projet.

Le dossier d'enquête explique en quoi le projet est indispensable au développement du Pays de Saint Gilles Croix de Vie et en particulier de sa polarité Sud conformément aux objectifs du SCoT (cf. réponses apportées sur ce point en début de mémoire au point 3.2.7).

Le projet est destiné à renforcer l'attractivité économique et touristique de Brétignolles sur Mer pour faire de cette cité balnéaire une commune moyenne vivante à l'année.

L'observation n°4465, hostile au projet, tente de démontrer l'absence d'intérêt majeur.

Le procès-verbal de synthèse invite le maître d'ouvrage à préciser ce point en répondant notamment aux arguments de l'auteur de cette observation.

Il est difficile pour le maître d'ouvrage de répondre à une observation qui ne repose sur aucun fondement juridique. En effet, l'auteur de l'observation n°4465 présente une vision tout à fait personnelle de la notion d'intérêt public majeur, qui n'est corroborée ni par les textes officiels ni par la jurisprudence.

Tout d'abord, il convient de rappeler que l'intérêt public majeur n'a pas été défini de manière précise.

Ainsi la circulaire du 15 mars 2010, qui constitue l'un des seuls documents de référence sur cette notion, précise-t-elle que : « *La caractérisation d'intérêt public majeur intervient au cas par cas sur décision de l'administration. [...] Lorsque l'évaluation des incidences d'un projet d'activité n'a pas permis de retenir une solution alternative, l'autorité décisionnaire doit déterminer si l'activité peut tout de même être autorisée pour des raisons impératives d'intérêt public majeur.* »

La Commission Européenne a proposé une grille d'appréciation qui est mentionnée dans l'annexe V de cette circulaire :

Il n'est pas possible de proposer une définition générale de la notion d'intérêt public majeur. Un tel caractère pour une activité ne peut être déterminé qu'au cas par cas. La Commission européenne, dans son document d'interprétation de l'article 6, paragraphe 4, estime que qu'on peut raisonnablement considérer que les raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique visent des situations où les activités envisagées se révèlent indispensables :

- dans le cadre d'initiatives ou de politiques visant à protéger les valeurs fondamentales pour la population (santé, sécurité, environnement) ; Le VIII de l'article L. 414-4 du code de l'environnement distingue la santé publique, la sécurité publique ou des avantages importants procurés à l'environnement ;
- dans le cadre de politiques fondamentales pour l'Etat et pour la société ;
- dans le cadre de la réalisation d'activités de nature économique ou sociale visant à accomplir des obligations spécifiques de service public.

A la lecture de cette grille (dont le caractère indicatif doit être rappelé) on doit admettre que le projet de port n'est pas destiné à protéger des valeurs fondamentales pour la population et qu'il n'intervient pas dans le cadre de politiques fondamentales pour l'Etat et pour la société.

En revanche, le maître d'ouvrage estime que le port est une « *activité de nature économique et sociale visant à accomplir des obligations spécifiques de service public* ». Cette notion, d'essence européenne, regroupe un grand nombre d'activités, que le Commission européenne qualifie de SIEG : services d'intérêt économique général.

La Direction Générale des Collectivités Territoriales a donné une définition plus précise des SIEG : « *Les services d'intérêt économique général (SIEG) sont des services de nature économique soumis à des obligations de service public dans le cadre d'une mission particulière d'intérêt général. Les SIEG recouvrent un large spectre d'activités : santé, logement social, entreprises déployant des réseaux (eau, assainissement...), culture... Ces SIEG peuvent être fournis directement par des collectivités publiques en régie mais aussi par des entreprises, publiques ou privées, mandatées à cet effet.* » (<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/services-dinteret-economique-general-sieg-et-obligations-services-publics>).

Dans une intervention du 14 octobre 2011 (*Cf. les services d'intérêt économique général et le marché intérieur : régimes nationaux et cadre juridique européen - consultable sur le site du Conseil d'Etat*), JM. SAUVE, Vice-président du Conseil d'Etat, a estimé que deux critères permettaient de qualifier une activité de SIEG :

- Une mission d'intérêt général,
- Un acte unilatéral confiant à une entité publique ou privée le soin d'assurer l'exécution de cette mission.

Ces critères sont loin d'être aussi restrictifs que ce qu'affirme l'auteur de l'observation n°4465 et il ne fait pas de doute qu'un port de plaisance, qui selon le Conseil d'Etat est une activité de service public, est un SIEG au sens du droit européen.

Par conséquent, rien ne permet d'exclure qu'un port de plaisance soit reconnu d'intérêt public majeur, bien au contraire.

Ont déjà été considérés d'intérêt public majeur par les juridictions administratives des projets comparables :

- La création d'un Center Parc (CAA de Lyon - 16 décembre 2016),
- Les travaux de réaménagement des friches industrielles du Havre (CAA de Douai - 15 octobre 2015),
- La construction d'un musée mémorial (CAA de Marseille – 25 octobre 2016).

La lecture des premières décisions juridictionnelles montre que le juge administratif évalue l'intérêt public majeur en tenant compte :

- De la nature de l'activité,
- De la mise en balance des impacts sur l'environnement et des incidences positives du projet sur les activités économiques et sociales.

Dans les 3 exemples précités, après avoir évalué les impacts sur l'environnement, le juge les met en balance avec les effets attendus du projet.

Dans le cas du Center Parc, le juge qualifie le projet d'intérêt public majeur malgré des impacts sur l'environnement importants en soulignant le nombre d'emplois créés.

Les arguments qui motivent la réalisation du projet de port de Brétignolles sur Mer sont développés à de très nombreuses reprises dans le présent mémoire.

Tout démontre que le projet est indispensable au développement de la commune et plus largement de toute la polarité Sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.

Ce projet a des incidences environnementales particulièrement limitées, puisque les impacts résiduels sont intégralement compensés.

L'observation n°4465 repose donc sur des fondements fantaisistes et ne saurait remettre en cause le bien-fondé du projet.

La balance coût/avantages du projet est positive (faibles impacts environnementaux compensés par de forts enjeux économiques et sociaux) et son intérêt public majeur est démontré.

Comme cela a été expliqué dans le dossier d'enquête publique, il n'existe pas d'autres projets permettant d'assurer aussi efficacement le développement de la polarité Sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.

Aucune proposition alternative raisonnable ne s'est imposée au cours de l'enquête publique.

Recherchant une alternative à la création d'un nouveau port à flot, certains contributeurs ont émis deux idées :

- Agrandir le port de Saint Gilles Croix de Vie,
- Créer un port à sec à la Normandelière.

Ces deux pistes ont été étudiées en amont par le porteur de projet et ses conclusions figurent dans le dossier d'enquête.

En réponse à une recommandation de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage a expliqué par une analyse détaillée pourquoi l'extension du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie était matériellement impossible.

Le porteur de projet entend une nouvelle fois rappeler les raisons qui s'opposent à l'extension du port de Saint Gilles Croix de Vie :

- Port la Vie est aujourd'hui saturé par de nombreuses activités nautiques : pêche professionnelle, plaisance, mouillages, écoles de voile, activités de location... La création de nouveaux anneaux ne manquerait pas d'aggraver cette situation, en particulier dans le chenal, avec des conséquences potentiellement graves,
- Les bassins portuaires sont pleins, à l'exception de deux espaces (baie de l'Adon et quai du Port Fidèle) mais ils sont soumis à un fort envasement, et leur surface ne permet pas d'implanter 900 nouveaux anneaux,
- Au-delà de l'absence d'espaces disponibles en mer, les terre-pleins entourant les bassins sont tous (sur)-exploités (infrastructures routières et ferroviaires, criée et zones réservées à la pêche professionnelle...). La fréquentation des espaces dédiés à la pêche par les touristes engendre des risques d'accidents qui seraient encore aggravés par une surexploitation du port de plaisance.

Tout démontre qu'il est impossible d'implanter 900 nouveaux anneaux dans l'estuaire de la Vie, et que quand bien même ce serait envisageable, il n'y a aucune place disponible à terre pour prévoir ne serait-ce que les parkings nécessaires à cette activité nouvelle. A titre d'exemple, réserver les parkings du quai du Port fidèle à de nouveaux plaisanciers aurait des conséquences catastrophiques pour les commerces du centre-ville, qui sont déjà fragilisés.

Mais au-delà de cette démonstration, la raison principale qui retire tout intérêt à l'extension du port de Saint Gilles Croix est qu'elle ne répond absolument pas à l'objectif principal poursuivi, qui consiste à renforcer la polarité Sud du territoire.

Par conséquent, au vu de ce qui précède, l'enquête publique n'a pas remis en cause les conclusions du dossier sur l'absence d'alternative au projet de port envisagé, telles qu'elles sont synthétisées ci-dessous :

Le projet procède d'une volonté de développer le territoire grâce à l'attrait économique et touristique d'un port de plaisance à flots, sans pour autant nuire à l'environnement et à la qualité des paysages.

La réalisation de ce port intervient dans le cadre d'un déficit d'anneaux de plaisance, constaté tant au niveau national, qu'au niveau départemental et local.

S'il existe déjà un port de plaisance à Saint Gilles Croix de Vie, c'est-à-dire sur le territoire de l'intercommunalité maître d'ouvrage, ce port aujourd'hui saturé ne peut plus s'étendre et peut tirer profit de la création d'un nouveau port sur la commune de Brétignolles sur Mer, grâce aux bénéfices attendus d'un meilleur maillage des infrastructures de plaisance et des économies d'échelles pressenties.

### 3.2.20 – Les risques de submersion

- ✓ **Peut-on affirmer que la concomitance de la montée des eaux, d'une marée haute de fort coefficient et d'une tempête exceptionnelle n'aura pas d'impact significatif sur le secteur de la Normandelière ?**
- ✓ **Dans la même situation, comment résistent les brise-lames.**

La prise en compte du risque de submersion est présentée en page 368 et suivantes de l'étude d'impact.

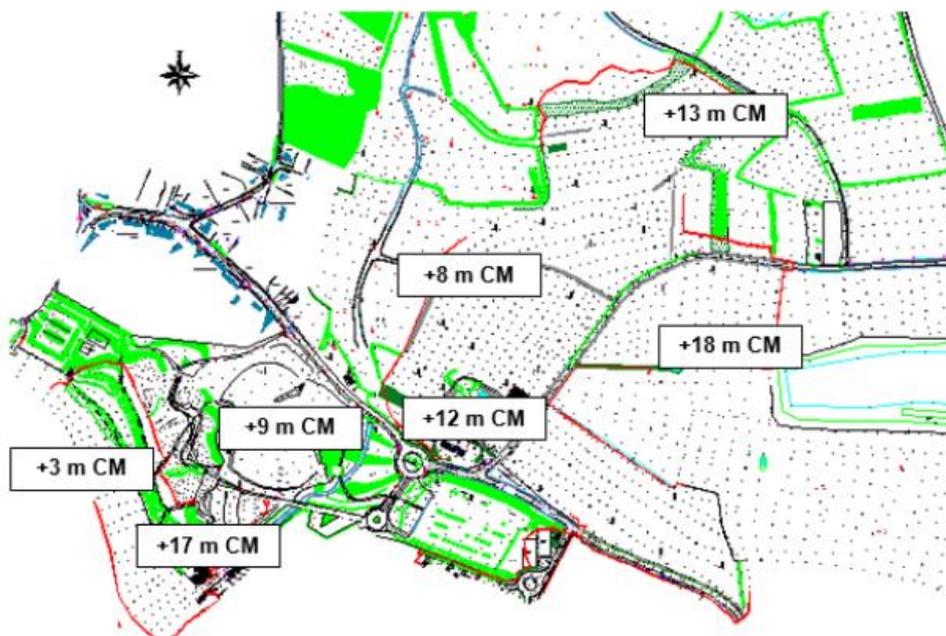
Les ouvrages portuaires, de façon générale, et ceux de Brétignolles en particulier, sont tous conçus avec des matériaux inertes et stables supportant des submersions significatives. Les ouvrages extérieurs, conçus comme des brises lames faiblement émergés, ont été conçus pour pouvoir être franchis, submergés, il s'agit là de leur fonctionnement normal.

Au droit de la zone de projet, le phénomène Xynthia peut être analysé comme événement de référence, comme c'est le cas en particulier, pour le PPRL du Pays de Mont. Le niveau d'eau à considérer pour cet événement est égal à +6,89 m CM (soit +4,11m NGF).

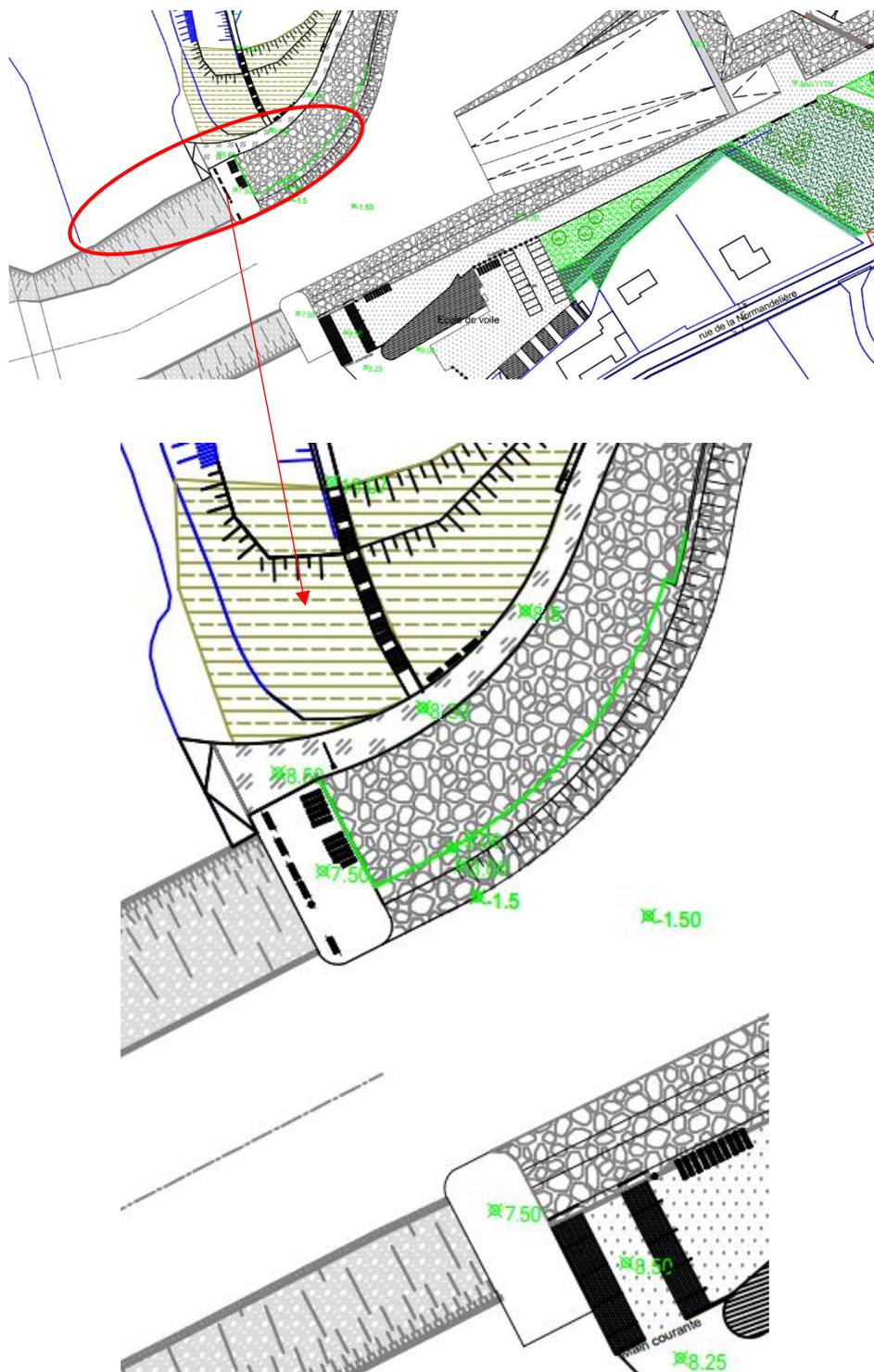
Le niveau minimum du quai a été fixé à +7,50 m CM soit une sécurité vis-à-vis de Xynthia de 0,6 m.

En considérant l'élévation recommandée pour Brétignolles-sur-Mer pour l'horizon 2100 : +0.60 m (Source : GIEC, conforme au PPRL du Pays de Monts), il est alors possible d'affirmer qu'un tel événement qui se produirait dans 100 ans n'aurait pas non plus de conséquence significative.

La cote moyenne des terrains autour du port étant calée entre 8mCM et 18 m CM, un tel niveau d'eau n'affectera pas non plus les terrains du secteur de la Normandelière (cf. carte ci-après).



En outre, suite aux recommandations de l'Autorité Environnementale, dans le but de renforcer la sécurité dans cette zone, il a été décidé de rehausser la protection en enrochements à 8.50m CM. Cette configuration très sécuritaire est ainsi présentée dans l'extrait de plan ci-dessous.



**NIVEAU DE PROTECTION DES ENROCHEMENTS AU NIVEAU DE LA PASSE D'ENTREE POUR PROTECTION SUPPLEMENTAIRE DE LA DUNE : PASSAGE DE 7.50M CM A 8 .50M CM SUR LA ZONE DE PROTECTION DE LA DUNE EN ENTREE DE PORT**

Ainsi, la configuration actuelle dune et l'interface dune –passe d'entrée assure une protection efficace contre un évènement comparable à la tempête Xynthia.

Le projet est conforme aux prescriptions du PPRL du Pays de Monts.  
Il prend en compte l'aléa de référence que constitue la tempête Xynthia ainsi que les prévisions d'élévation du niveau de la mer à l'horizon 2100.

### 3.2.21 – Le déplacement du sable

- ✓ En lien avec la sécurité dans le chenal.
- ✓ Les ouvrages seront-ils « transparents » en matière de transit sédimentaire ?
- ✓ Quelle est l'évolution probable des plages du Marais Girard et de la Normandelière ?

#### La tendance actuelle sur ces plages :

Les tendances actuelles des plages du Marais Girard et de la Normandelière est à l'érosion, sans pour autant savoir si celle-ci est tendancielle ou s'il s'agit d'un cycle. Quoiqu'il en soit les plages laissent ces dernières années apparaître plus de platier rocheux qu'il y a 15 ans.

#### Le non impact significatif des ouvrages sur le transit, comme base de conception du projet de port de Brétignolles sur mer :

La gestion sédimentaire d'un port est un des éléments contraignant sa conception. Pour limiter fortement l'impact environnemental de la création du port, de nombreuses études et modélisations ont été conduites pour arriver au dessin final d'ouvrages transparents, sans effet sur le transit littoral (ouvrages détachés de la côte).

Cette analyse et les choix associés sont présentés dans l'analyse des variantes du dossier porté à l'enquête :

Tableau 51: Ouvrages de protection classiques du port



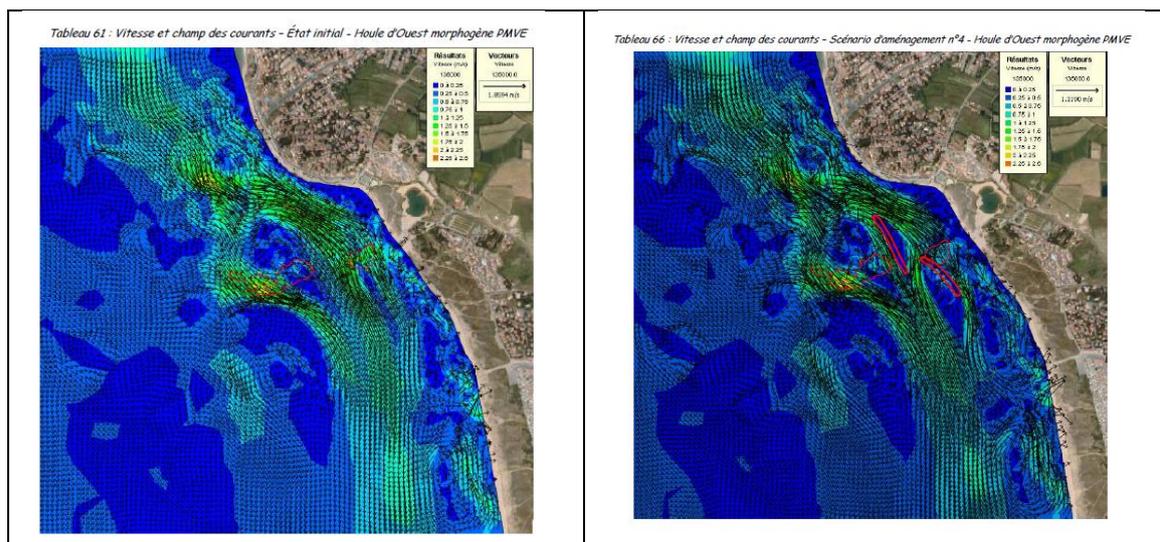
Tableau 52 : Variante d'aménagement n°1



Tableau 60 : Variante d'aménagement n°5



Après plusieurs modélisations, le scénario n°5 est apparu comme le plus transparent sur les courants (cf figure ci-après). C'est donc ce profil qui a été retenu.



Le Maître d'Ouvrage a fait le choix environnemental d'assumer des dragages réguliers avec remise dans le transit plutôt que de bloquer le transit littoral, au détriment des plages du sud de la Normandie.

La conception portuaire prend en compte ce besoin avec une géométrie d'ouvrages extérieurs limitant les modifications du transit.

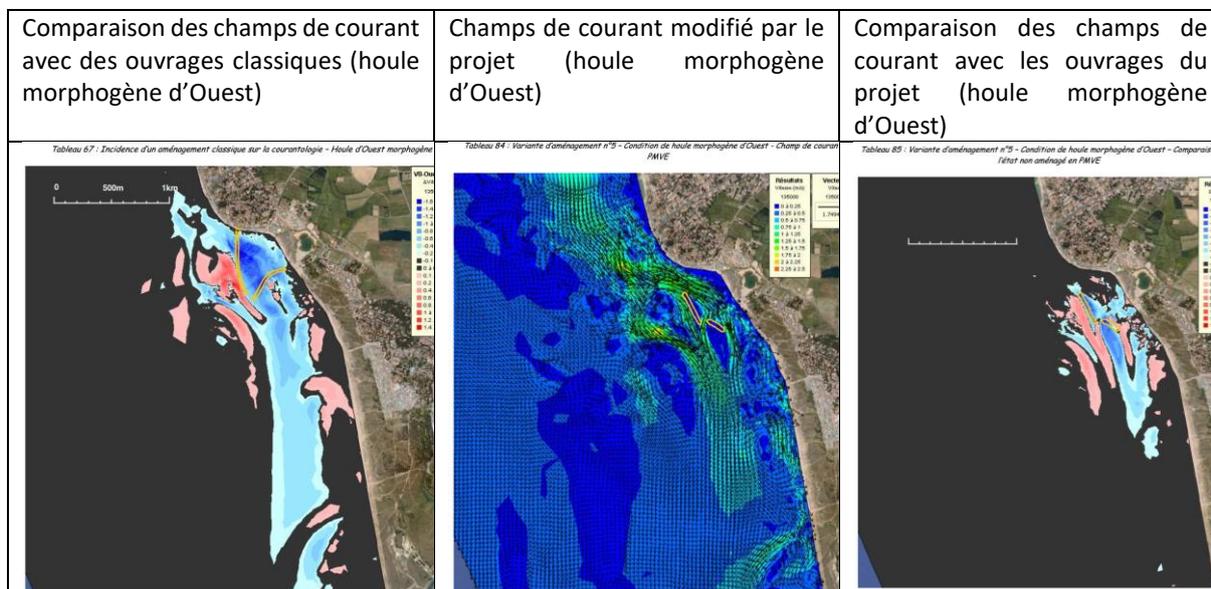
Les charges de dragage sont consciemment prévues et intégrées dans le plan d'exploitation.

Le principe du dimensionnement des ouvrages extérieurs de Brétignolles-sur-mer est ainsi de mettre en place un équilibre vertueux conciliant le développement du projet et la préservation de l'environnement. Des ouvrages extérieurs classiques, dont les jetées seraient reliées à la terre, auraient présenté l'inconvénient d'interrompre totalement le transit (sans pour autant empêcher dans certaines conditions l'accumulation de sable au sein de la passe d'entrée). Cette vision du projet, uniquement centrée sur l'usage du port, aurait conduit à une érosion significative au sud des ouvrages portuaires, comme c'est le cas assez systématiquement pour les ouvrages portuaires existants.

La conception finalement retenue pour les ouvrages extérieurs du port de Brétignolles ne modifie pas significativement les courants longeant la côte (courants longshore), responsables du déplacement des sédiments le long du littoral. Les courants longshore n'étant pas significativement affectés, ils maintiennent leur capacité de transport du sable et ainsi il n'est pas attendu de dépôt significatif de sable dans la passe d'entrée ou le chenal d'accès au port. Ce principe permet aussi de ne pas modifier les tendances actuelles visibles sur les plages du Marais Girard et de la Normandie.

Ces éléments ont été démontrés par les études hydrosédimentaires du projet.

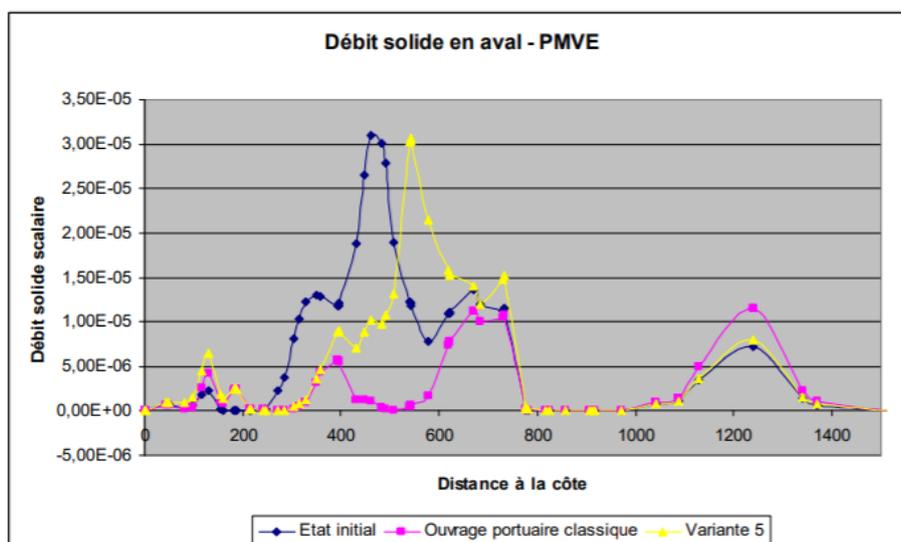
On voit en particulier que le débit solide (sable transporté par les courants) n'est que très peu différent entre la situation actuelle et la variante d'aménagement N°5 retenue pour le projet, tandis qu'elle est très différente pour un ouvrages portuaire classique :



On voit sur les résultats des simulations ci-dessus que l'influence des ouvrages retenus sur les courants est très réduite par rapport à un projet classique. Il s'agit là d'une condition de protection de l'environnement et notamment du transit sédimentaire et des phénomènes érosion accrétion qui y sont associés.

Le graphique ci-dessous montre que le débit de sable vers le sud n'est que très peu affecté par la variante n°5 (ligne jaune) par rapport aux conditions sans aménagement (ligne bleue), et contrairement à ce qui se produirait dans le cas d'ouvrages classiques (ligne rose ci-dessous)

Tableau 104 : Influence des aménagements sur le débit solide en aval



La conclusion des études hydrosédimentaires est sans ambiguïté :

## G. CONCLUSION

Les études hydrodynamiques et hydro-sédimentaires menées dans le cadre de la mission complémentaire MC2 ont permis de qualifier et quantifier un certain nombre de phénomènes qui avaient été intuités et anticipés au stade des études préliminaires.

Le processus itratif mis en œuvre a permis une optimisation de la position des ouvrages d'accès ainsi que de leur longueur. L'objectif a été de réduire au maximum la zone d'influence des ouvrages (le sillage) dans les écoulements naturels observés actuellement, tout en garantissant la qualité de la protection du plan d'eau en arrière des ouvrages.

Les impacts de la variante d'aménagement optimisée ont été évalués dans trois configurations météo-océaniques relativement fréquentes du site. Les résultats permettent d'avancer les constatations suivantes :

- L'impact de la présence des ouvrages sur la courantométrie locale ne se fait réellement sentir qu'à l'étale de pleine mer. A mi marée et à basse mer, l'influence des ouvrages est relativement faible.
- A pleine mer, le sillage des ouvrages est de l'ordre de deux fois la taille des ouvrages eux-mêmes. Cet ordre de grandeur est plutôt un bon résultat compte tenu qu'il est illusoire d'espérer obtenir un impact complètement nul sur la courantométrie. La véritable question concerne donc l'importance et l'influence de ce sillage sur les phénomènes de transit sédimentaires.
- Les modélisations hydro-sédimentaires ont permis de caractériser les différents flux sédimentaires sur le site, dans l'état initial, en présence des ouvrages, ainsi que dans un état d'aménagement de type aménagement portuaire classique. Les résultats montrent qu'en amont des aménagements, aucune modification des transits n'est à attendre. Au droit des ouvrages, une redistribution des transits sédimentaires de part et d'autre des ouvrages peut être observée. En aval, les flux sédimentaires sont légèrement (100 m) éloignés de la côte, mais les débits et les directions sont conservées. L'incidence est nulle à partir de 2 fois la longueur des ouvrages.
- Les ouvrages ainsi proposés dans la variante n°5 n'auront aucune incidence notable sur la stabilité du trait de côte de l'aire Natura 2000 sise au Sud de l'aménagement. Ils ne modifieront pas la qualité et la nature des échanges entre la plage et la dune au sein de la zone Natura 2000, ni de façon générale à l'aval du port.
- A titre d'information, le modèle hydro-sédimentaire a permis de montrer de quelle manière un aménagement portuaire classique aurait intercepté les flux sédimentaires pour n'en restituer à l'aval qu'une partie infime. Ce même modèle montre que ce n'est pas le cas de l'aménagement proposé dans le cadre de cette étude, puisque le débit solide est totalement restitué en aval transit des ouvrages. Ces éléments nous permettent de souligner le caractère très perméable des ouvrages ainsi définis vis-à-vis de la problématique des transits sédimentaires.

Les études ont également porté sur les risques de formation de tombolos. Leurs conclusions sont les suivantes :

### RISQUES DE CREATION D'UN TOMBOLO

Soit  $L$  la longueur de l'ouvrage et  $D$  sa distance au rivage. Il n'y a risque de formation d'un tombolo derrière un ouvrage parallèle au trait de côte que si sa longueur relative par rapport à sa distance à la côte est suffisamment grande :

$$(5.1) \quad \frac{L}{D} \geq a$$

Pour une longueur relative inférieure à l'unité, la probabilité de formation d'un tombolo est faible. Elle devient quasiment nulle lorsque la longueur relative est inférieure à 1/2. La sédimentation derrière l'ouvrage est pratiquement inexistante lorsque la longueur relative est inférieure à 1/3.

Si la longueur relative est supérieure à 2, la formation d'un tombolo est assurée. Si la longueur relative augmente encore, il y a alors possibilité de voir la création de deux tombolos avec formation d'une pièce d'eau emprisonnée entre eux.

Pour une longueur globale donnée, une série de brise-lames peut avoir une efficacité aussi intéressante qu'un seul brise-lames vis à vis de la protection du littoral, tout en limitant les risques de formation de tombolos. Ce procédé permet alors de construire le brise-lames dans une profondeur d'eau moindre.

Dans le cas présent :

- L'ouvrage Nord aura une longueur globale en pied de l'ordre de 400 m et sa distance moyenne à la côte sera supérieure à 300 m ; soit une longueur relative de 1.3.
- L'ouvrage Sud aura une longueur globale en pied de l'ordre de 200 m et sa distance moyenne à la côte sera supérieure à 200 m ; soit une longueur relative de 1.0.

Compte tenu des courants de houle qui longent les ouvrages, il apparaît donc que les risques de création de tombolos sont très faibles.

Si le risque de formation de tombolo est écarté, les études montrent que les plages du Marais Girard et de la Normandelière seront protégées de la houle grâce aux récifs. Elles seront donc moins exposées aux risques d'érosion.

Les ouvrages seront totalement transparents en matière de transit sédimentaire.  
Les plages environnantes ne seront pas altérées par la réalisation du projet.

- ✓ **Faut-il redouter un ensablement éventuellement plus important et non uniforme qui nécessiterait plus de 2 à 3 dragages par an ? Faut-il envisager des dragages « en urgence » ?**

Pour évaluer le volume des sédiments à draguer dans le port, il convient tout d'abord de présenter la nature et l'importance du transit sédimentaire devant la Normandelière. C'est l'objet des développements des pages 90 et suivantes de l'étude d'impact.

L'étude d'impact prend en compte les nombreuses études réalisées par le passé et souligne leur caractère relativement discordant.

Sur ce sujet, BRL et Jean BOUGIS distinguent deux notions qu'il convient de ne pas confondre :

- La capacité de transport qui est l'aptitude de la houle et des courants à transporter le sable sur une unité sédimentaire considérée ;
- La quantité de sable réellement transportée qui correspond au volume de sédiments transitant sur l'unité sédimentaire, du fait de la capacité de transport, mais également du stock de sable mobilisable.

L'étude DHI met en évidence une capacité de transport de 50 000 à 100 000 m<sup>3</sup> au droit des Roches du Repos.

Cependant, au vu des éléments bibliographiques disponibles, Jean BOUGIS estime le volume de sédiments réellement transportés devant les Roches du Repos entre 20 000 et 30 000 m<sup>3</sup> (cf. étude d'impact p.92).

Devant la Normandelière, la capacité de transport est importante mais le stock de sable disponible est limité.

Le document A prend en compte cette valeur haute pour chiffrer le coût des dragages annuels mais plusieurs éléments permettent d'affirmer que cette hypothèse est très pessimiste :

- La forme très évasée du chenal est conçue pour ne pas ralentir les courants, de sorte que la totalité des volumes transportés ne se déposera pas dans le chenal,
- Le transport est plus important lorsque la mer est la plus formée, et dans ces conditions, le dépôt de sable dans le chenal sera peu propice.

En réponse à une précédente question, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il envisageait l'acquisition d'une drague dédiée exclusivement au port de Brétignolles sur Mer, ce qui permettra un dragage régulier du port ainsi que des interventions en urgence sans surcoût.

Comme c'est le cas du port de Saint Gilles Croix de Vie, les dragages seront planifiés en dehors de la saison estivale, pour ne pas perturber l'activité balnéaire.

Les éventuels événements hydrosédimentaires brusques impliquant des interventions d'urgence sont généralement associés à des conditions hivernales de tempêtes, donc en période de plus faible exploitation.

Des dragages en période estivale semblent exclus.

En réponse à l'une des questions formulées au point 3.2.9, le maître d'ouvrage a indiqué dans le présent mémoire qu'il s'orientait vers l'acquisition d'une drague dédiée au port de Brétignolles sur Mer qui présente de nombreux avantages à un coût moins élevé que celui d'une mise à disposition de la drague de Saint Gilles Croix de Vie.

Ces opérations de dragage feront l'objet d'autorisations au titre de la loi sur l'eau.

Le maître d'ouvrage a également indiqué que les études conduites en 2009 permettaient d'avoir une connaissance précise des incidences des récifs sur le transit et l'agitation du plan d'eau.

- ✓ **Pouvez-vous donner des informations sur le transport, les durées d'utilisation de la drague, ses modalités de travail, là où elle peut stationner ?**

La drague sera stockée dans la zone technique. Les durées d'utilisation et les modalités de fonctionnement seront définies au stade PRO. Le budget provisionné pour ces opérations permet de faire face à une utilisation soutenue de l'équipement.

- ✓ **Selon quelle réglementation et comment seront rejetés les produits de dragage ?**

Les dragages font l'objet d'autorisations au titre de la loi sur l'eau. Les sédiments dragués, non pollués, seront remis dans le transit sédimentaire.

Les dragages feront l'objet de mesures de suivi et donneront lieu à la constitution d'un comité associant des représentants des plaisanciers et d'associations de protection de l'environnement.

- ✓ **Dans quel délai sera réalisée l'étude complémentaire prescrite par le Préfet maritime ? et quel type d'étude ?**

Comme indiqué précédemment, l'avis du Préfet Maritime n'appelle pas de nouvelle étude.

### 3.2.22 – La sécurité

---

- ✓ **Pouvez-vous nous fournir des exemples de brise-lames semi émergés utilisés pour protéger l'entrée d'un port ? Cela afin de lever le côté « expérimental » de ce projet.**

Les ports de plaisance se sont développés en majorité dans les années 1960 à 1990, à une époque où la prise en compte environnementale était plutôt faible, d'où les effets cumulés de l'effet hydrosédimentaire des ports et aménagements côtiers sur l'ensemble du littoral français.

Le présent projet de port se distingue donc de cette période en ayant inscrit le maintien du transit sédimentaire comme une des conditions prioritaires à respecter dans les choix de conception des ouvrages de protection du port.

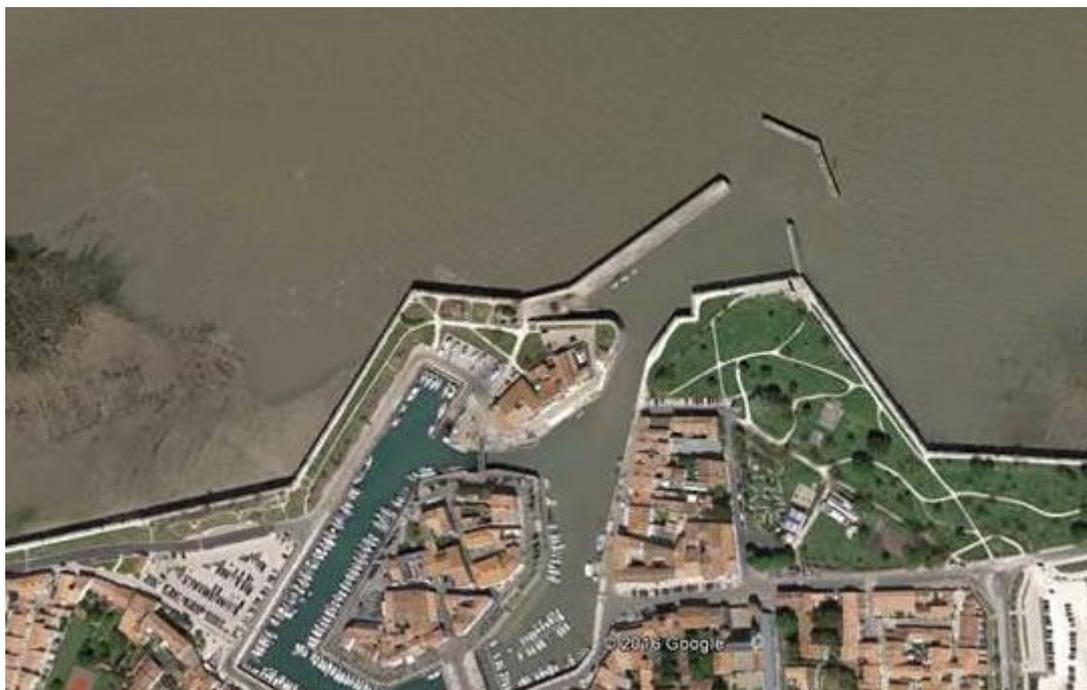
Les ouvrages du port en projet se distinguent des autres ports par :

- Leur géométrie en plan (détachés de la côte),
- Leur faible altimétrie.

Si la conception des ouvrages envisagés a été peu utilisée par le passé, du fait de la faible prise en compte des données hydrosédimentaires, il ne s'agit pas d'un port expérimental pour autant.

Il existe des exemples de ports protégés par des ouvrages détachés de la côte :

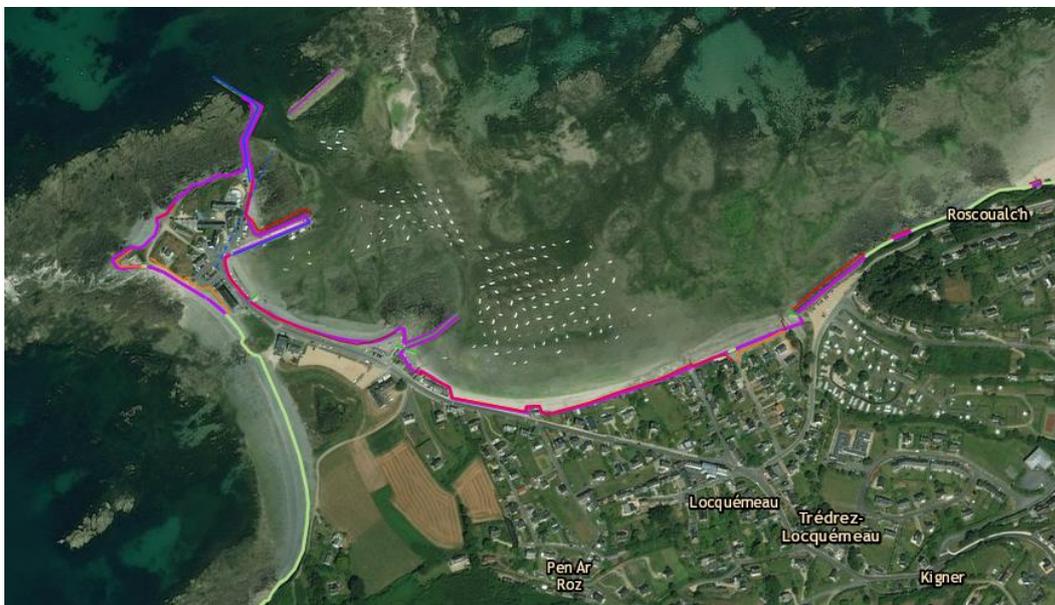
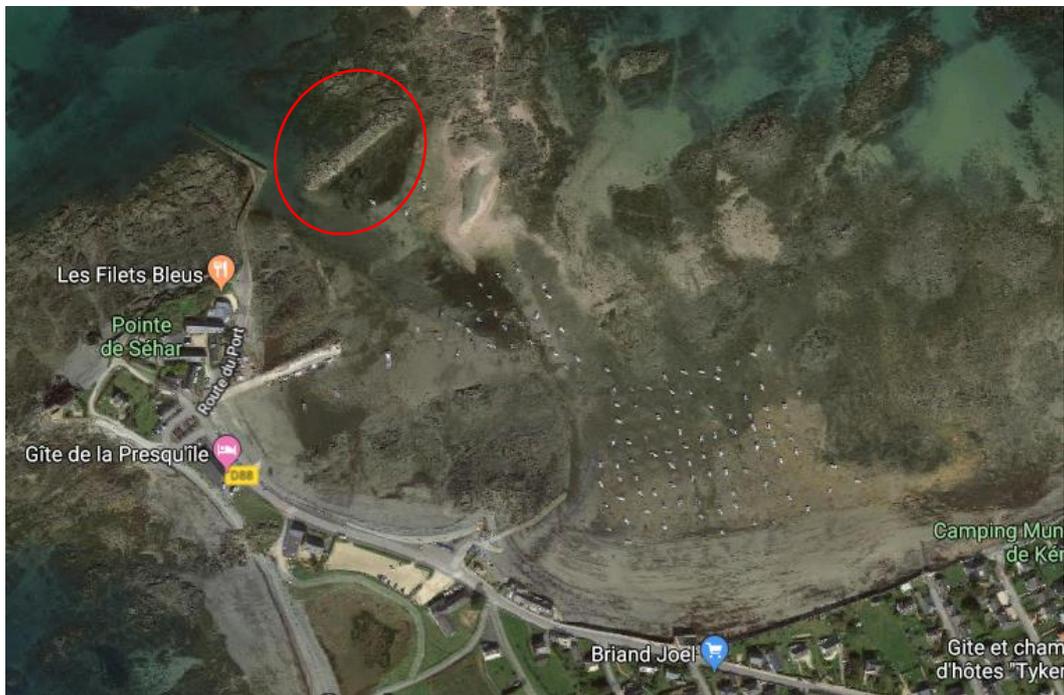
*Saint Martin de Ré :*



*Bizerte :*



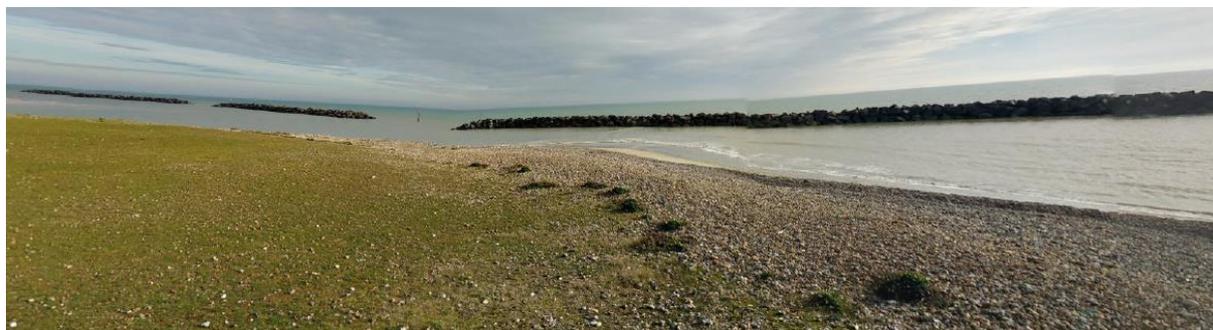
Tredrez-Locquémeau :



Comme cela a déjà été explicité, toutes les analyses permettant de s'assurer de l'efficacité des ouvrages en matière de réduction de l'agitation ont été réalisées courant 2009.

**Le principe fondamental de conception des ouvrages non reliés à la côte ne sera donc pas remis en cause.**

Il existe également des exemples d'ouvrages en mer semi-immergés :



*Elmer (RU)*



*Lido di Dante (Italie)*

✓ **Quelle étude complémentaire préalable allez-vous engager ?**

Comme indiqué précédemment, l'avis du Préfet Maritime n'appelle pas de nouvelle étude.

La conception des ouvrages sera affinée dans le cadre du déroulement normal des études de maîtrise d'œuvre (stades PRO puis EXE), avec le concours des entreprises lauréates des appels d'offres.

✓ **Pouvez-vous affirmer que la nécessité d'une digue reliant la côte aux récifs n'apparaîtra pas sitôt le port ouvert ?**

La synthèse reproduite dans le document C décrit le cheminement scientifique qui a permis de parfaire la conception des récifs.

L'ensemble des études conduites permettent de connaître avec précision la configuration des ouvrages nécessaires au maintien du transit sédimentaire et à la réduction de l'agitation dans l'avant-port.

Au-delà du principe de conception des ouvrages, les études préalables ont également pris en compte la provenance des matériaux nécessaires à leur réalisation. Ainsi, la taille des enrochements a constitué une problématique qui fait l'objet d'une analyse fine.

## 5.2. Stabilité en profil courant

Pour des raisons d'esthétique et de contraintes paysagères, les ouvrages extérieurs ne doivent pas être très hauts, tandis que pour des raisons d'efficacité ils ne doivent pas être très pentus.

Les formules habituellement utilisées (Hudson, van der Meer, etc.) ont été établies par les méthodes empiriques pour des ouvrages émergents ayant des pentes généralement comprises entre 1H/1V et 3H/1V. Dans ces conditions, la faible cote d'arase et les faibles pentes nous conduisent en limite, voire en deçà de la limite de leur domaine de validité.

Par ailleurs, compte tenu des dimensions des enrochements disponibles dans la carrière locale qui se sont avérées plus modestes que prévues (< 1 à 2 t), et de manière générale disponibles en Vendée (6 à 8 t), la vérification de la stabilité des enrochements qui n'étaient pas, à priori critique, l'est plus ou moins devenu au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Dans ces conditions, la réalisation d'essais en canal, nécessaire pour optimiser les dimensions caractéristiques du profil courant, est également devenue importante pour vérifier et améliorer les conditions de stabilité de sa carapace en enrochements.

Les blocs de forte densité présentaient des garanties évidentes en termes de stabilité, mais leur absence dans les carrières locales (qui produisent des enrochements < à 8 tonnes) a imposé des expertises complémentaires.

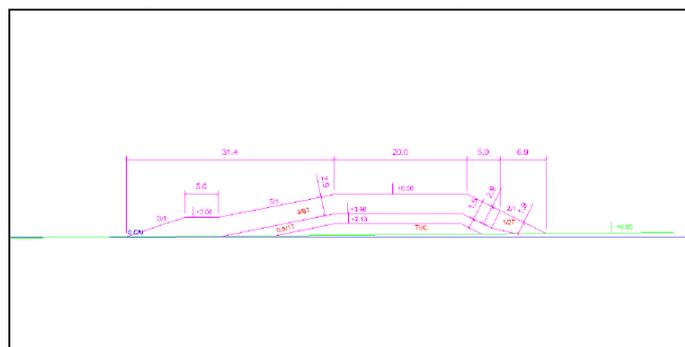
Des essais en canal à houle ont été nécessaires pour vérifier la stabilité de récifs constitués avec des enrochements susceptibles de provenir de carrières vendéennes.

Au final, c'est le profil n°3, dont la carapace est constituée de blocs ne dépassant pas 6 tonnes qui a présenté la plus grande efficacité (cf. extrait ci-après).

### E.2.2.3.3 Profil adopté à l'issue des essais

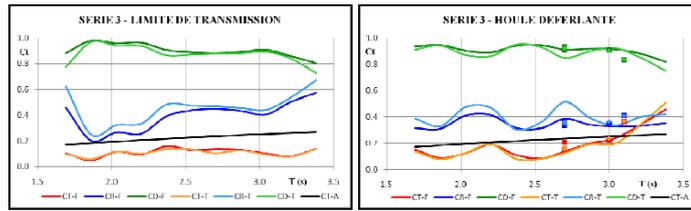
A l'issue des essais en canal sur le profil courant (stabilité et transmission) et sur le musoir (stabilité) [E8], c'est le profil 3 bis qui a été retenu (cf. figure 5.4).

Figure 5.4 : Profil 3bis - profondeur en pied 0,0 m CM.



Les figures 5.3 présentent les coefficients de transmissions obtenus pour la hauteur à la limite de la transmission et pour la hauteur au déferlement devant l'ouvrage.

Figures 5.3 : Profil 3 : a) limite de franchissement - b) Houle déferlante.

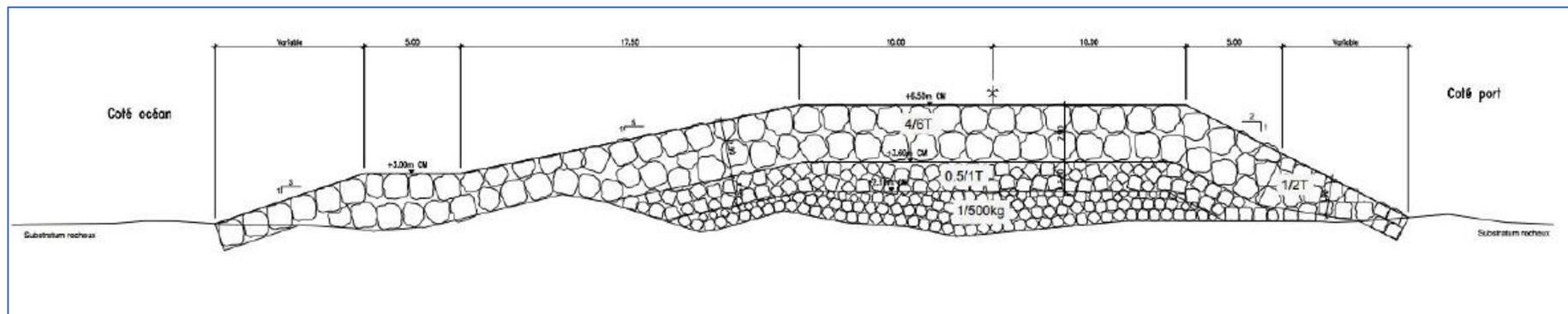


Le tableau 5.4 présente les conditions d'agitation retenues pour l'étude de l'agitation dans le port et pour l'étude des ouvrages internes de protection. Ces valeurs sont conservatives. En tout état de cause, l'agitation significative maximale transmise de 1.6 m pour les conditions d'occurrences décennales ou centennales et de la moitié pour les cas plus fréquents. Les états de mer de hauteur inférieure à  $H_s=2$  m sont quasiment complètement atténués par l'ouvrage.

Tableau 5.4 : Caractéristiques de la transmission des profils courants pour le niveau d'eau d'occurrence centennale +6.40 m CM.

Profil n°	h (m)	H <sub>b</sub> (m)	Agitation incidente			Ct (-)	Agitation transmise		
			H <sub>s</sub> (m)	H <sub>1/10</sub> (m)	H <sub>max</sub> (m)		H <sub>s</sub> (m)	H <sub>1/10</sub> (m)	H <sub>max</sub> (m)
1	8.4	3.3	5.0	5.7	6.9	0.4	2.0	2.3	2.8
2	8.4	3.3	5.0	5.7	6.9	0.4	2.0	2.3	2.8
3	6.4	2.5	3.9	4.5	5.4	0.4	1.6	1.8	2.2

Le profil retenu, réalisé à partir d'embrochements pouvant provenir de carrières locales, permet de réduire significativement la houle en limitant la hauteur de l'agitation transmise à moins de 2 m. Sur cette base, des modélisations ont été conduites pour déterminer l'agitation à l'intérieur du port (cf extrait ci-après).

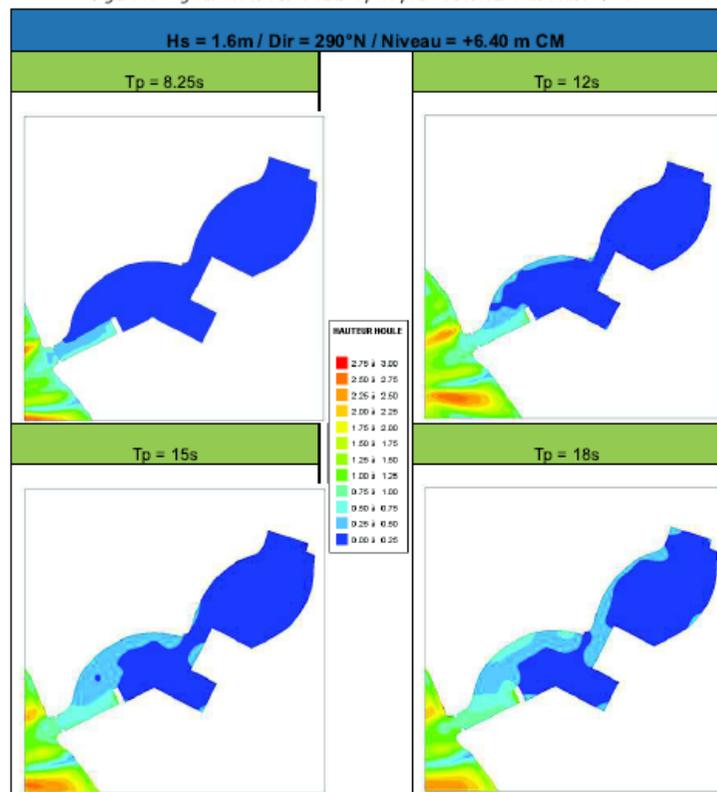


## 6. RESULTATS

Les résultats sont sous forme de planches graphiques représentant l'agitation maximale atteinte en chaque point du modèle. Ces derniers sont regroupés en annexe 1.

La figure ci-dessous illustre les résultats pour une direction d'incidence, ici 290°N. La première analyse qui suit détaille les résultats de ce scénario. La deuxième analyse regroupe l'ensemble des scénarii.

Figure 11 - Agitation résiduelle dans le port pour le secteur d'incidence 290°N



(Source : BRU)

L'analyse des résultats ci-dessus nous amène aux points suivants :

- ▶ Période pic 8.25s : L'agitation reste principalement localisée dans l'axe du chenal et de la plage d'amortissement. Les bassins 1 et 2 ont une agitation inférieure à 0.25m,

- ▶ Période pic 12s : Une grande partie de l'agitation reste localisée une nouvelle fois entre le chenal et la plage d'amortissement. De petites zones longeant la berge Nord voient leur agitation augmentée légèrement (comprise entre 0.25 et 0.50 m).
- ▶ Période pic 15s : Le chenal et la plage d'amortissement canalisent une part de l'énergie de la houle incidente. La zone longeant la berge Sud est légèrement plus impactée comparativement à la période pic 12s. Les bassins restent avec une agitation inférieure à 0.25m,
- ▶ Période pic 18s : Même si la plage et le chenal canalisent la majeure partie de la houle, les berges Nord du bassin 1 voient leur agitation légèrement augmentée (comprise entre 0.50 et 0.75m). Pour cet événement les berges Nord du bassin 2 se trouvent elles aussi légèrement impactées avec une agitation comprise entre 0.25 et 0.50m.

Une analyse a été conduite de la même façon sur les 16 directions d'incidence (soit 64 scénarii). La synthèse est décrite en suivant :

- ▶ L'agitation :
  - Dans le chenal devant la plage d'amortissement ne dépasse pas les 1.25m,
  - A l'intérieur du bassin n°1 ne dépasse pas les 0.50m,
  - Au niveau du chenal de navigation du bassin n°1 ne dépasse pas les 0.75m,
  - A l'intérieur du bassin n°2 ne dépasse pas les 0.25m,
  - Au niveau du chenal de navigation du bassin n°2 ne dépasse pas les 0.50m.
- ▶ Quel que soit les directions d'incidence :
  - L'agitation la plus importante se trouve canalisée entre le chenal de navigation et la plage d'amortissement,
  - Les zones impactées par l'agitation à l'intérieur du port sont d'autant plus importantes que la période pic augmente.
- ▶ La direction la plus pénalisante pour le plan d'eau est 190°N, (hauteur maximale atteinte dans le chenal 1.50m),
- ▶ Quel que soit le scénario modélisé les critères d'agitation dans les bassins et les chenaux de navigation sont respectés,
- ▶ L'agitation dans la passe d'entrée du port reste importante mais diminue rapidement au fur et à mesure de son avancée dans le port.

Sur la base de ces éléments, la Grande Commission Nautique a estimé que le projet de port présentait toutes les garanties de sécurité et pouvait donc être mis en service, moyennant la mise en place d'un balisage maritime adapté.

Malgré cet avis, plusieurs personnes ont exprimé durant l'enquête des doutes sur l'accessibilité nautique du port par mer formée.

Le maître d'ouvrage accorde peu de crédit à ces allégations qui ne reposent sur aucun fondement scientifique. Il rappelle que ce site, sans aucun aménagement, permet déjà la mise à l'eau de nombreux bateaux sans qu'aucun incident majeur n'ait été répertorié dans le chenal.

La seule difficulté, qui n'est pas négligeable, est l'effet des vagues de bord qui sont à l'origine de nombreux incidents sur la plage, puisqu'aucun ouvrage ne permet aujourd'hui d'accoster en sécurité. De nombreuses observations ont confirmé ce phénomène et ses conséquences.

L'objet du projet est de compléter cette protection naturelle par :

- Deux récifs qui visent à limiter la houle à moins de 2 m dans l'avant-port,
- Le creusement du chenal à la cote -1,50 m CM pour éviter que les bateaux ne talonnent,
- La mise en place d'ouvrages complémentaires à l'intérieur du bassin pour limiter l'agitation à des valeurs correspondant aux standards de sécurité et de confort usuels.

En réponse à une précédente question, le maître d'ouvrage a démontré que très peu de ports de plaisance étaient accessibles 365 jours/an.

L'avis du Préfet Maritime ne remet pas en cause les conclusions des études précédemment réalisées. Il appelle l'attention du maître d'ouvrage sur les phases ultérieures de développement du projet.

Les études à venir (phase PRO et EXE) auront pour but d'affiner les études préalables avec l'appui des bureaux d'études des entreprises retenues.

En aucun cas, ces études ne conduiront à créer une digue reliée à la côte.

Le port de Brétignolles sur Mer est l'un des tous premiers ports de plaisance à prendre en compte les données hydrosédimentaires dès sa conception.

Cette conception fait appel à des techniques de génie maritime couramment utilisées.

Les ouvrages proposés sont le fruit de nombreuses expérimentations qui dépassent très largement les attentes du Préfet Maritime.

Au vu de ces éléments scientifiques, le maître d'ouvrage est en mesure d'affirmer que :

- Les ouvrages proposés seront sans aucun effet sur le transit sédimentaire,
- Le port répondra aux exigences usuelles de sécurité et de confort nautique et qu'il ne sera pas plus dangereux que les autres ports de plaisance.

En aucun cas, la nécessité d'une digue reliée à la côte n'apparaîtra. En cas de difficulté, l'exploitant devra assurer l'information des plaisanciers.

- ✓ **Quelle modification entre le projet soumis à enquête en 2011 et celui-ci, sur les brise-lames ?**

Les ouvrages en mer du projet actuel sont rigoureusement identiques à ceux du projet soumis à l'enquête en 2011. Ils ont été optimisés à la suite d'études de modélisation demandées par la Grande Commission Nautique en 2009.

- ✓ **Avez-vous prévu d'installer un garde-corps autour de cette plateforme ?**

La mise en place d'un garde-corps autour de la plateforme semble effectivement s'imposer. La Communauté de Communes prendra en compte cette suggestion.

### **3.2.23 – L'utilité publique**

---

- ✓ **Quelles réponses, permettant d'éclairer la commission d'enquête sur l'utilité publique, le Maître d'ouvrage peut-il apporter aux observations défavorables résumées ci-dessus et en particulier à celles concernant l'expropriation des terrains ?**

La notion d'utilité publique est bien établie et n'a pas varié. Depuis 1971 (Arrêt Ville Nouvelle Est), le Conseil d'État considère qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Par ce raisonnement, il met en balance les avantages du projet avec ses inconvénients, qu'il s'agisse de son coût, de ses répercussions sur l'environnement ou de ses conséquences sur la propriété privée

Comme cela a été indiqué dans le présent mémoire, la réalisation du projet répond à des raisons d'intérêt public majeur. Les avantages attendus de l'opération sont nombreux et rappelés dans le dossier d'enquête publique, notamment en page 76 du document A. Ils sont évoqués et détaillés à plusieurs reprises dans le présent document.

Les incidences sur les activités humaines sont très limitées. Le dossier démontre que les impacts sur les déplacements et les activités balnéaires sont réduits, voire même positifs.

Les incidences sur l'environnement ont été évitées ou réduites et les impacts résiduels sont intégralement compensés par des mesures compensatoires dont la pertinence a été reconnue par l'autorité environnementale.

L'évaluation des incidences financières et fiscales démontre elle-aussi l'intérêt du projet, puisque l'opération ne pèse pas sur la fiscalité et propose un gisement de ressources nouvelles pour les collectivités à l'initiative du projet.

Les conclusions du dossier sur l'absence d'alternative n'ont pas été démenties au cours de l'enquête.

Comme indiqué plus haut dans le présent document, les atteintes à la propriété privée sont limitées. La commune est propriétaire de la très grande partie des emprises nécessaires à la réalisation des

travaux et l'expropriation est essentiellement justifiée par la nécessité de mettre en œuvre des mesures compensatoires efficaces.

La délimitation des zones acquises dans le cadre de ces mesures résulte d'une analyse scientifique (voir sur ce point les réponses relatives aux mesures compensatoires) et seules les parcelles réellement adaptées aux mesures de compensation sont visées par l'enquête parcellaire.

Les parcelles expropriées sont peu utilisées et leur entretien est inégal. Le projet envisagé garantit la poursuite de l'activité agricole et favorise la renaturation du milieu naturel.

L'utilité publique du projet est pleinement démontrée et justifie l'expropriation de parcelles peu entretenues.

<i>Intérêt de l'opération</i>
<p><b>Economie locale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création de nombreux emplois (durant les travaux et 113 emplois directs et indirects en phase exploitation),</li> <li>▪ Création d'entreprises et de nouvelles activités liées à l'exploitation du port,</li> <li>▪ Renforcement de la capacité portuaire globale du Pays de Saint Gilles Croix de Vie permettant d'accueillir de plus grosses unités dans le port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie, y compris les mises à l'eau des usines BENETEAU,</li> <li>▪ Développement des capacités d'accueil des navires en escales (retombées économiques estimées à 152 €/nuitée d'escales),</li> <li>▪ Création de nouvelles places d'amarrage participant à l'essor de l'industrie nautique, particulièrement implantée sur le Pays de Saint Gilles Croix de Vie.</li> </ul>
<p><b>Finances locales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un équipement public s'autofinçant totalement et générant des recettes importantes à court et long termes pour les collectivités concernées (redevances d'occupation du domaine public, taxes diverses,...).</li> </ul>
<p><b>Vie sociale / culture / sport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un nouveau lieu de vie dans la commune, financé exclusivement par les recettes d'exploitation du port,</li> <li>▪ Le port est un lieu de promenade, de loisirs et d'activités pour la population toute entière, le site n'est pas réservé aux seuls plaisanciers,</li> <li>▪ Le port est un site privilégié pour l'accueil d'événements festifs et culturels,</li> <li>▪ Les nouvelles infrastructures permettent le développement des sports nautiques qui seront proposés, notamment aux scolaires, par l'école de voile municipale.</li> </ul>
<p><b>Tourisme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un nouveau pôle d'attractivité sur le bassin de vie concourant à l'augmentation de sa fréquentation touristique avec des retombées pour toute l'économie locale,</li> <li>▪ Renforcement de « l'image de marque » nautique du Pays de Saint Gilles Croix de Vie,</li> <li>▪ Augmentation du bassin de navigation vendéen grâce à la création d'un nouvel abri entre Saint Gilles Croix de Vie, l'île d'Yeu et les Sables d'Olonne.</li> </ul>

<p><b>Environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet s'inscrit dans un espace naturel et rural enclavé, fragilisé par la pression urbaine littorale et assure à cet espace l'absence de toute urbanisation future (délimitation d'enveloppes compensatoires autour des emprises portuaires interdisant tout projet immobilier),</li> <li>▪ Suppression des mises à l'eau depuis la plage avec des engins potentiellement polluants et pouvant impacter les habitats ou les espèces occupant l'estran.</li> </ul>
<p><b>Sécurité nautique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suppression de la mise à l'eau des embarcations sur remorques depuis la plage,</li> <li>▪ Création de nouvelles places refuges pour les plaisanciers en transit,</li> <li>▪ Amélioration des conditions d'enseignement de la voile sur un plan d'eau sécurisé et dédié à cette pratique,</li> <li>▪ Sécurisation de la cohabitation des différentes utilisations du domaine public naturel (baignade, plaisance,...).</li> </ul>
<p><b>Sécurité sanitaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un plan d'eau de baignade conforme aux normes sanitaires en vigueur,</li> <li>▪ Modification des conditions d'écoulement du ruisseau de la Normandelière : suppression des écoulements sur la plage / rejet dans le bassin portuaire.</li> </ul>

### 3.2.24 – Les aspects sociologiques

---

- ✓ **Si le port projeté devait se réaliser, sur quel(s) atout(s) différenciant et sur quelle(s) image(s) touristique(s) ? -quel slogan- pourrait être fondé le développement touristique du pays de St Gilles d'une part et la station brétignollaise d'autre part ?**

La création d'un nouveau port sur le Pays de Saint Gilles Croix de vie conforte la vocation maritime de ce territoire. Il en constitue à la fois un nouvel accès, par la mer, mais également un point de départ pour mettre en tourisme tout un territoire et même au-delà.

Le positionnement touristique du port de Brétignolles et à terme des ports du Pays de Saint Gilles Croix de Vie a été construit en référence au modèle Odyssea® porté par la Fédération Française des Ports de Plaisance.

Le projet européen Odyssea qui a été développé par la Fédération Française des Ports de Plaisance s'appuie sur le rôle historique du port pour relier la mer, la cité et les terroirs de l'arrière-pays. Avec Odyssea, le port de plaisance se positionne comme un pôle d'attractivité important fondé sur une identité territoriale forte et qui s'inscrit dans une démarche de développement économique durable. Le projet propose notamment de développer et faciliter la mise en réseau de partenaires public/privé, et de développer la coopération territoriale européenne dans la conduite d'actions communes.

#### **Odyssea en quelques mots**

Portée par le Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP), le programme Odyssea, à vocation de croissance bleue, économique et culturelle, a été retenu comme programme stratégique par l'Union Européenne.

Ce programme repose sur l'idée suivante : le port rayonne sur tout un territoire littoral et rural. On peut en déduire un nouveau positionnement touristique : le port comme vitrine d'un territoire et de son identité.

Le programme Odyssea vise à créer un réseau exemplaire de villes portuaires, maritimes et côtières, par la création de destinations touristiques uniques et compétitives. Odyssea est également un label qualifiant une offre de produits d'excellence née de la mise en réseau des acteurs locaux.

5 grands axes stratégiques « Odyssea Croissance bleue 2014 - 2020 » sont repris dans le label Odyssea :

*Axe 1. Les investissements innovants et éco-compatibles concernant l'aménagement des destinations portuaires et côtières « voies bleues »*

*Axe 2. La mise en réseau exemplaire des villes portuaires, côtières dans un développement exemplaire de mise en écotourisme des voies bleues et voies vertes, de valorisation culturelle et de médiation numérique*

*Axe 3. Le plan « Qualité des ports et des destinations portuaires » : accueil, montée en gamme des services, accessibilité pour tous, formation des acteurs concernés.*

*Axe 4. La gestion environnementale exemplaire avec l'éco-mobilité, l'organisation de l'itinérance douce : le concept d'Eco-gare Odyssea Protect et l'évolution de la certification Ports Propres en norme commune européenne.*

*Axe 5. Le développement d'un nouveau modèle d'économie plus solidaire, plus éthique, plus respectueux de l'environnement.*

Les destinations Odyssea reposent sur 6 piliers : la culture et le patrimoine, le tourisme durable avec la création d'une nouvelle offre, l'itinérance Mer-Port-Terroir, la promotion, réservation, commercialisation, la coopération territoriale, l'éthique environnementale

Elles se déclinent ensuite en 4 types d'escales : Nature, Culture, Nautique et Saveurs.

En novembre 2014, la commune de Brétignolles sur Mer a adhéré à la démarche « Odyssea » (délibération du Conseil municipal n°2014-368 du 12 novembre 2014). Cette adhésion doit permettre de concrétiser les orientations ci-dessus au travers d'actions qualifiantes, et notamment :

➤ **Former les personnels portuaires :**

Ces formations permettront d'aborder les savoir-faire liées au cœur de métier mais porteront également sur les thèmes suivants : l'accueil, la maîtrise des langues étrangères, la connaissance du territoire (offres touristiques), maîtrise des outils numériques et des techniques de communication, l'environnement,...

Ces formations organisées à l'échelle des ports du Pays de Saint Gilles Croix de Vie pourront être conduites en partenariat avec le lycée Eric Tabarly aux Sables d'Olonne dédié aux métiers de la Mer ou en lien avec le futur lycée polyvalent de saint Gilles Croix de Vie qui accueillera ses premiers élèves à la rentrée 2021.

➤ **Développer un accueil de qualité au sein d'un comptoir culturel nautique**

La capitainerie qui traditionnellement est réservée aux usagers du port devient un espace ouvert à tous (plaisanciers, habitants, touristes, ...). Elle accueillera le bureau touristique de Brétignolles sur Mer ainsi qu'un espace d'interprétation point de départ d'itinéraires de découvertes mettant en valeur le patrimoine géologique, archéologique et naturel de la commune.

La capitainerie est positionnée le long de la voie traversant le port qui relie les deux espaces agglomérés de la commune. Elle offrira l'ensemble des services aux plaisanciers en privilégiant les TIC pour faciliter les démarches des usagers.

L'Office de Tourisme assurera quant à lui ses missions d'information, de promotion et de commercialisation des offres touristiques.

L'espace d'interprétation pourra accueillir le mobilier collecté à l'occasion des fouilles archéologiques sur le secteur. La mise à disposition d'un squelette d'éléphant antique retrouvé dans les tourbes de la plage de la parée ou de mobiliers ayant appartenu aux navires naufragés sur les côtes brétignollaises viendront enrichir un parcours de découverte qui pourrait se décliner notamment autour des thèmes suivants : la formation géologique et l'évolution des paysages, les occupations humaines, l'histoire nautique, les patrimoines naturels.

Les médiations proposées privilégieront les innovations technologiques (applications smartphones, géolocalisation, outils numériques, ...) qui permettent une intégration discrète dans les milieux et préservent d'un entretien coûteux de mobiliers exposés aux conditions météorologiques.

➤ **Organiser la mobilité à partir du port et vers le port**

Parmi les actions visant à assurer cette mobilité on peut citer :

- La création d'un arrêt de la ligne permanente 168 (Les Sables d'Olonne-Saint Jean de Mont) du réseau de transport collectif Cap Vendée.
- La mise en place d'une éco-gare sur le port permettant aux plaisanciers de louer des véhicules électriques, des gyropdes, des cycles, ... Cet espace peut être développé par l'intermédiaire d'un partenariat avec le secteur privé ou commercialiser à partir de la capitainerie.
- Le développement des liaisons douces (cycles et piétons) entre le port, la ville et le territoire du pays de Saint Gilles Croix de Vie. Le département de la Vendée bénéficie d'un des maillages de pistes cyclables les plus importants du territoire français. Le site de la Normandelière est traversé par le sentier de GR et l'Euro vélo 1 qui relie le cap Nord au Portugal. Ce maillage de voies vertes est un préalable essentiel à l'organisation de l'itinérance autour des ports. Il peut être complété par l'existence de voies bleues navigables avec des embarcations légères (le Jaunay et l'Auzance) qui permettent de découvrir des zones humides d'intérêt remarquables en liaison avec le littoral. Il s'enrichit enfin des patrimoines naturels et culturels vendéens à moins d'une heure du port.

➤ **Mettre en tourisme les patrimoines à moins d'une heure du port de Brétignolles**

Sur la base d'un marketing de l'offre touristique élaboré avec l'ensemble des filières professionnelles concernées, il s'agit de développer des produits touristiques valorisant les ressources du territoire.

Un premier diagnostic a permis de recenser les ressources locales, de les classer en plusieurs thèmes en privilégiant les éléments les plus identitaires à moins d'une heure du port.

Escale nautique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les plages (5 plages surveillées)</li> <li>• Les ports d'escale de la Vendée</li> <li>• La pêche à pied (animations-initiations), la pêche loisirs (autour des plans d'eau douce et des rivières (Jaunay, Auzance,...), surf casting, sorties en mer) et la pêche professionnelle (découverte de la criée de St Gilles,...)</li> <li>• La voile (partenariat avec l'école de voile municipale en mer et sur le bassin d'évolution de 1.5 ha prévu dans le projet)</li> <li>• Les sports de glisse (2 sites de surf majeurs : les Dunes et la Sauzaie qui a accueilli plusieurs WQS et les championnats de France en 2013)</li> <li>• La plongée</li> <li>• L'itinérance en canoës sur les rivières</li> <li>• La thalassothérapie (Les Sables d'Olonne, St Hilaire de Riez)</li> <li>• L'industrie de la plaisance et notamment l'entreprise Bénéteau implantée sur le Pays de St Gilles Croix de Vie</li> <li>• Les grands évènements : Fête du nautisme (avec des partenaires locaux bien identifiés – 200 initiations/an), Vendée Globe, la Solitaire du Figaro</li> </ul>
Escale nature	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voies vertes : Les nombreux sentiers pédestres (sentier douanier-GR8) et itinéraires cyclables en site propre, la randonnée équestre,...</li> <li>• Voies bleues : promenades en canoës, promenade en bateau dans les marais d'Olonne, les îles d'Yeu et de Noirmoutier, ...</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les milieux : Dunes du Jaunay , de la Gachère, les marais (marais d’Olonne, marais breton, venise Verte,...) massifs forestiers (Forêt d’Olonne, Forêt de Monts, ...) lacs et retenues d’eau, les rivières.</li> <li>• Le patrimoine géologique : série de Brétignolles</li> </ul>
--	---

<b>Escale culture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorisation du patrimoine archéologique de Brétignolles et des environs</li> <li>• Musées, châteaux, églises de Vendée</li> <li>• L’artisanat d’art</li> <li>• Les écrivains et artistes locaux</li> <li>• Les Fêtes locales</li> <li>• Le folklore et traditions</li> <li>• Le parc historique du Puy du Fou</li> </ul>
<b>Escale saveurs et terroirs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en valeur des produits bénéficiant d’AOP ou labels de qualité : <i>la sardine de Saint Gilles Croix de Vie, les huîtres Vendée Atlantique, la sole « sablaise », le sel marin, ...</i></li> <li>• <i>Le vignoble des Fiefs Vendéens désigne depuis peu une appellation d’origine contrôlée. Ses vignes se situent dans la partie sud du département, et dans cinq terroirs distincts : Brem (qui s’étend sur le territoire de la commune de Brétignolles), Chantonnay, Mareuil, Pissotte et Vix</i></li> <li>• <i>Les produits de la terre, la brioche vendéenne, la moquette, le beurre, le jambon de Vendée, le préfou,...</i></li> <li>• Restaurants gastronomiques dont 2 chefs étoilés à quelques pas du site de la Normandelière</li> <li>• L’existence de randonnées gastronomiques</li> <li>• Halles et marchés locaux</li> <li>• Maisons du terroir</li> <li>• Les marais salants</li> </ul>

L’adhésion à la démarche Odyssea permet également :

- De bénéficier de l’expertise de la Fédération Française des Ports de Plaisance et du GEC Odyssea,
- D’intégrer un réseau exemplaire de ports européens,
- D’adopter un référentiel de bonnes pratiques dès la phase projet,
- D’être l’un des pilotes sur la façade atlantique et en Vendée,
- D’expérimenter d’autres modes de gouvernance et initier de nouveaux partenariats,
- De renforcer l’attractivité de la destination,
- De prévoir et élargir les retombées économiques du port de plaisance,
- De bénéficier du label Odyssea pour accéder à des financements européens.

Les atouts de Brétignolles-sur-Mer en tant qu’« Escale Patrimoine Phare de la Vendée » sont nombreux :

- Position centrale sur le littoral vendéen et confortement du maillage des ports vendéens
- Le Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie : une destination touristique bien identifiée

- Des patrimoines naturels et culturels à moins d'1 heure
- Des partenaires institutionnels et des acteurs professionnels déjà mobilisés
- L'adaptabilité du projet dès sa conception aux exigences du cahier des charges Odyssea : créer un espace de projet et de développement territorial durable (valorisation des patrimoines, création de nouveaux emplois, solutions propres de déplacement, ...)
- Penser le port comme un espace de vie au service d'un territoire plutôt que comme la seule réponse au besoin en anneaux.

### **Ce positionnement touristique du port de Brétignolles a vocation à s'étendre aux ports du Pays de Saint Gilles Croix de Vie.**

Le transfert de la compétence portuaire à la Communauté de Communes facilite la mise en œuvre des actions de mutualisation et de mise en réseau entre les ports de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie et de Brétignolles sur Mer mais également avec le port de pêche de saint Gilles Croix de Vie.

Parmi ces actions on peut retenir celles qui visent à favoriser la mobilité des plaisanciers entre les ports à travers la mise en place de passeports. Plusieurs initiatives sur la façade atlantique existent mais aucune au niveau des Pays de la Loire et de la Vendée. A l'instar des dispositifs comme le « Pass-Ports Morbihan développé par la SAGEMOR ce dispositif permet aux adhérents de bénéficier de nuitées d'escales gratuites dans les ports du réseau. Les avantages sont multiples :

- Donner des avantages aux plaisanciers (gratuité escales, offre de services complémentaires,...),
- Dynamiser la navigation et favoriser la mobilité des plaisanciers,
- Permettre une meilleure gestion des places (meilleure connaissance des entrées et sorties, mise en place d'une centrale de réservation),
- Libérer des places dans les ports d'attache (notamment en période estivale),
- Favoriser les retombées économiques locales (les retombées sont surtout générées par la mobilité des bateaux)

La coopération portuaire peut également s'appuyer sur le développement des nouvelles technologies (applications via la téléphonie mobile, réservation en ligne, ...) pour automatiser la gestion des ports de plaisance et offrir de nouveaux services aux plaisanciers (exemple : Marina Pass).

Ce positionnement ne se construit pas en opposition avec l'image de la station balnéaire brétignollaise identifiée parfois à travers le slogan « la mer à la campagne, mais il la complète, l'élargit et confère à Brétignolles-sur Mer le statut d'une ville littorale dont la proximité avec la mer contribue de manière durable à l'attractivité et au cadre de vie.

Quant à la définition d'un nouveau slogan synthétisant l'image future de Brétignolles-sur-Mer doté d'un port de plaisance, il exige au préalable un travail collaboratif suspendu au résultat de la présente enquête et des décisions administratives qui pourront suivre.

Toutefois on peut identifier quelques-unes des lignes de force de cette future image.

- Le port est un équipement nautique structurant qui complète la gamme des loisirs nautiques que l'on peut pratiquer au Sud du Pays de Saint Gilles Croix de Vie. Il tire pleinement parti du positionnement littoral de la commune et il renforce l'image maritime de Brétignolles-sur-Mer localement, régionalement et nationalement.

- Le port est un équipement urbain structurant pleinement intégré à l'espace urbain, relié au coeur de ville par des voies routières et un maillage dense de pistes cyclables et de sentiers piétonniers. A l'image des grands parcs urbains, il offre un nouvel espace de loisirs et de promenade, accessible à tous les publics y compris les personnes à mobilité réduite. Il renforce dans l'espace urbain la perception de la mer et il structure de nouvelles mobilités urbaines à partir du port et vers le port.
- Le port est un équipement structurant du paysage pleinement intégré à son environnement naturel. Il conjugue dans le traitement paysager des rives et des espaces environnants, les ambiances maritimes et bocagères. Il limite les constructions au strict nécessaire. Il offre de nouvelles perspectives de restauration des milieux naturels, au-delà des seules mesures de compensation. Il s'inscrit en cela pleinement dans la stratégie de développement durable de la commune qui accorde une place privilégiée à la nature comme peuvent en témoigner les différentes démarches de labélisation dans lesquelles elle est engagée (Terre saine, Ville fleurie, Prix régional de l'arbre, ...).

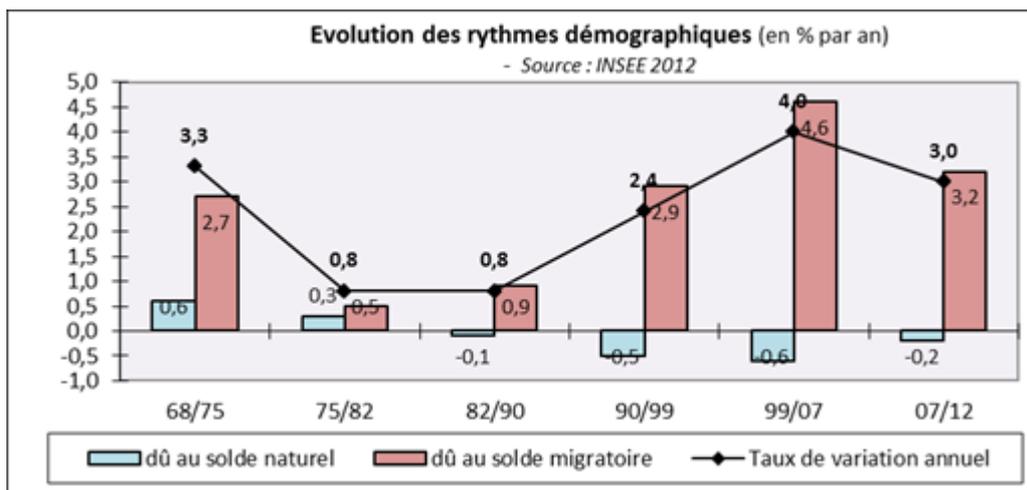
**Si le slogan historique « la Mer à la Campagne » est appréhendé comme la synthèse de l'ADN du territoire qui conjugue campagne et océan, le port préserve alors précieusement cet ADN. Néanmoins il soutient aussi l'ambition de passer du statut de station balnéaire familiale à celui d'une ville littorale dont la proximité avec la mer contribue toute l'année et de manière pérenne à l'attractivité et à la qualité du cadre de vie.**

- ✓ **Les perspectives d'évolution socio démographiques ont-elles été appréhendées voire mesurées si le projet de port sur la commune de Bretignolles devait être réalisé et mis en service ?**
- ✓ **Ont-elles été comparées avec une hypothèse d'évolution socio démographique dite « au fil de l'eau » ?**

#### **Situation socio-démographique actuelle :**

La commune de Bretignolles-sur-Mer, qui bénéficie de la forte attractivité du littoral Vendéen, est une commune qui connaît une forte croissance démographique sur les 20 dernières années : + 2091 habitants sur la période 1990/2012. L'accélération du rythme de croissance de la population a été progressive sur les 40 dernières années : +15 habitants/an entre 1975 et 1990, +58 habitants/an sur la période 1990/1999, +120 habitants/an entre 1999 et 2012.

L'évolution démographique de ces dernières années est liée au solde migratoire très important : +2,4% / an entre 1990 et 1999, +4% / an sur la période 1999-2007 et +3% / an sur la période 2007-2012.



La commune est un territoire résidentiel et de villégiature, en raison de la forte attractivité du littoral Vendéen : la population active représente seulement 32,9 % de la population totale (1 399 habitants en 2012). La concentration de l'emploi ne représente que 67,8% (taux d'activité des 15-64 ans) d'où un déficit des emplois (970 emplois en 2012) au regard des actifs ayant un emploi (1 237 actifs).

Toutefois, le prix élevé du foncier favorise l'installation, sur la commune, de personnes retraitées. Ce phénomène, associé à celui du vieillissement de la population déjà résidente, entraîne un déséquilibre de la structure de la population bretignollaise en faveur des personnes de plus de 60 ans qui représentaient 47,9% de la population des ménages en 2012 et 48,2 % en 2015.

L'enjeu de la situation démographique héritée des années 80, 90 et inhérente à la position littorale de Bretignolles-sur-Mer est de tendre vers un relatif rééquilibrage de la structure de la population en faveur des jeunes ménages.

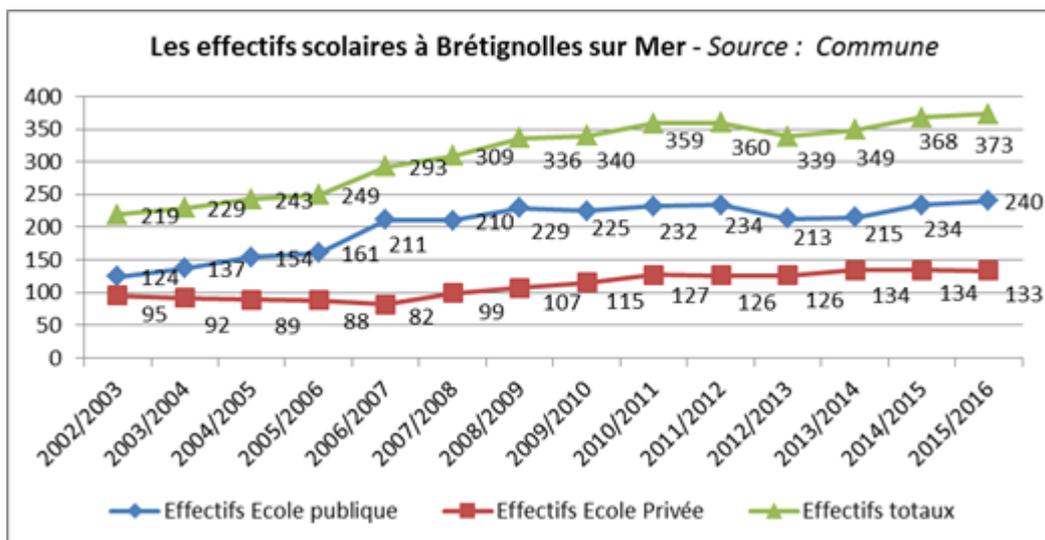
La municipalité de Bretignolles-sur-Mer a engagé un rééquilibrage de la structure de la population issue d'une nouvelle dynamique démographique orientée vers l'accueil de jeunes ménages. La politique d'accueil de la municipalité se traduit par le développement d'une offre de terrains à construire à prix coûtant destinée à l'accueil de jeunes familles.

Depuis le milieu des années 2000, la structure de la population s'améliore :

Un relatif maintien de la taille des ménages entre 1999 et 2011: 0,1 personnes entre 2007 et 2012, - 0,2 personnes entre 1990 et 1999, - 0,05 entre 1999 et 2011.

Une hausse des naissances à partir de 2004 : 39 naissances / an entre 2005 et 2012 contre 20 naissances / an au début des années 2000.

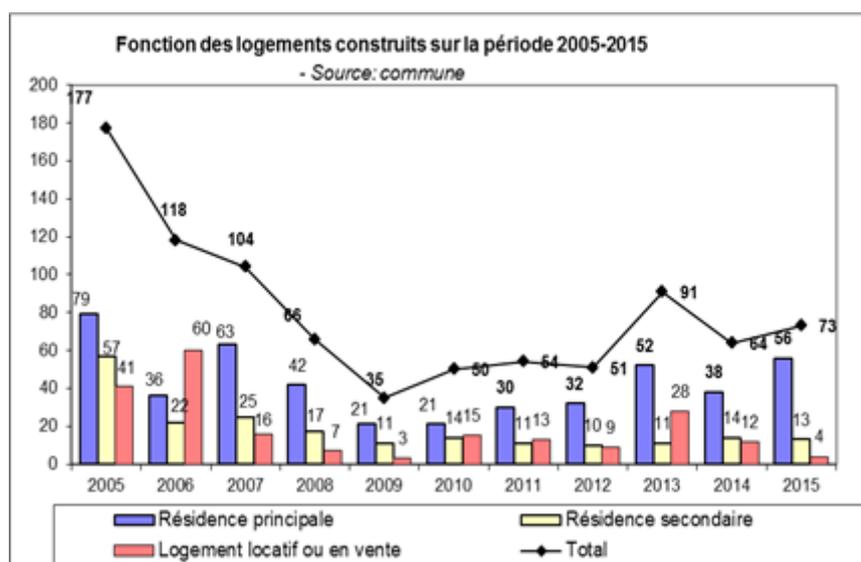
Une hausse des effectifs scolaires depuis la rentrée 2005 poursuivie légèrement depuis 2013 malgré un effectif stable dans l'enseignement privé : + 90 élèves en primaire entre les rentrées 2005 et 2012 : +38 élèves maternels et + 52 élèves élémentaires. Moins de 9% de la population de la commune est scolarisée sur le territoire en 2011, contre 8% en 1999. Le ratio reste plutôt bas.



Ainsi, dans les années 2000, la commune accueille une population de ménages déjà constituées avec des enfants en fin de maternelle ou en élémentaire.

Quant à l'analyse du parc de logements, elle met en évidence le déséquilibre entre résidences secondaires et résidences principales. Le parc de résidences secondaires est fortement majoritaire : 69,7% du parc total, soit 5 264 résidences en 2012. Jusqu'en 1999, le développement des résidences secondaires s'est effectué au détriment du parc de résidences principales (multiplié par 1,7). On peut distinguer deux périodes :

- La période 1968-1975 est celle d'un fort développement de l'habitat secondaire (+1785 résidences secondaires, sa part dans le parc total passe de 25% en 1968 à 79% en 1975).
- La période 1999-2012 est marquée par le transfert des résidences secondaires en résidences principales (-497 logements secondaires 1999-2012) et le développement de l'offre de logements en direction d'une population permanente (politique de commercialisation à prix coûtant des terrains à construire en direction de jeunes ménages).



Le développement du parc secondaire jusque dans les années 2000 a fortement monopolisé une partie des disponibilités foncières et des opportunités immobilières, ce qui a contribué à accroître la pression qui s'exerce sur le foncier et le parc existant, d'où une montée des prix.

### **Scénario socio-démographique dans la perspective de la réalisation d'un port de plaisance.**

La création d'un port de plaisance à Brétignolles sur Mer répond pour partie à la satisfaction de la demande locale d'anneaux. On peut donc considérer que la plupart des futurs plaisanciers résident déjà sur la commune ou sur le bassin de vie. A la marge, la création du port peut générer l'arrivée de nouvelles populations désireuses de concilier lieu de résidence et port d'attache.

Par contre la création d'un port de plaisance constitue un élément supplémentaire de l'attractivité du territoire en adéquation avec le positionnement littoral de la commune.

En contribuant à la création de nouveaux emplois locaux, le port va favoriser également l'installation de nouvelles populations actives. Cette installation est conditionnée par la mise en œuvre de politiques publiques facilitant l'accès au logement des jeunes ménages et la mixité sociale.

Ainsi des mesures sont prévues pour assurer la mixité sociale dans chaque nouveau projet, et la Communauté de Communes, dans son programme local de l'habitat, a mis en œuvre des mesures inédites pour accélérer la construction de logements sociaux afin de répondre aux exigences de la loi SRU.

De la même manière le projet de PLU communal arrêté le 25 juillet 2018 qui prend en compte la création du port de plaisance, porte l'ambition d'accueillir une population permanente d'environ 6500 habitants à l'horizon 2030 à travers la création de nouveaux logements, principalement dans les espaces libres au sein des espaces urbanisés (dents creuses).

Le projet de PLU s'inscrit dans un objectif de production diversifiée de logements, favorisant la mixité sociale et la diversité des formes bâties. Cet objectif se traduit notamment à travers les orientations suivantes :

- 10% de logements locatifs sociaux dans les opérations de plus de 10 logements,
- 30% de logements aidés pour les opérations de plus de 20 logements.

Le projet de PLU prévoit également le renouvellement urbain d'une ancienne colonie acquise par la collectivité sur le secteur de la Grégoirière à proximité du projet de port. Il affiche les objectifs suivants sur ce secteur : atteindre une densité de 25 logements/ha minimum et favoriser l'accueil des jeunes ménages.



Le souhait des collectivités concernées est de poursuivre les actions mises en œuvre depuis 2001 dans le but d'un rééquilibrage de la population en faveur des jeunes ménages et du parc de logements en faveur des résidences principales.

Ainsi, l'ambition de la municipalité est de faire de la commune une « ville-centre » au Sud du territoire de Saint-Gilles-Croix-de-Vie reconnue pour la qualité de son cadre de vie, de ses équipements et de ses services. Cette ambition est déjà mise en œuvre au travers d'un certain nombre d'actions, et notamment :

- La création d'une ceinture verte de 426 ha qui protège la profession agricole contre le risque d'une urbanisation rétro-littorale.
- La mise en œuvre de connexions naturelles entre la ceinture verte et la zone urbaine irriguées par des liaisons douces. Ces espaces naturels en milieu urbain font l'objet d'une gestion adaptée pour maintenir et développer leur qualité écologique.
- L'accueil des jeunes ménages en proposant plus de 130 lots dans les lotissements communaux réservés aux primo-accédants à des prix très inférieurs à ceux du marché immobilier local.
- La mise en place de structures d'accueil pour les familles (ouverture de 6 nouvelles classes à l'école publique, mise en place d'un accueil périscolaire et d'une cantine communs aux deux écoles, une crèche...) et de nombreux équipements sportifs et de loisirs au service des associations locales, dont le périmètre d'action dépasse le seul cadre communal
- Le maintien et le développement de commerces de proximité à travers l'aménagement du quartier des halles ou l'accueil d'entreprises dans la ZAE du Peuple.
- La mise en œuvre d'un projet de maison de santé pluridisciplinaire pour maintenir et renforcer l'offre de soins de premier recours pour la partie Sud du territoire du Pays de Saint Gilles.
- Le souhait exprimé auprès du Conseil départemental de la création d'un établissement scolaire du second degré (collège) sur le bassin de vie.

Dans ce contexte, le projet de port apparaît avant tout comme un moyen au service de cette ambition. Il offre de nouvelles ressources financières pour les collectivités territoriales et plus largement pour le territoire se substituant aux recettes fiscales liées à la construction de nouvelles maisons (modèle de développement historique), tout en proposant aux habitants et aux visiteurs un nouveau lieu de vie intégré à son environnement, et particulièrement son environnement maritime, et qui tire pleinement parti de celui-ci.

Au sein de la polarité Sud, le port confère à Brétignolles-sur Mer le statut d'une ville littorale dont la proximité avec la mer contribue à l'attractivité et au cadre de vie.

Ces intentions du maître d'ouvrage sont rappelées dans l'observation 5720 :

*« Coïncé entre les Sables d'Olonne et St Gilles croix de vie, le bassin de Vie Brétignolles/Brem/Landevieille/La Chaize ne peut pas se permettre de végéter et doit veiller à proposer des services à sa population. Une partie du travail est faite ou en cours. La centralité commerciale de Brétignolles répond en partie au besoin des 4 communes, notamment depuis la reconfiguration de son centre qui a vu la réalisation d'un marché couvert, d'une médiathèque, de commerces et de logements nouveaux. La reconstruction du Super U en cœur de ville et la construction commencée d'un lieu dédié à l'accueil des professions de santé va compléter l'offre. Croire que cela sera suffisant serait une grosse erreur. Depuis 2001, nous avons atteint une première partie de notre objectif en multipliant bientôt par deux la population (de 2700 à 5000) ; portant notre ratio de résidences principales de 15 à 30%.*

*Beaucoup de gens ont choisi de venir vivre ici parce qu'il va y avoir un port et d'autres attendent que le port soit fait avant de décider.*

*S'il ne se fait pas, nous n'atteindrons pas notre objectif de 7000 habitants !*

*En dessous de ce chiffre, notre bassin de vie est en danger.*

*Il ne faut surtout pas croire que la partie est gagnée. A la sortie de cet été, ce ne sont pas moins de 3 commerces ouverts à l'année qui ferment en centre-ville, d'autres n'ont pas trouvé preneurs, des bancs de marché ferment.*

*Nous sommes à la croisée des chemins !*

*Sans port, le bassin sud du Pays de St Gilles régressera et deviendra une cité dortoir des Sables d'Olonne qui s'apprête à devenir la deuxième ville de Vendée et dont les mastodontes commerciaux continuent un développement qui met en danger le modèle économique dans un périmètre de 30 kilomètres aux environs. »*

### **3.2.25 – Le transfert de compétences**

---

- ✓ **Peut-on disposer des dates des délibérations :**
  - **Valant avis sur le transfert des compétences afférentes aux ports de plaisance**
  - **Et prise par chacune des communes membres de la Communauté de Communes ?**

Les dates des délibérations des communes approuvant le transfert de la compétence portuaire sont mentionnées dans l'arrêté préfectoral correspondant (reproduit page suivante).

Elles sont reprises dans le tableau ci-dessous :

<b>Commune</b>	<b>Date de délibération</b>
L'Aiguillon sur Vie	24 mars 2015
Brem sur Mer	23 février 2015
Brétignolles sur Mer	11 mars 2015
La Chaize-Giraud	24 février 2015
Coëx	23 février 2015
Commequiers	23 février 2015
Le Fenouiller	3 mars 2015
Givrand	4 mars 2015
Landevieille	17 février 2015
Notre Dame de Riez	2 mars 2015
Saint Gilles Croix de Vie	23 février 2015
Saint Hilaire de Riez	13 février 2015
Saint Maixent sur Vie	2 mars 2015
Saint Révérend	4 mars 2015



PREFET DE LA VENDEE

**DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES  
TERRITORIALES ET DES AFFAIRES JURIDIQUES  
Bureau de l'intercommunalité et du contrôle budgétaire**

**ARRETE n° 2015 – DRCTAJ/3 – 245**  
portant modification des statuts de la communauté  
de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie

**LE PREFET DE LA VENDEE**  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Chevalier dans l'Ordre National du Mérite

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L. 5211-17 ;

VU l'arrêté préfectoral n° 382/SPS/09 du 22 décembre 2009 modifié autorisant la création de la communauté de communes du Pays de Saint Gilles Croix de Vie ;

VU la délibération du conseil communautaire en date du 5 février 2015 proposant de modifier les statuts de la communauté de communes afin de confier à celle-ci l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports existants ou à créer sur le territoire communautaire, l'étude, la création et la gestion d'un service de transport social individuel à la demande, ainsi que la mise en œuvre et la gestion d'un système d'information géographique communautaire, de modifier la définition des voiries communautaires, de sortir la fourrière automobile des compétences de la communauté de communes, d'habiliter celle-ci à instruire les demandes d'autorisations d'urbanisme pour les maires qui le souhaitent ;

VU les délibérations concordantes des conseils municipaux de :

L'AIGUILLON SUR VIE	du 24 mars 2015
BREM SUR MER	du 23 février 2015
BRETAGNOLES SUR MER	du 11 mars 2015
LA CHAIZE GIRAUD	du 24 février 2015
COEX	du 23 février 2015
COMMEQUIERS	du 23 février 2015
LE FENOILLER	du 3 mars 2015
GIVRAND	du 4 mars 2015
LANDEVIEILLE	du 17 février 2015
NOTRE DAME DE RIEZ	du 2 mars 2015
SAINTE-GILLES-CROIX-DE-VIE	du 23 février 2015
SAINTE-HILAIRE-DE-RIEZ	du 13 février 2015
SAINTE-MAIXENT-SUR-VIE	du 2 mars 2015
SAINTE-REVEREND	du 4 mars 2015

approuvant les nouveaux statuts de la communauté de communes ;

VU les nouveaux statuts modifiés ci-joints ;

**CONSIDERANT** que les conditions de majorité qualifiée requises pour les modifications statutaires de la communauté de communes sont réunies ;

Sous-Préfecture des Sables d'Olonne - 12mi des Boucanniers - 85109 Les Sables d'Olonne Cedex - Tél. : 02 51 23 93 93 - Télécopie : 02 51 96 93 25  
Ouverture au public : du lundi au vendredi, de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30 - Site Internet : [www.vendee.gouv.fr](http://www.vendee.gouv.fr)

- ✓ **Concernant la gestion des ports et de leurs abords, existe -t'il d'autres perspectives de mutualisation de ressources ? Si oui, lesquelles et quels en seraient les avantages ?**

Le maître d'ouvrage a répondu à cette question sous la réponse au point 3.2.4.

- ✓ **Concernant le Port de Brétignolles, où en sont les procédures de transfert et d'évaluations pour:**
  - **Les biens immobiliers**
  - **Les biens mobiliers**
  - **Le budget**
- ✓ **Quelle(s) décision a (ou ont) déjà été prise(s) ?**

S'agissant du port de plaisance de Brétignolles sur Mer, la CLECT (commission locale d'évaluation des charges transférées) a considéré en 2015 qu'elle n'était pas en mesure de chiffrer les charges transférées au titre du projet. Cette évaluation a été reportée, conformément au point V.1bis de l'article 1609 nonies C du code général des impôts, dans l'attente de l'issue de la procédure de demande d'autorisation.

La Communauté de Communes et la commune ont convenu que :

- La commune rembourserait à la Communauté de Communes les frais exposés par elle en cas de refus du projet,
- La Communauté de Communes rembourserait à la commune les dépenses exposées par elle en cas de validation du projet.

L'extrait du rapport de la CLECT en date du 9 décembre 2015 est reproduit ci-dessous :

#### 1-2 - Port de plaisance de Brétignolles Sur Mer

Alain MÉTAIS indique que dans le cadre de la prise de compétence portuaire, il a été convenu avec la Ville de Brétignolles sur Mer qu'une révision de l'attribution de compensation interviendrait à l'issue de la procédure de demande d'autorisation.

Deux hypothèses ont été envisagées :

- Refus d'autorisation : l'attribution de compensation versée à la Ville de Brétignolles sur Mer sera réduite à due concurrence du montant des frais supportés par la Communauté de Communes pour mener à bien les études préalables ;
- Réalisation du projet : l'attribution de compensation versée à la Ville de Brétignolles sur Mer sera réévaluée pour tenir compte des excédents générés par l'exploitation de l'équipement.

En conséquence une réunion spécifique de la CLECT interviendra courant 2017

Christian PRAUD indique que dans le même esprit, la ville de Brétignolles sur Mer transfère le port sans le transfert de la fiscalité qui en sera induite.

Il propose donc que les communes qui bénéficient de recettes fiscales induites par l'initiative communautaires en reversent une partie par l'intermédiaire de fonds de concours.

**Les membres de la Commission Locale d'Evaluation des Charges Transférées (CLECT) prennent acte qu'une réunion de la CLECT aura lieu en 2017 en fonction de la réalisation ou non du projet.**

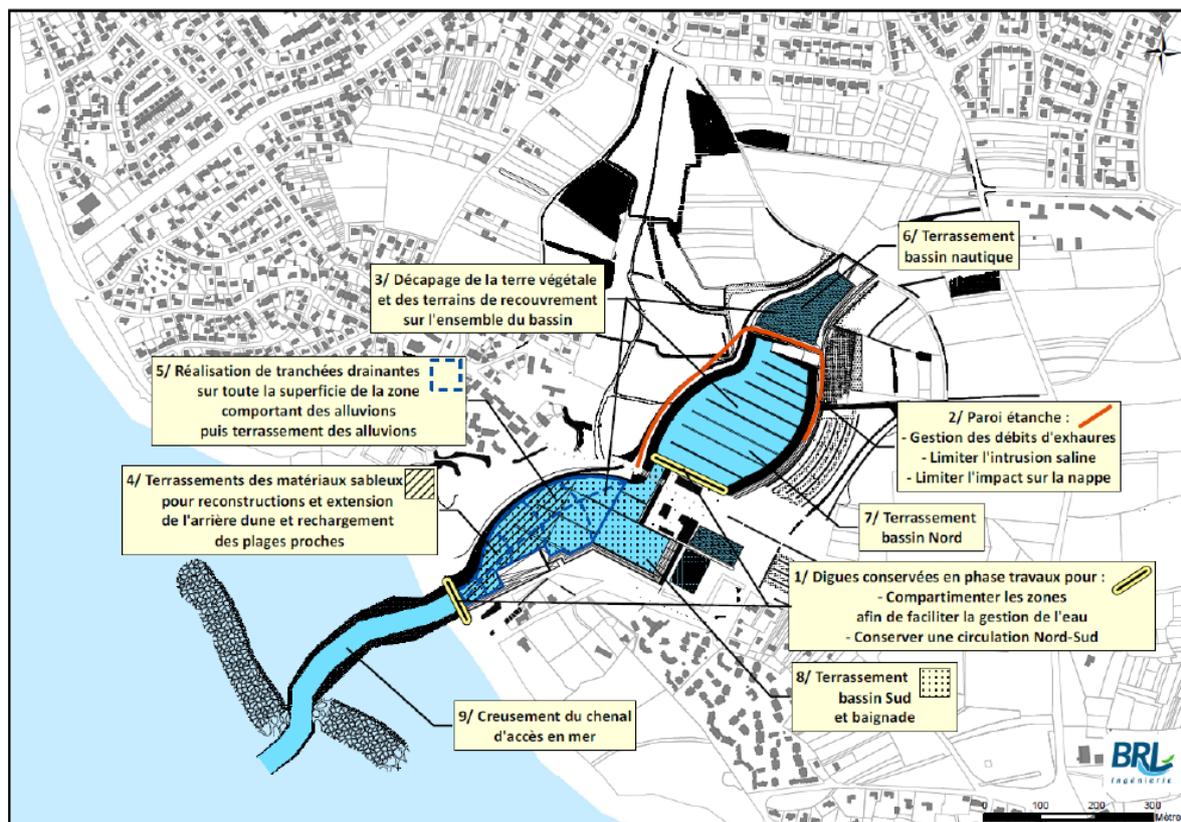
### 3.2.26 – L'organisation du chantier et les nuisances dues aux travaux

- ✓ Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour réduire le plus fortement possible, réparer et indemniser les dégradations et les nuisances susceptibles d'être causées par le chantier ?

Le maître d'ouvrage a pris acte des observations relatives aux nuisances réelles ou supposées liées au chantier. En réponse, il convient tout d'abord de rappeler que la conception du projet permet de réduire la durée des travaux à seulement 24 mois, compte tenu de la réalisation de la plus grande masse du chantier à terre (contrairement à un port classique réalisé en mer).

Le planning du chantier sera défini précisément au stade PRO. Le dossier d'enquête livre plusieurs éléments à son sujet :

- Déroulement du chantier :



- Les mesures compensatoires fixent des contraintes spécifiques :
  - Nm1 – adaptation du planning des travaux maritimes aux contraintes environnementales,
  - Nt4 – adaptation du planning des travaux terrestres aux contraintes environnementales,
  - ...

A travers ces éléments, on peut considérer que le chantier pourrait se dérouler de la manière suivante :

Phase 0 – Phase de préparation – de janvier à juillet année 1 :

- Capture des amphibiens,
- Capture des reptiles,
- Vidange mares (mai),
- Prélèvements graine et flore (juillet / août)

Phase 1 : de septembre année 1 jusqu'à septembre année 2 (12 mois)

- Mise en place du rideau d'étanchéité,
- Décapage et terrassement des bassins à l'avancement,
- Mise en place des pieux et pontons,
- Fouilles archéologiques (hors saisons estivales – idéalement septembre/décembre),
- Création du belvédère à l'avancement,
- Création des ouvrages en mer (mars à octobre),
- Réalisation des terre-pleins,

Phase 2 : de septembre année 2 à septembre année 3 (12 mois)

- Poursuite et fin des terrassements,
- Démarrage des bâtiments,
- Réalisation de l'aire technique,
- Mise en place des équipements portuaires,
- Mobiliers urbains et travaux paysagers.

On constate qu'une seule saison touristique est réellement impactée par le chantier après 10 mois de travaux environ (de juin à septembre année 2). La première année, seuls des travaux de génie écologique sont exécutés au cours de l'été. L'année 3, il s'agit de travaux de finition, peu impactants.

L'étude d'impact a recensé les nuisances liées au chantier (cf. pages 354 à 356). Parmi celles-ci, on peut citer :

- Bruits : ils ne sont impactants que pour le voisinage immédiat du chantier, constitué essentiellement de résidences secondaires. Il y a un impact potentiel lors des beaux jours hors saison et au cours de la saison estivale de l'année 2 du chantier. Des mesures sont prises pour définir des horaires de chantier compatibles avec la proximité des zones d'habitat.
- Trafic poids lourds : la RD38bis est une route à grande circulation. Les comptages révèlent un trafic de 8000 véhicules/jours en période estivale (cf. étude d'impact p.204). Le chantier ne modifie pas substantiellement l'importance du trafic routier sur cet axe, d'autant que contrairement à ce que mentionne le procès-verbal de synthèse, il n'y a pas d'export de déblais à l'extérieur de l'emprise,
- Le déroctage : il sera réalisé par une entreprise présentant toutes les références nécessaires en la matière. Le dossier montre que la plus grande part des matériaux du sous-sol sera ripable. Néanmoins, l'utilisation de charges explosives n'est pas exclue (micro-minage). Il s'agit d'un procédé de travaux publics couramment utilisé, y compris en milieu urbain. Le minage fait l'objet d'une réglementation très stricte qui impose la réalisation d'une étude préalable

permettant de limiter les effets sur le voisinage. L'étude d'impact cite l'exemple de travaux réalisés à la Réunion à proximité des maisons, sans aucun désordre.

- Perturbation de la baignade et des activités nautiques : la réalisation des ouvrages en mer pourra nécessiter de réduire l'activité de la base de loisirs de la Normandelière pendant la saison estivale de l'année 2. Tout sera mis en œuvre pour maintenir la baignade en juillet et août de chaque année. L'activité de l'école de voile sera transférée à la Parée.

L'étude d'impact suggère page 356 la création d'une cellule de concertation et de programmation, chargée de faire le lien entre le maître d'œuvre, les entreprises, le coordinateur environnemental et les usagers.

**Le maître d'ouvrage s'engage à créer cette cellule dès la désignation de tous les acteurs du chantier.**

- ✓ **L'indemnisation des commerçants et des entreprises dont le chiffre d'affaires serait impacté négativement par les travaux est-elle prévue ? Si oui nous aimerions en connaître le cadre.**

Les règles d'indemnisation des commerçants et entreprises potentiellement impactés par un chantier de travaux publics sont définies par la jurisprudence des juridictions administratives. Peuvent obtenir une indemnité les professionnels qui démontrent la réalité d'un préjudice anormal et spécial directement lié aux travaux.

Dans l'emprise du projet, seule la crêperie de la Normandelière pourra potentiellement invoquer ce type de préjudice puisque l'accès au site pourrait être ponctuellement réduit du fait des travaux. Néanmoins, cet établissement peut également attirer les nombreux intervenants du chantier et on peut envisager que ce restaurant tire profit des travaux.

D'autres activités commerciales pourraient subir momentanément quelques nuisances minimes. La réalité du préjudice invoqué par une entreprise qui met ses embarcations depuis la Normandelière reste à démontrer.

Les nuisances durant les travaux sont évaluées et des mesures de prévention seront mises en œuvre. Une concertation avec les professionnels concernés sera mise en œuvre avant le démarrage des travaux.

- ✓ **Quelle réponse pouvez-vous apporter aux questions relatives à l'augmentation du trafic poids lourds ainsi qu'à l'observation 2457 sur les ondes sismiques?**

L'étude d'impact chiffre le trafic de camions induit par le chantier à 72 véhicules/jour durant 14 mois, soit moins d'1% de trafic supplémentaire en période estivale (cf. document C p.50). L'augmentation du trafic est donc négligeable.

La réglementation impose avant tout chantier de minage la réalisation de mesures vibratoires destinées à évaluer les incidences de l'utilisation de mines à proximité d'une zone construite. Cette étude sera réalisée par un organisme agréé aux frais de la société de travaux publics retenues pour réaliser le chantier.

L'entreprise chargée du lot terrassement aura la charge de cette étude, ainsi que de la réalisation des constats d'huissiers des bâtiments situés à proximité des travaux. Ces constats seront réalisés aux frais de l'entreprise avec l'accord des propriétaires concernés.

### **3.2.27 – Bassin de baignade**

---

- ✓ **Quelles réponses pouvez-vous apporter aux personnes défavorables au projet en ce qui concerne les défauts qu'ils attribuent aux 2 bassins.**
- ✓ **Un dispositif spécifique de sécurisation des piétons et notamment des enfants, tant côté route que côté port, pourrait-il être mis en place entre le bassin de baignade et la plage ? Si oui bien vouloir le décrire.**

A la lecture du procès-verbal de synthèse, 3 types d'observations défavorables visent les bassins accompagnant le projet :

- L'éloignement du bassin de baignade avec la plage,
- La proximité de ce bassin avec le port et la route qui serait source de nuisances et de danger,
- L'éloignement du bassin de voile qui ne serait pas assez exposé au vent.

Le bassin de baignade en projet est situé à une distance de 325 mètres du poste de secours, tandis que le bassin actuel se situe à 155 m. Sachant qu'un piéton se déplace à une vitesse de 3 km/h, le temps supplémentaire pour se rendre du poste de secours jusqu'au bassin sera de seulement 3 minutes.

Concernant les nuisances attribuées à ce bassin : le maître d'ouvrage rappelle tout d'abord que les enfants en bas âge doivent toujours être accompagnés par un adulte lorsqu'ils se rendent dans un lieu de baignade, la surveillance des nageurs sauveteurs ne se substituant pas à celle du responsable de l'enfant.

La liaison entre la plage et le bassin en projet sera partagée entre les piétons, les cyclistes et les véhicules, comme c'est le cas actuellement. Le traitement de cette zone permettra de limiter la vitesse des véhicules en-dessous de 20 km/h.

Il convient également de préciser que la voie au Sud du bassin est réservée aux usagers de l'école de voile et des pontons des premiers bassins ainsi qu'aux quelques riverains de la rue de la Normandelière. Enfin, pour rappel, la voie de circulation entre l'ancien plan d'eau et la plage de la Normandelière est aujourd'hui empruntée par les nombreux tracteurs dédiés à la mise à l'eau des embarcations.

Concernant l'exposition au vent du bassin d'initiation nautique, il est inexact de considérer que le vent off shore s'arrête immédiatement dès qu'il franchit l'estran. Le niveau d'eau dans le bassin nautique sera situé à une hauteur de 8,50 m CM. Le sommet de la « digue » séparant ce bassin du bassin portuaire étant situé à 10 m CM, les bateaux de l'école de voile, dont les mats dépassent 2,20 m, pourront naviguer sans aucune difficulté.

A ce titre, l'expérience de navigation de l'Ecole de voile sur le plan d'eau intérieur des Morinières a mis en évidence des qualités de vent équivalentes à celles rencontrées à proximité de la mer.

### **3.2.28 – Cabotage**

---

- ✓ **La commission d'enquête n'a pas de questions à poser sur ce point, mais elle laisse la possibilité au maître d'ouvrage de s'exprimer.**

Le dossier indique en quoi la réalisation d'un port à Brétignolles sur Mer peut être un avantage pour le bassin de navigation vendéen qui ne permet pas aux plaisanciers titulaires du seul permis côtier de se rendre des Sables d'Olonne à Saint Gilles Croix de Vie.

Le port de Brétignolles sur Mer permet donc de renforcer l'attrait nautique de la façade vendéenne et améliore sensiblement les conditions de sécurité pour les navigateurs qui pourront se réfugier dans le port en cas d'avarie ou de modifications soudaines de la météo.

De ce point de vue, le projet s'inscrit pleinement dans la démarche engagée par le Département de la Vendée (plan Vendée ambition maritime).

### **3.2.29 – Le patrimoine**

---

- ✓ **Pensez-vous mettre en place un espace muséographique pour valoriser cette richesse archéologique et géologique ?**

Le projet d'espace muséographique est une composante de l'opération. A l'occasion de l'opération d'archéologie préventive, la DRAC et le DRASSM ont évoqué avec la commune la possibilité de mettre à disposition le mobilier archéologique recueilli à l'occasion des différentes investigations dans le secteur de la Normandelière. Il sera implanté à proximité de la capitainerie et exploité par l'Office de Tourisme Intercommunal.

- ✓ **Sous réserve préalable de la confirmation de sa datation, puis de la faisabilité technique de l'opération, la reconstruction de ce petit pont est-elle envisageable plus en amont sur le ruisseau de la Normandelière ?**

Le maître d'ouvrage est disposé à étudier la mise en valeur de ce pont sous réserve de la faisabilité technique d'un déplacement de cet ouvrage qui n'est répertorié dans aucun inventaire et dont la datation doit être vérifiée.

Listes des annexes au mémoire en réponse:

- 1- Etude préalable à l'extension de port la Vie
- 2- PADD PLU de Brétignolles sur Mer
- 3- Rapport d'études hydrodynamiques et hydrosédimentaires MC2
- 4- Procès-verbal de la commission d'appel d'offres
- 5- Offre de la société MERCERON
- 6- Offre de la société HELARY
- 7- Extrait AVP – conception du mur droit zone d'escale
- 8- Courrier du président du Conseil Départemental – financement du projet
- 9- Rapport du délégataire du port de plaisance de Saint Gilles Croix de Vie –année 2017
- 10- Rapport de suivi des dragages du port de Saint Gilles Croix de Vie – ASCONIT
- 11- Jugement du Tribunal administratif de Nantes – acquisition de la ferme de la Normandelière
- 12- Tableaux de notification de l'arrêté d'ouverture de l'enquête parcellaire