

Vendée Nature Environnement

Fédération départementale
des associations membres
du réseau France Nature Environnement



Le Président :
Yves LE QUELLEC

Le 29 juillet 2011,

à
Monsieur le Président,
Madame et Messieurs les membres de la
Commission d'enquête publique sur le
projet de port de plaisance de
Brétignolles-sur-Mer,
Hôtel de Ville,
BP24
85470 BRÉTIGNOLLES SUR MER

Observations relatives au dossier soumis aux enquêtes publiques conjointes portant sur le projet de création d'un port de plaisance à Brétignolles-sur-Mer.

Sommaire

Le parti d'aménagement.....	2
Sur la justification du projet.	3
La question des coûts.....	6
Analyse du projet dans composantes principales.	9
Le milieu marin et le rivage.	9
Le paysage et les écosystèmes terrestres.....	13
La ressource en eau.	16
Conclusion.....	17

La municipalité de Brétignolles-sur-Mer envisage depuis plusieurs années la réalisation d'un port de plaisance sur son territoire. Plusieurs options ont été successivement mises à l'étude, témoignant de difficultés récurrentes à concevoir un projet s'intégrant de manière satisfaisante dans un site objectivement peu propice ; les lieux capables d'accueillir un bassin portuaire ont toujours été rares sur la côte vendéenne, pour des raisons qui tiennent à divers facteurs géomorphologiques et hydrographiques.

La question qui se pose aujourd'hui est donc de savoir si le projet, dans sa version actuellement soumise à enquête publique, répond ou non de manière suffisamment satisfaisante aux objections qui ont été opposées jusqu'alors à ses promoteurs. Car l'ampleur du projet dans ses différentes composantes fait qu'il est de nature à provoquer de profonds bouleversements et une forte artificialisation de l'environnement, non seulement à l'échelle de la commune, mais également dans sa périphérie plus ou moins proche.

Le parti d'aménagement.

Les diverses options successivement envisagées ont concerné deux sites de la commune de Brétignolles-sur-Mer : cale de mise à l'eau à La Normandelière, port d'échouage ou port à sec à La Sauzaie ou à La Normandelière ; au final, la municipalité s'est orientée vers la création d'un bassin portuaire à la Normandelière, à l'intérieur des terres.

Une difficulté récurrente à laquelle s'est trouvé confronté le pétitionnaire porte sur les risques que son projet est susceptible d'induire sur le trait de côte : pour l'essentiel, les impacts sur le transport sédimentaire et sur le cordon dunaire. Cette question l'a conduit à abandonner l'option d'un avant-port délimité par des jetées s'avancant en mer, et à retenir l'idée de brise-lames artificiels situés au-devant du chenal d'accès.

La réalisation du projet portuaire ainsi défini suppose le creusement à la cote - 1,5 CM et la délimitation d'un chenal sur l'estran, l'établissement parallèlement à la côte de deux récifs artificiels « brise-lames », le percement du cordon dunaire, et le creusement du bassin implanté dans les terres, en périphérie du bourg de Brétignolles-sur-Mer. Le pétitionnaire souhaite également réaliser divers aménagements terrestres, qui sont soit des annexes du projet de port (accès routiers, zone technique, zones d'accueil et de stationnement), soit sans rapport direct avec lui (bassins complémentaires : pêche, initiation au petit nautisme et baignade ; zone de loisirs).

L'ensemble conduit donc à de profondes modifications et à l'artificialisation d'un très vaste périmètre : l'emprise foncière de la D.U.P sollicitée est « d'environ 80 ha », dont 27 hectares dédiés au bassin et aux aménagements portuaires ainsi qu'aux installations associées, et 53 hectares qui seront totalement remaniés en vue de la création d'« espaces verts périphériques ».

Ce sont 48 hectares qui doivent au total faire l'objet d'une procédure d'expropriation¹.

¹ Avis de France Domaine, 7 février 2011.

Sur la justification du projet.

Nous observons que la municipalité accompagne ses efforts de promotion et de communication en faveur de son projet portuaire d'affirmations répétées de sa volonté de « stopper l'urbanisation galopante en freinant la construction de résidences secondaires ». Selon ses propres dires, la justification du projet portuaire ne répond pas à une « vocation maritime » ; il s'agit d'un « moyen de substitution à l'urbanisation », permettant d'éviter la construction de 4 000 maisons nouvelles, et d'offrir à la population « de nouveaux espaces de vie à la qualité remarquable.² »

On retrouve cet argumentaire dans l'étude d'impact : « À l'issue de la période de remboursement des infrastructures portuaires, soit d'ici 30 ans, est-il indiqué, le port générera un excédent équivalant au produit fiscal (taxe d'habitation et foncier bâti) de 4 427 nouvelles résidences.³ » (par référence à l'année 2009)

Ainsi, le projet de port de plaisance, tel qu'il est justifié par la municipalité, paraît vouloir répondre non pas à la volonté de valoriser une vocation maritime – de fait reconnue inexistante – mais bien plus à l'idée de reconsidérer l'urbanisation future de la commune et de « compenser le ralentissement de la croissance des bases fiscales pour assurer le financement des services publics existants et leur extension à de nouveaux domaines de compétences.⁴ »

Or, il se trouve que la commune de Brétignolles-sur-Mer présente la particularité d'être soumise à un plan d'occupation des sols (P.O.S.) datant de 1998. Au regard de l'ancienneté de ce document d'urbanisme, il est manifeste que la municipalité a fait le choix de différer l'élaboration d'un Plan local d'urbanisme (P.L.U.), le nouvel instrument institué par la loi 13 décembre 2000 « relative à la solidarité et au renouvellement urbains ».

Ce choix d'en rester à une version désormais dépassée du document d'urbanisme communal pose question. Un P.L.U. offre en effet un cadre juridique profondément rénové, en rupture par rapport aux anciens P.O.S. On peut noter que ce nouveau mode de planification comporte un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), véritable « clé de voûte » du document d'urbanisme, puisque c'est lui qui pose ce que doivent être les grands équilibres de l'occupation future des sols, en présentant le projet communal pour les années à venir et en prévoyant les opérations d'aménagement qui doivent le structurer.

Le P.L.U. ouvre la possibilité d'alternatives en faveur d'un développement urbain autre que celui proposé et mis en œuvre dans les décennies précédentes, en s'appuyant sur un diagnostic et sur des prévisions économiques et démographiques permettant de définir les besoins en termes de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Le moyen qui s'offre à une municipalité soucieuse de repenser son urbanisme – en s'appuyant le cas échéant sur des projets structurants – réside assurément et nécessairement

² Citations tirées de la plaquette de communication : *Le port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer : l'avenir exemplaire*, mars 2010. URL : <http://www.bretignollessurmer.fr/uploads/pdf/port-de-Bretignolles-sur-Mer-l-avenir-exemplaire.pdf>.

³ Pièce B1, p. 312. *Nota* : nous nous attachons à référencer précisément les pièces dont nous extrayons certains éléments. Il nous faut cependant souligner les très nombreuses redondances qui alourdissent inutilement le dossier, en rendant la lecture pénible, aux dépens de la clarté.

⁴ Pièce C1, p. 27.

dans le préalable qui consiste à substituer un P.L.U. à tout autre instrument de planification d'une génération antérieure.

Or, ce préalable, s'agissant de la commune de Brétignolles-sur-Mer, n'est encore qu'annoncé... La municipalité n'a donc pas respecté la démarche logique qui aurait dû la conduire à élaborer, préalablement à la définition de son projet portuaire, un P.L.U. venant en substitution de son P.O.S. ancien ; le premier instrument étant notablement plus pertinent que le second.

Quand bien même la démarche suivie serait acceptable, nous relevons qu'en réalité la municipalité n'entend visiblement pas remettre en cause ses zones d'urbanisation futures inscrites au P.O.S. de 1998 dans l'objectif de « répondre au besoin de renforcer l'urbanisation ».

Or, ces zones étaient particulièrement vastes : 122 hectares en 1NA, et 70 hectares en 2NA⁵. Certaines ont été effectivement urbanisées⁶ ; revendiquer le *statu quo* quant au solde encore disponible – de l'ordre de 140 hectares⁷ – contredit visiblement les proclamations visant à convaincre que l'on entend rompre définitivement avec les pratiques d'urbanisation à l'ancienne. Lors de la réunion publique organisée par la commission d'enquête, M. le maire de Brétignolles-sur-Mer a d'ailleurs déclaré qu'il n'entendait pas renoncer à ces possibilités d'urbanisation future.

Les faits venant contredire l'argumentaire destiné au public, nous sommes malheureusement fondés à mettre en doute la sincérité du pétitionnaire quant aux objectifs qu'il poursuit, et cela sur un point fondamental puisqu'il porte sur la justification même de son projet ; d'autant plus que l'on ne connaît pas d'exemple de création d'un port de plaisance qui ne se soit accompagné de programmes immobiliers pour en assurer le plan de financement...

Par ailleurs, le pétitionnaire entend justifier de l'utilité économique de son projet en s'appuyant sur l'idée qu'« il manquait en 2003 environ 54 000 anneaux dans les ports français (représentant 33% de la capacité des ports de plaisance métropolitains), dont plus de 10 000 sur la façade atlantique.⁸ »

On observera tout d'abord qu'en réponse à cette situation, la tendance actuelle, reconnue par tous les acteurs de la filière, est manifestement plus à l'aménagement des installations portuaires existantes qu'à la création *ex nihilo* de nouvelles capacités. Cela est aussi souligné par le SAGE Vie et Jaunay, qui relève au passage que « la construction d'un port de plaisance suppose des investissements très lourds (env. 30 000 euros/anneau) ; qui nécessitent impérativement le concours financier de l'état, des régions, des départements et

⁵ Pièce C3. Voir les tableaux tirés du rapport de présentation du P.O.S actuel, et ceux, identiques, de la modification projetée.

⁶ À noter qu'en 2009, la municipalité a procédé à une révision du P.O.S. en vue d'urbaniser une zone d'environ 10 hectares, dont 3,10 hectares classés NC supposant un changement d'affectation (projet de lotissement de la Breteillère).

⁷ En 2009, il semble que le solde des zones urbanisables s'établissait ainsi : 54 hectares en 1NA et 57 hectares en 2NA, auxquels s'ajouteraient 27 hectares en U.

⁸ Pièce B1, p. 309 ; source ODIT.

des villes portuaires. L'impact environnemental est par ailleurs majeur pour ce type d'aménagement.⁹ »

Ainsi, aux Sables d'Olonne, un port à sec de 480 places est en cours d'implantation sur l'emplacement d'anciens chais¹⁰.

En outre, les considérations chiffrées sur le manque d'anneaux sont à manier avec précaution : la dernière étude en la matière, publiée en mai 2011 par la Fédération française des ports de plaisance, part du chiffre de 55 700 inscriptions en liste d'attente, pour le relativiser en faisant le double constat que 15 % de ces demandes concernent un autre emplacement que celui déjà attribué ; et que 10 % sont des demandes multiples ou sans bateau.

La fédération considère donc que ses listes doivent être « épurées », pour ne retenir au final que 41 775 demandes individuelles « réelles », soit un quart de moins que le chiffre initial¹¹.

Une révision similaire s'imposerait quant aux chiffres avancés pour évaluer le déficit d'anneaux sur le littoral vendéen, où l'identification des demandes de changement et de doubles réservations ne devrait pas représenter une tâche insurmontable.

On doit également remarquer que l'inscription sur liste d'attente est payante dans certains ports, ce qui contribue sans doute à une meilleure fiabilité. Mais ce n'est pas le cas de toutes ces listes¹²..., et ce n'est surtout pas le cas de celle sur laquelle s'appuie le pétitionnaire pour justifier de l'adéquation de son projet avec la réalité du « besoin » supposé.

Or, l'engouement soudain de la population brétignollaise pour la navigation de plaisance est pour le moins étonnant : 1 254 pré-réservations auraient été le fait de personnes disposant d'une résidence principale ou secondaire dans la commune, pour 518 autres pré-réservations effectuées par des personnes sans lien avec celle-ci. Comment ne pas s'interroger sur ce résultat, qui voudrait que Brétignolles-sur-Mer se distingue par des résidents en capacité d'utiliser le futur port à hauteur d'un « anneau » pour environ 6,5 foyers (logement principal ou secondaire)¹³ ?

Taux purement théorique, évidemment, et dont la concrétisation est plus que douteuse au regard du caractère « gratuit » d'un système de pré-réservation qui, de fait, n'engage personne, et dont le principe rejoint les réservations « sans bateau » pointées par la Fédération française des ports de plaisance dans sa récente étude.

⁹ SAGE Vie et Jaunay, <http://www.gesteau.eaufrance.fr/sage/vie-et-jaunay> (PAGD, p. 61).

¹⁰ <http://www.lessablesdolonne.fr/mer-nautisme/les-ports/port-a-sec/> ;
http://www.lessablesdolonne.fr/media/dossier_presse_port_a_sec_043293500_1714_19012010.pdf

¹¹ *Les ports de plaisance, premier bilan et perspectives. Les chiffres de la plaisance 2011*. FFPP, 2011.

¹² *Ibid.*

¹³ La commune comportait, lors de son dernier recensement, 8 050 résidences, dont 63 logements vacants, 1 760 résidences principales et 6 227 résidences secondaires. Source : INSEE, juin 2010.

Loin de renforcer l'utilité économique du projet, cette situation unique nous paraît plutôt relever d'une « bulle » dont la résolution est grosse de risques importants pour les finances communales, et donc pour l'intérêt public, au moment d'assumer les coûts d'investissement.

La question des coûts.

Cette question représente une originalité notable de ce dossier dans la mesure où des évaluations divergentes sont publiées par le pétitionnaire lui-même.

Le dossier comporte une évaluation prévisionnelle d'un montant de 45 M€ HT¹⁴ :

Coût d'objectif

Le coût prévisionnel du projet est d'environ 45 millions d'euros hors taxes au stade de l'avant-projet. Il se décompose de la façon suivante :

Investissement	
Travaux <i>comprenant :</i>	38 000 000 €
<i>Travaux de terrassement et génie civil terrestre et maritime</i>	18 000 000
<i>Ouvrages extérieurs</i>	7 000 000
<i>Voirie et réseaux humides</i>	5 500 000
<i>Équipement portuaire</i>	4 000 000
<i>Zone technique</i>	1 500 000
<i>Plantations</i>	2 000 000
Maîtrise d'œuvre, Sécurité et protection de la santé	3 100 000 €
Acquisitions foncières et frais annexes	1 600 000 €
Mesures compensatoires*	332 000 €
Divers et imprévus	1 968 000 €
Total général	45 000 000 €

* intégrées dans la conception du projet et des travaux intégrées dans la conception du projet et des travaux : 3,323 M€ (cf. partie 5, chapitre 5)

Mais ce montant a été démenti par le pétitionnaire dans les semaines qui ont précédé l'ouverture de l'enquête publique, par des déclarations à la presse où il faisait état d'un coût d'objectif ramené à 35 M€¹⁵. Ce nouveau chiffrage était présenté comme étant le résultat de marchés de travaux publics entérinés par le conseil municipal de Brétignolles-sur-Mer réuni le 8 juin 2011.

Le caractère pour le moins inhabituel de la démarche nous a conduit à saisir la commission d'enquête publique de cette question, par une lettre que nous lui avons adressée en date du 22 juin 2011. Nous écrivions alors : « Il n'est certes pas banal qu'un maître d'ouvrage procède à la passation des marchés de travaux à un stade si précoce de la procédure, montrant ainsi qu'il ne soucie pas des amendements au projet qui pourraient s'avérer nécessaires à l'issue des présentes enquêtes. Quand bien même cela serait à son avantage, il n'est pas plus courant qu'un maître d'ouvrage jette de la sorte le trouble dans son dossier en publiant, in extremis et en dehors du cadre procédural de l'enquête publique, des chiffres contradictoires. »

¹⁴ Pièce B1, p. 11.

¹⁵ *Ouest-France*, 9 juin 2011.

Le détail du nouveau chiffrage n'était pas disponible à cette date ; il a été rendu public depuis par la publication du compte rendu détaillé du conseil municipal tenu le 8 juin¹⁶. La délibération n° 2011-198 nous apprend donc qu'un avis d'appel public à la concurrence a été publié dès le 5 novembre 2010 ; que la commission d'appel d'offres s'est réunie le 28 mars 2011 ; qu'elle a décidé, à cette date, de déclarer le lot n°1 infructueux (il s'agit du lot de terrassements) et de relancer une consultation sous la forme d'un marché négocié ; qu'enfin elle a réservé sa décision pour les lots 2, 3 et 4 (VRD, équipements portuaires, espaces verts).

La procédure de marché négocié du lot n° 1 a été engagée le 31 mars 2011 et a pris fin le 24 mai 2011. La commission d'appel d'offres s'est réunie à nouveau le 25 mai 2011 et a décidé d'attribuer les marchés dans les conditions suivantes :

Lot	Estimation du lot	Mieux-disant	Montant sol. base	options
1. Terrassements	29 874 757,80 €	Groupement Merceron	19 878 936,49 €	Estacade : 1 048 150,00 € Estacade urbaine : 299 600 € Rampe école de voile : 97 403,53 € Souille chenal : 240 000 € Souille bassin : 36 000 € <u>Total options comprises :</u> 21 600 090,02 €
2 .VRD	4 168 470,04 €	Groupement Helary	3 193 931,65 €	
3. Equipements	3 142 561 €	Poralu	2 636 432,00 €	Bornes intelligentes : 281 228 € <u>Total options comprises :</u> 2 917 660,00 €
4. Espaces verts	1 721 949,82 €	Groupement ISS	1 207 891,99 €	
Total	38 907 738,66 €		26 917 192,13 €	28 919 573,66 € options comprises

Nous constatons tout d'abord que la comparaison entre les deux tableaux est rendue difficile puisque les différents postes de dépense n'y sont pas structurés de la même façon ; de plus, le second tableau se réfère à une « solution de base » à compléter par des options, soit une organisation d'ensemble qui ne correspond pas au descriptif du dossier d'enquête.

Nous comprenons également que les marchés de travaux approuvés par le conseil municipal ne visent bien sûr qu'une partie des coûts globaux indiqués dans le dossier d'enquête publique : en sont exclus les chapitres « maîtrise d'œuvre », « sécurité et protection de la santé », « acquisitions foncières et frais annexes », « mesures compensatoires », « divers et imprévus », lesquels représentent tout de même un total de 7 M€, soit 15% du coût global annoncé au dossier.

Nous observons enfin que lors d'une réunion explicative tenue le 12 juillet devant le conseil municipal de Brem-sur-Mer, M. le maire de Brétignolles-sur-Mer a livré un chiffrage encore différent : 33 149 193 €¹⁷ ; et que ce montant de 33 M€ est repris dans l'affichage présent sur le site de la Normandelière dans la dernière semaine de juillet, par lequel M. le Maire de Brétignolles-sur-Mer a entrepris d'informer les touristes sur le projet soumis à

¹⁶ Document mis en ligne sur le site internet de la mairie :

<http://www.bretignollessurmer.fr/uploads/CR%2008062011.pdf>

¹⁷ *Le Journal des Sables*, 21 juillet 2011.

l'enquête publique. Cette somme y est présentée comme constituant le « prix forfaitaire et définitif de l'ensemble du projet. »

Présenter au public le seul montant des marchés de travaux comme étant le « nouveau » coût global du projet s'avère être une manœuvre trompeuse.

Pour en rester aux seuls marchés de travaux, il en résulte un coût inférieur d'un quart par rapport à l'estimation initiale, avec des variations qui atteignent même 28 et 30% pour les lots 1 et 2. De telles divergences de coût induisent une série de questions : doit-on considérer que dans la préparation du dossier d'enquête publique, la maîtrise d'œuvre s'est grossièrement trompée ? Doit-on au contraire considérer que le pétitionnaire est déjà passé du stade de l'avant-projet (comme indiqué au « chapeau » du premier tableau) à la version finalisée, en modifiant sensiblement, dans le cadre de sa « négociation » avec les entreprises, certaines composantes de l'aménagement ? Auquel cas le public pourrait s'estimer floué de n'être pas consulté sur le « vrai » projet ?

Nous rappelons à ce sujet et à toutes fins utiles que la jurisprudence du Conseil d'État juge illégal un marché négocié dès lors que le cahier des charges a été substantiellement modifié entre l'appel d'offres et la procédure négociée¹⁸. Il apparaît en tout cas que le très classique chronogramme récapitulatif de l'enchaînement logique des différentes opérations¹⁹, renvoyant les « études détaillées », l'enquête foncière et la passation des marchés après l'enquête publique et la D.U.P, n'est pas respecté par le pétitionnaire.

S'il est impossible au lecteur de s'expliquer avec certitude les variations entre les données de l'avant-projet et celles des marchés de travaux, on est toutefois conduit à relever que le coût à l'anneau d'un projet de ce type peut valablement être référé à des données connues. Nous notons que les coûts de création d'une place dans un port sur pontons, pour un bateau moyen de 8 à 10 m, « atteignent maintenant couramment 30.000 € HT, et jusqu'à 50.000 € s'il faut réaliser des infrastructures d'abri (digue), dérocter ou draguer, et réaliser des superstructures de services.²⁰ » Outre le fait que cette estimation moyenne est ancienne (2003), il nous apparaît que la création *ex nihilo* d'un port intérieur de 1 000 à 1 100 places avec creusement d'un chenal, le tout supposant des opérations lourdes de génie civil, représentera selon toute probabilité un coût s'établissant dans le haut de la fourchette d'estimation, plutôt que l'inverse.

Enfin, le pétitionnaire, estimant que les 1 000 anneaux créés « généreront une recette dès la mise en service du port²¹ », n'éprouve apparemment par la moindre inquiétude quant au financement de son projet. Comme nous l'avons déjà souligné, le système de pré-réservation gratuite sur lequel s'appuient ses prévisions n'est pourtant pas crédible. Quelle confiance faire

¹⁸ CE n° 146011, Préfet du Maine et Loire c/ OPHLM du Maine et Loire, 14 mars 1997.

¹⁹ Pièce A1, p. 88.

²⁰ *Etude stratégique sur l'adaptation des capacités d'accueil et la gestion des places dans les ports de plaisance maritime en France métropolitaine*. AFIT (Agence française de l'ingénierie touristique), 2003.

²¹ Pièce B1, p. 309.

à un chiffrage qui intègre les réservations « sans bateau » sans les distinguer des autres, et qui s'avère donc exagérément optimiste ? Or, la part des produits attendus de l'exploitation du port dans le plan de financement est significative : 46% d'emprunt, 34% au titre des amodiations d'anneaux, et le solde, soit 20%, provenant de subventions elles-mêmes hypothétiques, puisque le Conseil général de la Vendée, sollicité, ne s'est pas prononcé, et encore moins engagé²².

Analyse du projet dans composantes principales.

Nous analysons ces composantes en remontant successivement du milieu marin et du littoral vers l'intérieur des terres, sans prétendre être exhaustif mais en les abordant plutôt au travers de quelques grands enjeux que nous jugeons importants au plan départemental.

Le milieu marin et le rivage.

La création du chenal de navigation creusé sur l'estran, le percement du cordon dunaire et l'établissement des deux récifs artificiels vont nécessairement influencer sur les conditions hydro-sédimentaires locales et régionales.

La géomorphologie de cette partie du littoral vendéen est marquée par l'existence de « points durs » se prolongeant par des platiers et alternant avec des cordons dunaires. Au nombre de trois, les points durs, constitués de roches schisteuses et cristallophiliennes, sont représentés, du Nord au Sud, par les massifs de Sion-Croix-de-Vie, de Brétignolles-sur-Mer et des Sables d'Olonne. Ils constituent les points d'ancrage des cordons littoraux sableux de la dune du Jaunay (entre Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Brétignolles-sur-Mer), et de la dune d'Olonne (entre Brétignolles-sur-Mer et La Chaume, aux Sables d'Olonne). Isolant des zones de marais, ces formations sableuses sont orientées Nord-Nord-Ouest / Sud-Sud-Est. Elles participent à la protection des terrains de l'intérieur contre les submersions marines.

Une étude de connaissance des phénomènes sédimentaires et d'érosion sur le littoral vendéen a été réalisée en 2008 pour le compte de l'Etat²³. S'agissant de l'unité hydrosédimentaire s'étendant entre Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Les Sables d'Olonne, il y est fait état d'une « faible résistance à l'érosion » des secteurs rocheux en raison de leur schistosité et de leur fragmentation. La tendance générale est à l'érosion du trait de côte « avec un recul en moyenne de 0,4 à 1,3 m/an sur les parties non stabilisées par des ouvrages et celles naturellement stables ».

²² Pièce B1, p. 311. L'avis demandé au Conseil général sur le projet n'a pas été rendu, et il manque donc au dossier. Nous notons par ailleurs que lors de la réunion explicative tenue le 12 juillet devant le conseil municipal de Brem-sur-Mer, M. le maire de Brétignolles-sur-Mer a fait état de chiffres témoignant d'un taux d'emprunt réévalué à la hausse, à la hauteur de 52% (*Le Journal des Sables*, 21 juillet 2011). On peut s'étonner de cette augmentation de la part relative de l'emprunt, qui ne peut s'expliquer que par une révision à la baisse du montant des autres recettes attendues.

²³ *Etude de connaissance des phénomènes d'érosion sur le littoral vendéen*. GEOS, DHI, 2008, 356 p.

Selon les auteurs, cette tendance à l'évolution de la morphologie littorale devrait se confirmer dans les années à venir, à facteurs océano-météorologiques constants. C'est dire toute la sensibilité du sujet. À terme, le Gouvernement a d'ailleurs indiqué que l'ensemble du littoral vendéen sera couvert par des Plans de prévention du risque inondation.

S'agissant de la dérive sédimentaire au sein de la même unité géographique, l'étude pré-citée en évalue les valeurs théorique et effective²⁴ : « la capacité du transport net est de l'ordre de 100 000 à 200 000 m³/an portant vers le Sud. (...) Le transit net y est très sensible à l'orientation du trait de côte : un pivotement de 1° du trait de côte peut provoquer un changement significatif du transit d'environ 30 000 m³/an. (...) Dans ce segment, la capacité du transport brut est relativement stable et de l'ordre de 200 000 à 250 000 m³/an. »

« De manière générale, le transit a une résultante portant vers le Sud, toutefois il y existe de forts gradients dans le transit net le long du trait de côte. Une dérive de l'ordre de 0 à 50 000 m³/an contourne le massif rocheux de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. A l'approche de Brétignolles-sur-Mer, ce transit a augmenté jusqu'à environ 100 000 à 200 000 m³/an ce qui explique l'érosion des plages du Jaunay et de la Parée. (...) Suite à une fuite de sédiment vers le large au niveau de Brétignolles-sur-Mer, le transit se retrouve réduit à un ordre de grandeur de 50 000 à 100 000 m³/an et reste constant jusqu'au massif rocheux de la Corniche de la Chaume. »

Ces conclusions chiffrées, que cite l'étude d'impact²⁵, sont à interpréter avec les réserves d'usage compte tenu des incertitudes qu'il n'est pas possible de lever entièrement : « Les travaux menés sur les transports sédimentaires ont permis de mieux comprendre les phénomènes, et même de les modéliser dans les cas simples. Toutefois, les lois générales qui régissent la sédimentologie littorale ne sont pas encore maîtrisées et le plus souvent, l'appréhension des ordres de grandeurs constitue le seul résultat qu'il soit raisonnable d'atteindre », écrit ainsi M. Jean Bougis en introduction de son cours de sédimentologie²⁶.

Dans le cas présent, l'étude d'impact tend cependant à réduire la fourchette des évaluations ; les chiffres produits sont notablement inférieurs à ceux de l'étude de 2008, puisqu'il est estimé que la situation devant Brétignolles-sur-Mer se caractérise comme suit :

- un transit Nord-Sud brut de 30 000 à 50 000 m³/an,
- un transit Sud-Nord brut de 20 000 à 30 000 m³/an,
- un transit Nord-Sud net de 20 000 à 30 000 m³/an.
- l'essentiel du transit se fait par des fonds situés au-dessus de -2 m CM²⁷.

²⁴ La valeur de la « capacité de transport » évoquée correspond à un maximum théorique : « sur un platier rocheux sans aucun matériau mobile, la capacité de transit peut être très importante et le transit effectif nul. »

²⁵ Pièce B1, p. 35.

²⁶ <http://ingenierie.pagesperso-orange.fr/%2Fcours/%2FSedimentologie/%2FSediment01.Introduction.pdf>

²⁷ Pièce B1, p. 35-37.

Ces éléments n'en expliquent pas moins que le chenal d'accès au port captera nécessairement une part du transit sédimentaire. L'étude ne peut pas définir précisément le volume intercepté, qui devra être dragué (« de l'ordre de 5 000 m³ à 10 000 m³ »), mais il apparaît néanmoins fort significatif au regard de la valeur nette évaluée 20 000 à 30 000 m³/an dans l'axe Nord-Sud²⁸.

Les sédiments captés risquent de faire défaut pour l'essentiel au Sud, et d'y accentuer une dynamique érosive préoccupante. L'hypothèse d'une utilisation des produits de dragage pour des opérations de rechargement de plage est renvoyée à des études et procédures d'autorisation ultérieures²⁹. Nous y voyons à la fois une manière de se défausser et un risque de fuite en avant...

Au plan de la dynamique hydro-sédimentaire, il est donc difficile de se laisser convaincre de l'innocuité totale des modifications induites par le projet et de l'absence de tout impact sur un littoral dont la sensibilité est connue.

Par ailleurs, la présence sur le site d'importants « récifs » d'hermelles aurait mérité plus d'attention. Ces « bioconstructions » naissent de l'agrégation de tubes formés, à partir de matériaux sableux, par des annélides marins pour en faire leur habitat, dans les niveaux moyens et inférieurs de la zone de balancement des marées. Elles sont rares sur les côtes françaises, où elles se remarquent essentiellement sur quelques sites majeurs du littoral Manche-Atlantique : baie du Mont Saint-Michel, Vendée et Pays Basque. Elles sont particulièrement sensibles aux conditions hydrodynamiques et hydrosédimentaires, dont l'évolution peut favoriser leur maintien et leur développement, ou au contraire provoquer leur régression et leur disparition.

Les massifs d'hermelles forment des biotopes à l'architecture complexe, abritant de nombreuses espèces associées : microflore, invertébrés, crustacés et poissons, et constituant un maillon fort de la chaîne alimentaire dont la pêche côtière tire profit.

Leur rôle dans l'équilibre sédimentaire de l'estran a été reconnu. L'effet de brise-houle lié à leur présence contribue à la protection de la côte contre l'érosion.

Il s'agit donc de sites d'une grande richesse biologique et de forte valeur patrimoniale (« habitat d'intérêt communautaire » Natura 2000), qui mériteraient une protection pour en garantir la conservation³⁰.

²⁸ Pièce B1, p. 214.

²⁹ Pièce B1, p. 214.

³⁰ BERNIER (P.), GRUET (Y.). *Environnement littoral. Sédimentation et biodiversité de l'estran. Ile de Noirmoutier (Vendée)*. Université Claude-Bernard, Lyon-I, département des sciences de la terre, coll. « Documents des laboratoires de géologie, Lyon », H.S., 10, 2011, 163 p. (chapitre 3, p. 80-98 : Milieu récifal). Cahier d'habitats Natura 2000 : http://natura2000.environnement.gouv.fr/habitats/t2tmp/tome2/1170_4.pdf

L'étude d'impact se borne à affirmer que l'abandon des jetées initialement prévues annule tout « impact hydro-sédimentaire notable », et que le positionnement des récifs artificiels sur le platier rocheux fera que l'impact sur les massifs d'hermelles sera « nul à négligeable ». Or, nous notons que la localisation de ces massifs n'est encore connue que de manière approximative : il semble que toute analyse fine de la question a été abandonnée dès lors que l'on postulait l'absence d'impact notable après avoir modifié le parti d'aménagement. Le caractère « nul à négligeable » des impacts causés ne peut être démontré en l'absence d'un inventaire suffisamment précis des massifs d'hermelles³¹.

La richesse du rivage brétignollais comporte également des aspects patrimoniaux dont il faut attendre des imprévus. Depuis 1988 en effet, plusieurs découvertes et campagnes de fouilles effectuées sous le contrôle de la Direction des Recherches Archéologiques des Pays de la Loire y ont mis en évidence la présence de tourbières fossiles recelant des vestiges paléontologiques et archéologiques d'un grand intérêt, couvrant une période allant du Pléistocène à l'époque proto-historique ou gallo-romaine. Le site a pu être qualifié comme « étant probablement unique en son genre », ouvrant « une page exceptionnelle de l'histoire du Quaternaire en Vendée.³² »

Le pétitionnaire prévoit, conformément à la réglementation du code du Patrimoine sur l'archéologie préventive, la réalisation d'un diagnostic préalable à l'engagement des travaux³³. Contenu du grand intérêt scientifique des découvertes déjà effectuées sur cette portion du littoral, il lui faut cependant s'attendre à se voir prescrire par M. le Préfet de région (compétent en la matière) non seulement un diagnostic rigoureux, mais encore la réalisation plus que probable d'une fouille archéologique, et même, le cas échéant, la modification du projet d'aménagement.

Le pétitionnaire n'indique pas explicitement comment il sera en mesure de faire face aux coûts supplémentaires qui pourraient survenir à ce titre.

Le percement du cordon dunaire pour y faire passer le chenal d'accès au port inquiète au regard du rôle de protection et d'amortisseur joué par les massifs dunaires contre les impacts d'évènements du type Xynthia. Ce rôle a été souligné par le rapport de la mission de terrain du BRGM, relevant les impacts côtiers produits par cette tempête : érosion, endommagement de digues et d'ouvrages côtiers, etc.³⁴. Parmi les « points faibles » des protections naturelles que sont les dunes, l'analyse pointe ceux dus « à l'intervention humaine, tel que la création de chemins et d'accès à travers les dunes susceptibles de favoriser leur bréchification lors d'évènements extrêmes³⁵ ».

³¹ Des destructions de « vers sédimentaires » du fait du creusement du chenal sur l'estran sont évoquées sans plus de précision (pièce B1, p. 230).

³² POUIT (Daniel), VIAUD (Jean-Marc). « Des éléphants antiques (*Palaeoloxodon antiquus*) à Brétignolles-sur-Mer (Vendée, France). Histoire et conséquences des découvertes », *Le Naturaliste vendéen*, n° 2, 2002 : 35 – 59.

³³ Pièce B1, p. 227.

³⁴ *Tempête Xynthia : compte-rendu de mission préliminaire*. BRGM, mars 2010, BRGM-RP-58261-FR.

³⁵ *Ibid.*, p. 41.

Que dire alors de l'aménagement proposé, qui crée délibérément une brèche dans le littoral par destruction partielle de la dune côtière ?

Le paysage et les écosystèmes terrestres.

Le creusement à l'intérieur des terres et à la cote à -1,5 m CM du bassin portuaire induit des terrassements et un volume de déblais particulièrement importants (« près de 2 Mm³ de matériaux sédimentaires et rocheux³⁶ », dont 70 000 m³ pour le chenal), qui expliquent que l'emprise foncière soit si grande (80 hectares de D.U.P, dont 40 hectares de terrassements, pour environ 13 hectares de bassin portuaire). Le pétitionnaire a souhaité en effet « assurer un équilibre global entre les déblais issus du creusement, les remblais nécessaires à la réalisation des ouvrages en mer et la capacité d'accueil des excédents de remblais dans des sites de dépôt voisins.³⁷ » Cela le conduit à un remodelage de grande ampleur de la topographie du site, pour limiter à 600 000 m³ le volume des déblais « excédentaires » à exporter à l'extérieur³⁸.

C'est donc un très vaste espace et tout un paysage rural qui vont se trouver entièrement transformés par des aménagements de type portuaire, de loisirs ou d'espaces verts. On peut en effet parler de « mutation de la structure paysagère³⁹ ». Cela est d'autant plus dommageable que de tels paysages et milieux⁴⁰ sont devenus rares sur le littoral vendéen. L'étude prétend justifier l'option prise par le fait que « l'aspect relativement négligé du tissu bocager occupant le site du marais Girard est peu attrayant.⁴¹ » Une critique aussi subjective – et d'ailleurs non étayée – de la valeur paysagère de ce site ne peut suffire à en justifier la destruction irréversible, laquelle ne repose évidemment que sur des motivations techniques inhérentes au caractère disproportionné du projet, conduisant à une consommation excessive d'espaces.

La grande variété des milieux et habitats naturels impactés est à l'échelle de l'emprise considérable sur laquelle la D.U.P est sollicitée. Elle est lisible dans l'analyse qui en est faite par l'étude d'impact⁴² : dunes et arrière-dunes, prairies humides, prairies de fauches, friches, boisements ainsi que le réseau de haies boisées les entourant offrent des habitats terrestres (refuge, zone alimentation, corridors) de très bonne qualité pour de nombreuses espèces animales, dont certaines font l'objet de protections réglementaires. Le pétitionnaire s'autorise cependant à considérer que la « mutation paysagère » du site du marais Girard se traduit par un « impact globalement positif⁴³ », en multipliant les intentions d'« éco-gestion » et d'« éco-aménagement » d'espaces préservés ou remaniés ; la perte causée sur un aussi vaste espace par un changement aussi profond de caractéristiques n'en est pas moins réelle et regrettable !

L'étude indique que « sur 22 ha de zones humides, 11 ha seront préservés, mais potentiellement altérés, soit très ponctuellement et temporairement par les travaux, soit par

³⁶ Pièce B1, p. 225.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Pièce B1, p. 139.

³⁹ Pièce B1, p. 169.

⁴⁰ « une diversité d'ambiances agricoles »... Pièce B1, p. 128.

⁴¹ Pièce B1, p. 169.

⁴² Pièce B1. 3.1.1.3. Place du site dans le patrimoine naturel de la commune, p. 60 et suiv.

⁴³ Pièce B1, p. 238.

une modification des écoulements de surface et de subsurface⁴⁴ ». Un tel résultat contrevient à tous les engagements pris en faveur de la protection des zones humides, et il peut d'autant moins être accepté que le SDAGE 2010-2015 fait de la préservation des zones humides et de la restauration de celles qui ont été dégradées l'une de ses orientations fondamentales⁴⁵.

La disposition 8B-2 du SDAGE est rédigée comme suit :

« Dès lors que la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée, à la disparition de zones humides, les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage doivent prévoir, dans le même bassin versant, la création ou la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité.

« À défaut, la compensation porte sur une surface égale à au moins 200% de la surface supprimée. La gestion et l'entretien de ces zones humides doivent être garantis à long terme. »

Les relevés de terrain ne permettent pas de contester le caractère de zone humide du marais Girard. Cela étant, le pétitionnaire aurait dû examiner, dans son analyse de la comptabilité du projet avec le SDAGE, en quoi celui-ci se conforme à la disposition 8B-2 (le fait que le SDAGE ne fait pas mention de l'existence d'une zone humide locale comme celle du marais Girard étant sans incidence sur l'obligation de respecter cette disposition de portée générale).

Le creusement du bassin portuaire aboutissant à la destruction de 11 hectares de zones humides au sein du secteur du marais Girard, l'analyse de compatibilité avec le SDAGE nécessite de s'interroger 1) sur la possibilité d'alternatives au projet, ou du moins au parti d'aménagement destructeur ; 2) sur la possibilité de recréer ou de restaurer dans le même bassin versant, des zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité. Force est de constater que la première étape du raisonnement (la recherche d'alternatives) manque en fait dans ce chapitre, alors qu'elle n'est pas optionnelle ; ce qui suffit à vicier de manière substantielle la démarche.

Le pétitionnaire passe directement à la recherche de mesures compensatoires, qu'il présente ainsi⁴⁶ :

- a. « La conservation, restauration et gestion durable de 11 ha de zones humides, qui sont préservées dans l'emprise du projet, en périphérie du bassin portuaire. »

Nous ne voyons pas en quoi le maintien de la partie résiduelle de la zone humide peut représenter une mesure compensatoire de la destruction de l'autre partie. À la page 237, cette mesure n'est d'ailleurs pas argumentée comme telle, mais plutôt comme une « réduction d'impact », ce qui ne paraît pas être une qualification plus pertinente.

- b. « La conservation, amélioration et gestion durable d'environ 34 ha de corridors biologiques, qui sont préservés dans l'emprise du projet, en périphérie du bassin portuaire, jalonnés d'un semi de mares représentant près de 2 ha au total, et structurés par la conservation et le développement d'un réseau de haies. »

⁴⁴ Pièce B1, p. 150.

⁴⁵ http://www.eau-loire-bretagne.fr/sdage_et_sage/sdage_2010_2015

⁴⁶ Pièce B1, p. 341.

- c. « La mise en valeur et la gestion durable d'environ 11 ha de corridors biologiques entre l'emprise du projet et le bassin versant voisin, habitant une importante zone humide (vallée de l'Ecours). »
- d. « La commune investira en outre pour la conservation et la mise en valeur de 9 ha de zones humides de la vallée voisine de l'Ecours, pour consolider la fonctionnalité de ces corridors biologiques. »

En b, c et d, le pétitionnaire ne s'attache pas à faire la démonstration de l'équivalence sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité des « corridors » et zones humides visés, avec celles détruites.

- e. « Enfin, la commune prévoit la protection du tissu de mares existantes et la réalisation de nouvelles mares, dans le cadre de la mise en place de la trame verte communale d'une superficie d'environ 300 ha. »

Il s'agit là d'un projet lointain, non encore défini, qui ne peut donc être analysé ici comme une mesure compensatoire valide ni même certaine.

- f. « Les mesures compensatoires prévues offrent bien, dans le même bassin versant, la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la qualité de la biodiversité, avec en outre la mise en valeur de corridors biologiques avec les zones humides voisines. Les surfaces concernées au total représentent près de 70 ha, soit plus de 600% de la surface détruite, faute d'alternative. »

Cette affirmation ne peut être validée, compte tenu des observations qui précèdent. On peut cependant observer que le pétitionnaire semble y répondre par anticipation à l'étape 3 de la disposition 8B-2 (À défaut... d'alternatives et de compensations), en mettant en avant des superficies qui se veulent supérieures à ce qui est exigé. Mais il n'apporte pas plus ici qu'ailleurs la démonstration de la pertinence qualitative de ses propositions.

- « La gestion et l'entretien de ces zones humides sera garanti à long terme dans le site du projet, par la maîtrise foncière communale et l'adoption d'un règlement approprié dans le cadre de la mise en compatibilité du POS, puis, au-delà du site, dans le cadre de la révision du POS en PLU, dans un second temps. Le cas échéant, des conventions de gestion spécifiques seront mise au point avec les riverains et des organismes agréés. »

Il s'agit là encore d'engagements de principe, dont le contenu réel n'est pas précisé et dont la concrétisation reste incertaine.

L'article NDp13 du projet de règlement du POS⁴⁷, présenté en vue de sa mise en compatibilité, fait référence à l'article L.123-1-7 du code de l'Urbanisme.

Nous observons que cette référence, à laquelle le dossier renvoie à plusieurs reprises⁴⁸, est invalide : la disposition visée se trouve en fait sous le numéro d'article L.123-1-5 alinéa 7 du code de l'Urbanisme. Les pièces du dossier, qui portent toutes la date d'octobre 2010, n'ont donc pas été mises à jour à la suite de la promulgation de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, dite « Grenelle 2 », qui a largement fait évoluer la législation en vigueur.

⁴⁷ Pièce C2, p. 12.

⁴⁸ Pièce B1, p. 195, 264 et 352. Pièce C1, p. 6 et 35.

D'autre part, cette disposition de zonage n'est en aucun cas un moyen opérationnel de gestion et d'entretien.

La ressource en eau.

Une attention particulière doit encore être portée à l'ancienne carrière du Brethomé. Aujourd'hui inexploitée, elle stocke un volume d'eau de l'ordre de 310 000 m³, soit une ressource potentielle significative ; *a fortiori* dans un contexte où l'alimentation en eau potable du littoral vendéen (et spécialement dans sa partie nord) est un objet croissant de préoccupation pour les pouvoirs publics, qui appellent à la mobilisation de toutes les ressources disponibles, dont les anciennes carrières.

Le pétitionnaire ne nous paraît pas avoir apprécié à sa juste valeur cet aspect dont la dimension d'intérêt public est certaine. L'enjeu « eau potable » porté par cette ancienne carrière ne s'analyse évidemment pas au seul plan communal, comme il le pense. Dans ce secteur comme dans le reste du département, l'alimentation en eau potable fait l'objet d'une gestion mutualisée, et la commune a délégué sa compétence « production » à un syndicat intercommunal (SIAEP du Pays de Brem et du Jaunay), lui-même adhérent du syndicat départemental Vendée Eau qui gère la distribution.

Nous relevons d'ailleurs que le dossier fait l'impasse sur la question de la compatibilité du projet avec le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux. Le pétitionnaire prétend s'abstraire de cette obligation d'analyse au motif qu'il y procède pour le SDAGE, de niveau supérieur, et que cela vaudrait compatibilité avec le SAGE. C'est bien sûr négliger le fait qu'un SAGE n'a pas pour fonction de simplement répliquer ce que dit le SDAGE (document de niveau supérieur), mais qu'il en décline les grandes orientations au niveau local, dans des dispositions qui lui sont particulières et qu'il faut donc examiner en détail.

En l'occurrence, le territoire de la commune de Brétignolles-sur-Mer est concerné, au nord par le SAGE Vie et Jaunay (approuvé par arrêté préfectoral en date du 1^{er} mars 2011)⁴⁹ ; et au sud par le SAGE Auzance-Vertonne, en cours d'élaboration⁵⁰.

Ces documents ont en commun de faire de la gestion quantitative de la ressource en eau un enjeu très fort. Leurs objectifs sont en grande partie orientés vers la sécurisation de l'alimentation en eau potable.

La ressource offerte par l'ancienne carrière du Brethomé doit donc être considérée dans un contexte de tension, pour le volume qu'elle offre, équivalent à celui produit par le captage de Villeneuve (bassin Vie et Jaunay), que nul ne songerait combler !

Le comblement de la carrière par une partie des déblais issus du creusement du bassin portuaire se traduira par une perte des trois-quarts de la réserve d'eau, passant à terme de 310 000 à 75 000 m³⁵¹.

⁴⁹ <http://www.gesteau.eaufrance.fr/sage/vie-et-jaunay>

⁵⁰ <http://www.gesteau.eaufrance.fr/sage/auzance-vertonne-et-cours-deau-cotiers>

⁵¹ Pièce B1, p. 246.

L'intérêt public majeur que représente l'alimentation en eau potable, dont les SAGE sont porteurs, prévaut sur les autres considérations. Il est donc improbable que le pétitionnaire puisse obtenir, au titre de la loi sur l'eau, une autorisation aboutissant à une telle perte.

S'agissant encore de cette carrière, le pétitionnaire semble vouloir en tirer, préalablement à son comblement, des matériaux qui serviront à l'établissement des deux récifs artificiels brise-lames⁵². Il ne semble cependant pas s'être préoccupé des autorisations spécifiques qu'il lui faudrait obtenir dans un tel cas.

Conclusion.

À l'issue de notre examen du dossier, et au vu des éléments relevés, nous considérons que l'utilité publique du projet ne peut qu'être contestée.

Les justifications mises en avant et les bénéfices attendus manquent pour le moins de crédibilité, tandis que les coûts prévisionnels et le plan de financement sont affectés de graves incertitudes ; des réserves juridiques sont également à noter.

Au vu de l'intérêt public majeur que représente la sécurisation de l'alimentation en eau potable du littoral du Nord Vendée, perdre la majeure partie de la ressource offerte par l'ancienne carrière du Brethomé est une perspective inacceptable. Or, faute de pouvoir utiliser ce lieu pour y déverser les déblais excédentaires, l'économie générale du projet, déjà peu consistante, s'en trouve remise en cause.

Le parti d'aménagement retenu est la cause de dommages de grande ampleur à l'environnement, dont la majeure partie n'est pas réellement compensable ; certains sont probablement sous-estimés compte tenu des incertitudes scientifiques liés à l'appréciation du transit hydrosédimentaire et des effets induits par le projet.

Ces dommages à l'environnement sont d'autant plus inacceptables que l'utilité publique du projet ne résiste pas à l'examen.

C'est pourquoi nous concluons au rejet :

- de la déclaration d'utilité publique sollicitée,**
- de la demande de mise en compatibilité du P.O.S. avec le projet,**
- de la demande d'autorisation au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques,**
- du changement d'affectation du domaine public maritime et du transfert de sa gestion au pétitionnaire,**
- de la demande d'autorisation de création du port de plaisance,**

et nous demandons à votre Commission d'enquête publique d'émettre un avis allant dans ce sens.

⁵² Pièce B1, p. 230.

Vendée Nature Environnement

Fédération départementale
des associations membres
du réseau France Nature Environnement



Le Président :
Yves LE QUELLEC

Le 3 août 2011,

à
Monsieur le Président,
Madame et Messieurs les membres de la
Commission d'enquête publique sur le
projet de port de plaisance de
Brétignolles-sur-Mer,
Hôtel de Ville,
BP 24
85470 BRÉTIGNOLLES SUR MER

Observations relatives au dossier soumis aux enquêtes publiques conjointes portant sur le projet de création d'un port de plaisance à Brétignolles-sur-Mer.

Déposition complémentaire sur le coût du projet.

**

Ayant abordé ce thème dans notre déposition initiale du 29 juillet dernier, nous souhaitons y revenir après que notre attention eut été attirée par le « projet de plan de financement », actualisé au 20 juin 2011, déposé par le pétitionnaire dans le cadre de l'enquête d'utilité publique.

Il nous paraît nécessaire de comparer ce nouveau tableau avec les deux que nous avons précédemment extraits, le premier du dossier d'enquête publique, le deuxième de la délibération n° 2011-198 du conseil municipal du 8 juin 2011 arrêtant le coût des marchés de travaux.



A. Coût d'objectif d'un montant de 45 M€ HT, tel qu'il ressort du dossier d'enquête publique¹ :

Coût d'objectif

Le coût prévisionnel du projet est d'environ 45 millions d'euros hors taxes au stade de l'avant-projet. Il se décompose de la façon suivante :

Investissement	
Travaux comprenant :	38 000 000 €
<i>Travaux de terrassement et génie civil terrestre et maritime</i>	<i>18 000 000</i>
<i>Ouvrages extérieurs</i>	<i>7 000 000</i>
<i>Voirie et réseaux humides</i>	<i>5 500 000</i>
<i>Équipement portuaire</i>	<i>4 000 000</i>
<i>Zone technique</i>	<i>1 500 000</i>
<i>Plantations</i>	<i>2 000 000</i>
Maîtrise d'œuvre, Sécurité et protection de la santé	3 100 000 €
Acquisitions foncières et frais annexes	1 600 000 €
Mesures compensatoires*	332 000 €
Divers et imprévus	1 968 000 €
Total général	45 000 000 €

* intégrées dans la conception du projet et des travaux intégrées dans la conception du projet et des travaux : 3,323 M€ (cf. partie 5, chapitre 5)

B. Montants des marchés de travaux (4 lots), arrêtés par délibération du conseil municipal, n° 2001-198 du 8 juin 2011² :

Lot	Estimation du lot	Mieux-disant	Montant sol. base	options
1. Terrassements	29 874 757,80 €	Groupement Merceron	19 878 936,49 €	Estacade : 1 048 150,00 € Estacade urbaine : 299 600 € Rampe école de voile : 97 403,53 € Souille chenal : 240 000 € Souille bassin : 36 000 € <u>Total options comprises :</u> 21 600 090,02 €
2. VRD	4 168 470,04 €	Groupement Helary	3 193 931,65 €	
3. Equipements	3 142 561 €	Poralu	2 636 432,00 €	Bornes intelligentes : 281 228 € <u>Total options comprises :</u> 2 917 660,00 €
4. Espaces verts	1 721 949,82 €	Groupement ISS	1 207 891,99 €	
Total	38 907 738,66 €		26 917 192,13 €	28 919 573,66 € options comprises

¹ Pièce B1, p. 11.

² Document mis en ligne sur le site internet de la mairie :
<http://www.bretignollessurmer.fr/uploads/CR%2008062011.pdf>

C. « Projet de plan de financement » actualisé au 20 juin 2011 :

Dépenses € HT ³	Dossier initial suite estimation maîtrise d'œuvre	Actualisation suite appel d'offres 20/06/2011
Travaux	38 000 000	26 917 193
Etudes	3 100 000	3 100 000
<i>Sous-total</i>	<i>41 100 000</i>	<i>30 017 193</i>
Mesures comp.	332 000	332 000
Foncier	1 600 000	1 600 000
Divers	1 968 000	^(*) 1 300 000
Total général	45 000 000	33 249 193

^(*) Poste de dépenses réduit en raison de la forfaitisation des marchés.

Nous observons :

1. que l'essentiel de la minoration du coût global provient du poste de dépense « travaux » : ce dernier passe de 38 M€ à près de 27 M€ ;
2. mais que le montant « actualisé » de ce poste (26 917 193 €) n'intègre en fait que la solution dite « de base » des marchés de travaux (cf. tableau B : total de la col. Montant sol. base), et que le pétitionnaire ne retient dans son nouveau chiffrage aucune des « options » des lots 1 et 2 (même tableau : col. options).

Nous avons déjà fait observer dans notre déposition du 29 juillet dernier que le projet soumis au public formait un tout, sans « solution de base » ni aucune « option ».

Ainsi, la minoration de coût dont le pétitionnaire s'accorde le bénéfice résulte - pour partie au moins - d'une modification du parti d'aménagement, sur laquelle il fait silence :

« Le prix forfaitaire et définitif de l'ensemble du projet⁴ » (33 M€) sur lequel communique aujourd'hui le pétitionnaire correspond en fait – *mais sans le dire* – à une variante nouvelle dudit projet, sans l'estacade en mer et urbaine, sans la rampe de l'école de voile, sans les souilles du chenal et du bassin (toutes options du lot de travaux n° 1), sans les « bornes intelligentes » (option du lot n° 2).

³ Tableau produit par le pétitionnaire et annexé à l'un des registres de l'enquête d'utilité publique.

⁴ Formule et montant figurent sur l'affichage municipal présent depuis fin juillet sur le site de la Normandelière.

1. L'estacade se terminant en « belvédère avec signalétique interprétative du paysage » n'est pas seulement un élément fort de la communication positive autour du projet, spécialement en direction des non-usagers du port ; cet aménagement est argumenté dans le dossier comme devant compenser la « rupture des perspectives sur le large à partir du rivage, à marée basse notamment⁵ » (mesure compensatoire MCP6, « intégrée dans la conception du projet »).

Notons simplement que le pétitionnaire ne semble donc pas accorder lui-même beaucoup de crédit ni d'intérêt à cette compensation...

2. La « rampe de l'école de voile » est mentionnée au dossier au titre des mesures réductrices d'impact (MRD7 : accès différencié selon les usagers⁶) : « cale de mise à l'eau spécifique à la base nautique (club nautique et école de voile) ».

Mais les besoins particuliers du nautisme léger ne semblent plus devoir être pris en compte ; quid, au passage, des questions de sécurité, puisque cette cale devait aussi être mise au service « des zodiacs de surveillance et d'accompagnement »⁷ ?

3. Les « souilles » du chenal et du bassin devaient permettre l'accueil de grandes unités⁸.

On y renonce donc ; sans doute n'a-t-on pas de « grandes unités » inscrites en liste d'attente ?

4. Les « bornes intelligentes » devaient faire partie des aménagements garantissant une moindre consommation d'eau par les usagers du port⁹.

On y renonce donc aussi ; tant pis pour « l'exemplarité »...

⁵ Pièce B1, p. 20 et 273.

⁶ Pièce B1, p. 274-275.

⁷ Pièce B1, p. 275.

⁸ Pièce B1, p. 160.

⁹ Pièce B1, p. 145.

Recettes : la recherche de l'équilibre ?

Quant au tableau de recettes qui complète ce nouveau « plan de financement », il ne s'agit bien sûr que d'un simple exercice d'écriture visant à simuler l'équilibre recettes / dépenses obligatoire en la matière :

Recettes € HT ¹⁰	Dossier initial suite estimation maîtrise d'œuvre	Actualisation suite appel d'offres 20/06/2011
Subventions	9 126 500	3 000 000
Amodiations	15 307 500	12 800 000
<i>Total recettes ext.</i>	<i>24 434 000</i>	<i>15 800 000</i>
Emprunt	20566 000	17 449 193
Total général	45 000 000	33 249 193

Le fait est que le résultat « équilibré » ainsi obtenu remet significativement en cause les prévisions du dossier en termes de recettes extérieures (subventions, amodiations), confirmant implicitement leur caractère exagérément optimiste !

Nous avons au final l'impression de nous trouver face à un pétitionnaire qui navigue à vue.

Toutes les manœuvres ne sont pourtant pas acceptables pour défendre à toute force un projet qui s'avère surdimensionné et irréaliste, inabouti, lesté d'incertitudes et de non-dits, tout en semblant condamné à une forme de fuite en avant pour ne pas couler.

Avec pour seule perspective, des dommages incalculables pour l'environnement...

C'est pourquoi nous confirmons pleinement les conclusions défavorables de notre déposition du 29 juillet dernier.

Yves Le Quellec,

¹⁰ Tableau produit par le pétitionnaire, annexé à l'un des registres de l'enquête d'utilité publique et visé par M. le président de la commission d'enquête. Cf. pièce jointe ci-après.



PROJET DE PLAN DE FINANCEMENT DU PORT DE PLAISANCE (actualisé au 20 juin 2011)

Le budget étant assujéti à la
TVA, tous les chiffres sont
présentés hors taxe.

Plan de financement

DEPENSES	Dossier initial Suite Estimation maîtrise d'œuvre	Actualisation Suite appel d'offres 20/06/2011
Travaux	38 000 000 €	26 917 193 €
Etudes	3 100 000 €	3 100 000 €
sous-total	41 100 000 €	30 017 193 €
Mesures comp.	332 000 €	332 000 €
Foncier	1 600 000 €	1 600 000 €
Divers	1 968 000 €	(*) 1 300 000 €
Total général	45 000 000 €	33 249 193 €

RECETTES	Dossier initial Suite Estimation maîtrise d'œuvre	Actualisation Suite appel d'offres 20/06/2011
Subventions	9 126 500 €	3 000 000 €
Amodiations	15 307 500 €	12 800 000 €
Total recettes ext.	24 434 000 €	15 800 000 €
Emprunt	20 566 000 €	17 449 193 €
Total général	45 000 000 €	33 249 193 €

(*) poste de dépenses réduit en raison de la forfaitisation des marchés

*Le port de plaisance de Bretagne sur Mer
20/06/2011
P. J. P.*