

SOMMAIRE

CONCLUSION

PROJET DE CREATION DU PORT DE PLAISANCE DE BRETIGNOLLES SUR MER

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

• I – SITUATION, DÉFINITION ET RAPPEL DU PROJET	Page 1
• II – LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	Page 3
• III – RÉSUMÉ SYNTHÈSE DES THÈMES D'OBSERVATIONS	Page 7
1/ CONTENU DU DOSSIER	Page 7
2/ OBSERVATIONS POUR OU CONTRE, SANS EXPLICATION	Page 7
3/ LE PORT DE TYPE ABER	Page 7
4/ MISE À L'EAU ACTUELLE DES BATEAUX	Page 8
5/ ASPECT SOCIAL ET FAMILIAL ACTUELS DU SITE	Page 8
6/ ACTIVITÉS ET USAGES DU SITE	Page 8
7/ FRACTURE PHYSIQUE CAUSÉE PAR LE PROJET ENTRE LE MARAIS GIRARD ET LA NORMANDELIÈRE	Page 9
8/ LA FERME DE LA NORMANDELIÈRE	Page 9
9/ INSERTION GLOBALE DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT TERRESTRE	Page 10
10/ LA CARRIÈRE DE BRÉTHOMÉ	Page 11
11/ L'ARCHÉOLOGIE SUR LE SITE DU PROJET	Page 11
12/ LE PROJET ET LES PORTS VENDÉENS	Page 12
13/ MODIFICATIONS SUBSTANTIELLES DU DOSSIER	Page 13
14/ INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL POUR LES PLAISANCIERS	Page 13
15/ LES DEMANDES D'ANNEAUX	Page 14
16/ ASPECT ÉCONOMIQUE DU PROJET	Page 15
17/ ASPECT FINANCIER DU PROJET	Page 16
18/ L'APPRÉCIATION DE L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET	Page 21
19/ SUGGESTIONS	Page 21
• MOTIVATIONS DE L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	Page 23



CONCLUSION

La conclusion de la présente enquête publique porte sur :

l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de création du port de plaisance de Brétignolles sur Mer 85

I – SITUATION, DÉFINITION ET RAPPEL DU PROJET

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

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

Pour pouvoir réaliser ce projet il est nécessaire, pour le Maître d'ouvrage, de procéder à des expropriations afin de disposer de la totalité des terrains concernés, objet d'une enquête parcellaire distincte de la présente enquête.

Ces expropriations ne peuvent être prononcées que si elles sont précédées d'une déclaration d'utilité publique, objet de la présente enquête.

L'emprise foncière totale de la DUP est de 80 ha. 40 ha seraient préservés en tant que zones d'exclusions et zones refuge pour la faune, tandis que les travaux de terrassement s'effectueraient sur près de 40 ha.

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

Une propriété est exploitée en qualité de chèvrière.

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

L'opération projetée fait appel essentiellement à des travaux importants de terrassement. Le volume total à extraire pour la création du bassin portuaire est de l'ordre de 1,9 Mm³. Une grosse partie de ces déblais servirait à combler la carrière de Bréthomé, tandis que les 600.000 m³ excédentaires de matériaux seraient déposés dans des décharges de classe 3 dans un rayon de 1 à 7 km autour du site.

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

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

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

Le dossier définitif a été finalisé en octobre 2010.

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

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

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

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

- la saturation des principaux sites portuaires sur la façade atlantique vendéenne et dans les ports voisins de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et des Sables-d'Olonne
- la volonté de limiter le développement de l'urbanisation et le souhait de mutation des résidences secondaires en résidences principales afin de rétablir un équilibre entre la population permanente et la population saisonnière
- le souhait de rehausser l'image urbanistique de la commune et d'améliorer le cadre de vie des résidents et des touristes
- le désir d'une limitation et aussi d'une alternative au développement urbain
- l'objectif de retombées socio-économiques, un port étant générateur d'emplois directs et induits.



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

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

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

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

La présente conclusion se rapporte exclusivement à :

l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet précité

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

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

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

Une seconde visite des lieux a eu lieu le 1^{er} juillet 2011, à la demande de l'association « La Vigie ».

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

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

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

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

- Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, la nécessité d'organiser une réunion publique est apparue, pour les raisons suivantes :

- l'importance du projet (45 M€ H.T.)
- aucune réunion publique n'a été organisée par le Maître d'ouvrage depuis 3 ans et demi alors que le projet a considérablement évolué
- une situation conflictuelle existante depuis plusieurs années entre le Maître d'ouvrage et les opposants au projet.

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

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

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

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

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

- Applaudissements et sifflets ont parfois ponctué les interventions, mais aucun incident n'est à noter. Le rapport de réunion publique a été communiqué à

Mr le Maire de Brétignolles, selon les formes de droit, par lettre du 12 juillet 2011.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Le 8 août 2011, afin que la Commission d'enquête puisse vérifier l'état des demandes d'anneaux, annoncé par le Maître d'ouvrage, comme étant de 1 948, il a été demandé au Maître d'ouvrage de déposer les demandes et le listing des personnes ayant fait des demandes. L'ensemble de ces documents a été restitués au Maître d'ouvrage.

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

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

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

- Le 18 août 2011, après la clôture de l'enquête, plusieurs courriers avec des cachets de la poste postérieurs à la date de clôture de l'enquête, sont arrivés en mairie, à l'attention de la Commission d'enquête, aucune de ces lettres n'a été ouverte.

Les observations qu'elles pouvaient contenir n'ont donc pas été prises en compte.

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

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

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

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

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

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

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

Pour la présente enquête sur la **DUP**, ce sont **34 registres qui ont été utilisés** pour un total de **7 449 avis**, compte tenu des avis provenant des autres enquêtes.

5 607 avis sont **pour**, **1 842** avis sont **contre** le projet.

- Les observations faites par le public comportant souvent plusieurs thèmes relatifs à diverses enquêtes, les membres de la Commission d'enquête ont procédé, sur chacun des 66 registres dont les 34 de la présente enquête, à des renvois en marge de chaque observation, afin de faciliter la synthèse des observations.

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

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

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

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

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

- Avis Favorable :	0 voix
- Avis Favorable avec réserves :	1 voix
- Avis Défavorable :	4 voix

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



III – SYNTHÈSE DES THÈMES D'OBSERVATIONS

Il est fait ici résumé des différents thèmes d'observations, développés dans le chapitre du rapport d'enquête « Analyse par thème des observations », des 7 449 avis formulés dans cette enquête :

1/ CONTENU DU DOSSIER

De nombreuses personnes ont indiqué que le dossier mis à la disposition du public était complexe, approximatif, mal structuré, se traduisant par des difficultés de recherches et d'exploitation de l'information, que par ailleurs les clichés, cartes et plans étaient trop petits et non explicites et qu'ils manquaient de lisibilité.

Qu'il n'existe pas de plan en élévation des ouvrages, ni d'étude de marché et incomplets sur l'étude (les inventaires) de la faune et de la flore.

Enfin, qu'un volume par enquête (7) aurait été souhaitable, pour une meilleure compréhension du public, certaines ne disposant pas de volume spécifique.

*Il a été dit par la **Commission d'enquête** que ces lacunes sont regrettables, car un dossier mieux constitué, adapté à chacune des sept enquêtes arrêtées par le Préfet, des explications plus fournies, certains clichés, cartes et plans plus grands et parfaitement lisibles, auraient sans aucun doute contribué à une meilleure information du public.*

2/ OBSERVATIONS POUR OU CONTRE, SANS EXPLICATION

475 observations « Pour le port », sans autre explication et 26 « Contre le port », sans plus d'explication, ont été formulées dans le cadre de la présente enquête préalable à la DUP.

De nombreuses personnes ont dit à la commission qu'elles pensaient que cette enquête était en fait le référendum officiel organisé par le Maire, à l'image de celui de 2003.

Malgré les explications données par les membres de la commission d'enquête, certaines personnes sont reparties convaincues qu'elles venaient de voter, puisqu'elles proposaient même leur pièce d'identité et que les membres de la Commission n'étaient que des employés recrutés pour la circonstance par Mr le Maire.

*La **Commission d'enquête** indique que cette confusion du public est regrettable et a procédé aussi du souhait de « faire plaisir » au Maire, en écrivant être « pour le port ». Faute de pertinence, ces observations n'ont pas été analysées et considérées par la Commission d'enquête. Les personnes s'étant ainsi prononcées sèchement ont cru qu'elles devaient, comme lors de la consultation publique de 2003, organisée par la municipalité, se prononcer pour ou contre le port sans autre explication.*

3/ LE PORT DE TYPE ABER

Le projet de port de Brétignolles est présenté dans le dossier d'enquête comme un projet de port de type aber. Or, plusieurs personnes ont contesté cette appellation dans leurs observations indiquant que ce projet n'a rien à voir avec un aber.

*Il a été dit par la **Commission d'enquête** que la séduisante appellation d'aber rappelle les ports bretons mais le projet de port de Brétignolles n'a rien à voir avec un aber ou type d'aber.*

L'aber étant une basse vallée de cours d'eau envahie naturellement par la mer, qui forme un estuaire profond et découpé et que ce projet de Brétignolles est aux antipodes de cette configuration, puisqu'il faut déblayer 1,9 million de m³ autour d'un ru, pour créer le port. Or, il n'y a pas à déblayer dans un port aber et dire qu'il s'agit d'un port aber ou de type aber est une appellation, certes séduisante, mais excessive et trompeuse.

4/ MISE À L'EAU ACTUELLE DES BATEAUX

Actuellement les petits bateaux à moteur, dont la longueur ne semble pas dépasser 7 m, sont mis à l'eau à l'aide d'une remorque tractée par des tracteurs, rouillés, pétaradants, fumants, bringuebalants, parfois disloqués, qui font du bruit et occupent l'espace, émettant des vapeurs d'échappement malodorantes. Outre le fait que le visuel paysager est entamé par la présence de ces engins, leur utilisation est dénoncée dans les observations comme dangereuse, puisqu'ils passent souvent à travers les gens étendus sur la plage. Pratiquement toutes les personnes ayant fait des observations à ce sujet condamnent la présence de ces tracteurs.

La Commission d'enquête pense que la municipalité de Brétignolles pourrait mettre fin à cette situation en créant, comme partout, à bas prix, une cale de mise à l'eau balisée, en béton armé au niveau de la plage, allant de l'esplanade de l'école de voile jusqu'à l'eau, soit sur une cinquantaine de mètres environ, afin de permettre de reculer un véhicule automobile et sa remorque. Elle créerait une petite coupure, franchissable pour les plagistes au milieu de la plage.

Cette situation dénoncée depuis longtemps, semble être entretenue, pour des raisons inconnues, sinon peut-être pour mieux démontrer la nécessité de créer un port ?

5/ ASPECT SOCIAL ET FAMILIAL ACTUELS DU SITE

De nombreuses personnes ont indiqué que :

- Brétignolles est une station familiale de vacances, comportant des plaisirs simples : pêche à pied, baignades et ont manifesté leur attachement aux plages de La Normandelière et du Marais Girard.

- il faut conserver cette station comme elle est actuellement, un lieu, dit : « La Mer à la campagne », ancien slogan de la municipalité

- ils veulent préserver l'aspect sauvage des plages et des lieux, critiquant par ailleurs le souhait du Maire de vouloir une clientèle « de qualité », ce qui a fait vivement réagir ces personnes, qui précisent que cette volonté pourrait apparaître discriminante, causer une sorte de fracture sociale, voire marginaliser les habitués des lieux.

Enfin, le projet est décrit comme un risque de perte d'identité locale susceptible de faire fuir les estivants.

La Commission d'enquête a indiqué à ce sujet que les résidents principaux ou secondaires de Brétignolles et vacanciers qui ont choisi cette station l'ont fait pour l'aspect sauvage, nature, campagnard et familial des lieux, refusant précisément les structures et activités des grandes stations. Ils ne demandent pas de port et ont fait en conséquence des observations défavorables au projet.

La Commission d'enquête constate que certains propriétaires semblent s'être, depuis longtemps laissés séduire par l'argument largement diffusé, selon lequel Brétignolles avec un port, outre le fait qu'il leur permettrait d'avoir anneau et bateau, donnerait une forte plus value à leur bien immobilier. Ces personnes ont fait des observations généralement favorables au projet.

6/ ACTIVITÉS ET USAGES DU SITE

Les observations faites sur ce thème peuvent se diviser en deux parties :

1 - Actuellement :

Plus de 40 000 personnes fréquentent annuellement la station balnéaire de Brétignolles qui offre tout un panel d'activités de loisirs pour les familles :

Les plages utilisées pour la baignade - les véliplanchistes - les surfeurs dont l'activité risque de disparaître si le port se réalise, car la construction des brise-lames pourrait entraîner une modification de la courantologie - un bassin de baignade en eau de mer - la pêche à pied ou en petite embarcation - la promenade en mer - les activités de l'école de voile - les promenades sur les sentiers piétonniers, dont un GR - les pistes cyclables qui longent toute la côte.

Ces activités justifient le slogan de Brétignolles : « la mer à la campagne ».

2 - Si le port se réalise :

Un nouveau bassin nautique et de baignade, plus proche du centre bourg.

Seront également créés :

- deux bassins de pêche en eau douce
 - une estacade maritime et plateforme d'observation ou belvédère
 - des espaces de loisirs et un lieu d'animation au centre du projet
 - de nouveaux sentiers piétonniers et pistes cyclables qui impliqueront, suite à la création du chenal, une rupture des sentiers pédestres et cyclables existants et du GR.
- Il en sera de même pour la plage qui sera coupée en deux, ce qui nécessitera de faire le tour du port et de parcourir plus de 2 km à pied pour aller d'un côté à l'autre de la plage.
- la pêche à pied sera également modifiée par l'édification des brise-lames.
 - le développement de la plaisance qui sera induit par la création du port.

La Commission d'enquête a constaté ce que seraient ces modifications, mais se pose la question de savoir si la clientèle habituelle des touristes de Brétignolles, commune à caractère familial, aimant les plaisirs simples, plutôt populaires, ne va pas céder la place à une clientèle différente, plus aisée, mais beaucoup moins intéressée par les activités de plage et loisirs classiques et qui ne séjournera que très peu de temps dans la commune, le temps d'une escale, faute d'infrastructure d'accueil et de divertissement.

7/ FRACTURE PHYSIQUE CAUSÉE PAR LE PROJET ENTRE LE MARAIS GIRARD ET LA NORMANDELIÈRE

Le port de Brétignolles, causerait une fracture physique entre le nord et le sud de l'agglomération et en particulier séparerait, par son chenal, les plages du Marais Girard et de la Normandelière et obligerait pour rejoindre l'une ou l'autre plage à faire un détour d'au moins 2 km.

Le chemin de randonnée et la piste cyclable subiraient le même sort - la dune serait forcément ouverte - la navigation des dériveurs serait modifiée .

Les personnes, favorables ou défavorables au port, condamnent, dans leurs observations, ces changements, indiquant par ailleurs que dans ces conditions il aurait fallu prévoir dans le projet pour rejoindre les deux rives du chenal ou du bassin portuaire, un passeur, un bac, un tunnel ou une passerelle de 200 ou 300 m de longueur.

D'autres personnes, favorables au port, ont fait des observations disant qu'elles s'accommoderaient de ces changements, d'autant que le nouveau bassin de baignade serait plus proche des habitations et du centre bourg.

La Commission d'enquête estime que si le port se réalisait, cette fracture physique des lieux serait inévitable et modifierait bien sûr l'aspect actuel des lieux, l'usage et les habitudes de ceux qui les fréquentent. La scission de la commune en deux parties provoquerait l'isolement des habitants du sud.

La solution se trouve évidemment dans les suggestions faites par les personnes ayant fait des observations : mise en place d'un bac, d'un passeur, d'un tunnel ou d'une passerelle pour pouvoir passer d'une rive à l'autre, mais ces dispositifs ne sont nullement prévus dans le projet.

8/ LA FERME DE LA NORMANDELIÈRE

Très proche du projet de bassin à flot du port, se trouve la ferme biologique de La Normandelière, dont la spécialité est l'élevage de chèvres, la fabrication de fromages et la commercialisation de ceux-ci, par les exploitants.

Le projet de création du port prévoit de supprimer 17 ha de terres et la mesure compensatoire du projet permettrait de restituer aux propriétaires 19 ha de terrain, selon les déclarations du maître d'ouvrage lors de la réunion publique du 23 juin 2011.

Mais pour obtenir le label biologique, une terre remblayée, comme cela est prévu, doit attendre un délai de 3 ans, non compris la durée des travaux. Ce qui gênerait l'utilisation par les exploitants et leur ferait perdre leur label.

De très nombreuses observations ont été faites pour condamner la disparition de cette ferme, dans les termes évoqués ci-avant.

D'autres observations relativisent l'impact du port sur cette ferme et disent au contraire que le port la mettrait en valeur.

La Commission d'enquête trouve cette lacune regrettable.

Outre le fait que le projet de port serait grand consommateur d'espace agricole, alors que les textes législatifs et réglementaires préconisent de faire des économies d'espace, surtout agricole, il apparaît que la restitution annoncée de 19 ha de terre agricole (non prévue dans le dossier) ne prend pas en compte le facteur de la reconstitution des terres pendant une durée minimale de 3 ans, pour obtenir à nouveau le label biologique.

9/ INSERTION GLOBALE DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT TERRESTRE

Le site du projet de création du port est encadré par 3 zones Natura 2000 :

- l'une en mer, dite « ZPS de l'Île d'Yeu », qui vient jusqu'au niveau de la laisse de basse mer

- la seconde au Nord, d'une superficie de 335 ha, à 4 km environ du site du projet dite : « Dunes de la Sauzaie et du marais du Jaunay »

- la troisième au Sud, d'une superficie de 1 100 ha, à 1 km environ du site du projet, dite : « Dunes et forêt d'Olonne »

Les personnes ayant fait des observations contre le port condamnent notamment :

La destruction des zones humides – de la faune et la flore – du paysage – des plages – du cordon dunaire – du plan d'eau de baignade.

Elles indiquent que ce projet aurait une répercussion sur les zones Natura 2000 et que les mesures compensatoires n'existent pas ou sont insuffisantes.

Les personnes favorables à la création du port relativisent la portée de l'impact environnemental terrestre et disent que le nouvel environnement serait plus agréable.

La Commission d'enquête indique que :

1 – *les effets sur l'environnement, de la création du port de plaisance, relèvent de quatre enquêtes publiques conjointes.*

Le Code de l'expropriation prévoit que le dossier d'enquête pour la DUP indique les raisons pour lesquelles, du point de vue de l'insertion dans l'environnement, le parti d'aménagement de l'espace portuaire, a été retenu parmi les partis envisageables.

Les enquêtes publiques conjointes dites « Mise en compatibilité du POS », « Loi sur l'eau », « Impact sur l'environnement » et « Utilisation du Domaine Public Maritime » ont respectivement pour objet l'impact sur l'environnement terrestre, l'impact sur les milieux aquatiques et enfin l'insertion du projet d'avant-port dans le milieu maritime pour la préservation du site, du paysage et des ressources biologiques.

2 – *Pour ce qui relève spécifiquement de la DUP, il y a 3 types d'observations : le choix du site, l'économie d'espace et enfin la destruction des zones humides.*

a/ - *Le site du projet de création d'un port à flot pour 1 100 anneaux ne pourrait être qu'à la Normandelière, entre les deux zones protégées Natura 2000 du territoire communal. La partie terrestre où serait le bassin portuaire a été choisie sur l'ancien ruisseau de la Normandelière.*

b/ - *Dans le dossier d'enquête il est prévu que l'enveloppe foncière globale du projet sur laquelle porte la DUP est d'environ 80 ha. Les terrassements s'exerceraient sur environ 40 ha, mais près de 40 ha seraient préservés. Sur l'emprise globale du projet, les aménagements portuaires et installations associées représenteraient environ 27 ha et les espaces verts périphériques 53 ha*

c/ - *L'emprise du projet sur la zone humide du marais Girard est estimée à 10,7 ha pour une superficie totale de l'ordre de 21,9 ha. Les 11 ha de zones humides restant, qui sont en périphérie du bassin portuaire, seraient conservés.*

Ces mesures compensatoires concerneraient les milieux humides et aquatiques, mais elles permettraient aussi d'atténuer les effets du projet sur la faune.

Il est avéré que, globalement, l'environnement terrestre en général serait impacté, affecté ou détruit, notamment en ce qui concerne les zones humides, la faune et la flore, les paysages naturels sauvages.

Certes, des mesures compensatoires sont prévues, mais elles semblent insuffisantes et ne reconstitueront en aucun cas le site actuel.

10/ LA CARRIÈRE DE BRÉTHOMÉ

La carrière de Bréthomé à Brétignolles n'est plus exploitée depuis 20 ans.

Elle est désormais remplie d'eau claire, sur une profondeur variant de 10 à 20 m, sur près de 3 ha de superficie, soit un volume d'eau disponible de 310 000 m³.

Il y a un an, le Maître d'ouvrage demandait à nouveau en Préfecture de la Vendée à être autorisé à exploiter cette carrière afin de produire sur place l'enrochement nécessaire à la réalisation du port, puis à y stocker les déblais en provenance du chantier, à concurrence de 1 300 000 m³ et le Maître d'ouvrage avait même annoncé que si la carrière ne pouvait pas être exploitée, il abandonnerait le projet.

Les transports, ainsi réduits au minimum, auraient forcément eu une influence faste sur le coût général de la réalisation du port.

Or, l'exploitation de la carrière n'a pas été autorisée. L'enrochement proviendrait de carrières bien plus éloignées et partiellement du déroctage en mer. Ce qui aurait forcément une incidence néfaste sur le coût du projet, qui n'apparaît pas dans le dossier.

De nombreuses observations défavorables faites au sujet de cette carrière, sur la destruction du milieu, sur la suppression de la réserve d'eau qu'elle constitue et sur le stockage des déblais, ont été faites.

D'autres observations, favorables au projet, disent que cette carrière n'a aucune utilité et que sa proximité est une aubaine pour y stocker les déblais.

Le thème traitant de cette carrière, concernant son système hydraulique, sa réserve d'eau et son devenir quant à son approvisionnement en eau, sera développé dans l'enquête III, relative à la « Loi sur l'Eau ».

La Commission d'enquête pense que dans le cadre du projet, il y a lieu de regretter la non-exploitation de la carrière qui aurait contribué à la diminution du coût de l'enrochement, en contre partie elle a l'utilité prévue dans le projet, le stockage des déblais. On peut regretter, aussi, la non-exploitation de la réserve d'eau de secours actuelle, ne serait-ce que pour abreuver les animaux, pour irriguer ou pour arroser les cultures maraichères.

11/ L'ARCHÉOLOGIE SUR LE SITE DU PROJET

Le site du Marais Girard à Brétignolles est connu depuis les prospections de Roger Joussaume (membre de la Société Préhistorique Française), fin des années 1960.

Dans ce lieu, déjà connu depuis très longtemps pour receler de nombreux vestiges campaniformes et du matériel paléolithique, des découvertes ont eu lieu épisodiquement ; les artefacts en silex y sont abondants sous forme de lames et lamelles, de tronçatures, pédoncules ou grattoirs.

Les tempêtes hivernales des années 90 ont permis de reconnaître, dans le secteur au contact de La Normandelière, plusieurs niveaux géologiques du Quaternaire récent qui ont livré des traces d'occupations humaines préhistoriques.

En 2001, une molaire d'éléphant antique a été découverte sur la plage du Marais Girard, à quelques dizaines de mètres du site du projet de port.

Plusieurs observations évoquent la richesse archéologique de ce site et, évidemment, s'opposent à ce qu'il soit modifié, tandis que les personnes favorables au projet relativisent cet aspect.

La Commission d'enquête constate que cette zone archéologique, qui correspond au site du projet et ses alentours, est partout décrite comme une zone à très forte sensibilité archéologique et au potentiel de conservation exceptionnel et que détruire une partie de ce site pourrait constituer un préjudice scientifique considérable.

Mr le Préfet de la Région des Pays de Loire, a pris, le 22 juillet 2011, un arrêté portant prescription d'une opération d'archéologie préventive sur 40 ha de la zone couverte par le site du projet.

Cet arrêté a donc pour effet immédiat de geler tous travaux sur le site du projet.

La Commission d'enquête s'est renseignée afin de savoir ce que pourrait être la durée de cette opération d'archéologie préventive. Il lui a été répondu que la durée serait de plusieurs mois à partir de la mise en œuvre de l'opération. S'il est trouvé des vestiges, la DRAC procédera alors à des fouilles archéologiques sur le même site et il faudra alors plusieurs années avant qu'elles ne soient terminées.

La Commission d'enquête considère qu'à lui seul, cet arrêté neutralise le projet de création du port, tant que le résultat du diagnostic ne sera pas connu.

12/ LE PROJET ET LES PORTS VENDÉENS

La côte vendéenne comporte, en dehors des ports d'échouage, six ports, du nord au sud, soit une offre totale d'environ **6 000 places**, plus une répartition dans les différents ports de 500 places de passage.

Les demandes d'anneaux effectives pour l'ensemble des ports vendéens se chiffrent à **1 750**, mais compte tenu des doubles ou triples inscriptions les listes d'attente se chiffrent réellement à environ **1 000** anneaux en Vendée, dont 450 pour St Gilles et 220 aux Sables d'Olonne.

Selon les indications fournies dans le dossier d'enquête (volume B1 p. 307) les projets d'extension des ports existants en cours, en Vendée (rapport Gauthier, Inspecteur général des Ponts et Chaussées), actualisées par la Commission d'enquête, procureraient :

- l'Île d'Yeu : 110 places
 - St Gilles Croix de Vie : 80 places (sans compter un plus vaste projet de port en mer envisagé)
 - les Sables d'Olonne (Port Olonna et port de pêche) 300 places de port à sec et 170 places de port de pêche reconverties en port de plaisance, soit au total 470 places
 - Jard sur Mer, transformation du port d'échouage en port à flot : 280 places.
 - l'Aiguillon sur Mer : 30 places
- Soit un total d'environ **970 places**.

- De nombreuses personnes ayant fait des observations indiquent que la création du port de Brétignolles constituerait un abri côtier nécessaire à la sécurisation de la navigation

- Mais de nombreuses personnes trouvent que ce projet est pharaonique et d'un coût pouvant mettre en difficulté les finances communales de Brétignolles et que les places offertes sont suffisantes.

La Commission d'enquête, estime qu'avec un port à Brétignolles, un abri côtier supplémentaire trouverait son utilité, comme il est dit dans plusieurs observations. Mais, l'avantage obtenu serait disproportionné par rapport au coût du projet, qui est dénoncé, notamment comme étant pharaonique.

Par ailleurs, les projets en cours ou sur le point d'être finalisés, comme le démontrent les chiffres ci-dessus, solderaient pratiquement les listes d'attente.

Enfin, selon la revue « CESAAR » de la Fédération Nationale des Industries Nautiques, de mars 2011 un facteur important favoriserait la création de places dans les ports de plaisance par :

« La disponibilité dans un futur proche de près de 28 000 places de port actuellement occupées par des plaisanciers de plus de 70 ans ».

La France comptant 166 000 anneaux, l'équation serait donc la suivante pour les ports Vendéens : 28 000 anneaux libérés divisés par 166 000 anneaux en France, multipliés par 5 500 anneaux vendéens = **928 anneaux**, qui se libéreraient ainsi dans un avenir proche.

Les 1 100 places du projet de port de Brétignolles, compte tenu de ces deux facteurs, (projets en cours et disponibilités prochaines) ne trouveraient donc plus aucune justification, quant à leur utilité (l'une des motivations principale du projet) pour palier au manque de places.

13/ MODIFICATIONS SUBSTANTIELLES DU DOSSIER

1/ - Le coût de la réalisation du projet de port de plaisance de Brétignolles se chiffre, dans le dossier d'enquête soumis à la consultation du public, à 45 M€.

Or, au début de l'enquête publique, le Maître d'ouvrage a demandé à être entendu par la Commission d'enquête et il a alors annoncé, comme il figure dans son audition du 20 juin 2011, que le coût du projet n'était plus de 45 M€, mais de 33 M€, qu'il a annoncé, également, lors de la réunion publique du 23 juin 2011.

2/ - Le 21 juillet 2011, la Commission d'enquête a procédé à l'audition du directeur du cabinet BRL, à la Sous-préfecture des Sables et le 2 août 2011, la commission d'enquête s'est transportée au siège de l'entreprise MERCERON TP à Challans, afin d'entendre le PDG de l'entreprise, adjudicataire du lot n° 1 des travaux, sur lequel porte l'essentiel de la baisse du coût et le PDG de l'entreprise a indiqué, essentiellement, dans son audition que cette baisse du coût était due à une optimisation des moyens mis en œuvre, notamment un meilleur compactage et la suppression du transport des déblais du chantier vers des sites extérieurs, qui représente à elle seule, pour cette dernière, 8 M€ et ce, en surélevant le modelé paysager de 70 cm de hauteur.

Ces changements ont été salués et considérés comme remarquables, voire incroyables, par les personnes ayant fait des observations favorables au projet, tandis que les personnes ayant fait des observations défavorables à ce sujet émettent les plus vives critiques et ironisent même parfois.

La Commission d'enquête dit que ces performances financière et de mise en œuvre des moyens, sont effectivement extraordinaires. Mais, hélas, la baisse du coût des travaux dans de telles proportions et la modification du modelé paysager qui en découle, qui affecterait inévitablement le visuel paysager, constituent deux modifications substantielles du projet soumis à enquête et ne peuvent être prises en considération, même si elles ont été annoncées également au cours de la réunion publique du 23 juin 2011.

En effet, ces modifications n'ont pas fait l'objet d'étude dans le dossier d'enquête et comme telles n'ont pu être soumises à la consultation du public.

Par ailleurs, la Commission d'enquête constate que la preuve n'est pas rapportée, en l'absence d'étude complémentaire, que ces deux modifications substantielles sont de nature à diminuer le coût des travaux dans de telles proportions pour des prestations pratiquement équivalentes à celles prévues.

14/ INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL POUR LES PLAISANCIERS

Un port de plaisance de l'importance du projet de Brétignolles sur Mer suppose des structures d'accueil nombreuses et attirantes pour séduire les plaisanciers :

- station de taxis
- lieux de divertissements
- hôtellerie - bars et restaurants
- clubs

Mais tous ces équipements et services ne sont en rien prévus dans le projet, puisque tout programme immobilier est écarté dans le dossier, ce qui procède d'une volonté délibérée du Maître d'ouvrage.

Et quand bien même ces équipements seraient envisagés, ils seraient difficilement réalisables à proximité du port, en raison de l'application de la « loi Littoral »

Par ailleurs, le projet de création de la ceinture verte, dont on ne peut que se féliciter, serait également un obstacle à la réalisation de la plupart de ces équipements.

Enfin, il faudrait aussi ajouter à ces constructions, des aires de carénage et des parkings plus nombreux, même des parkings pour camping-caristes.

La réalisation de quelques commerces classiques est toutefois prévue dans le dossier. Tel est le sens donné aux observations qui ont été faites à ce sujet.

La Commission d'enquête pense que les observations relatives à la réalisation d'équipements et de services peuvent apparaître accessoires, mais elle ne sont en fait pas à négliger, surtout si l'on veut offrir le projet à « une clientèle de qualité ». A ces équipements on peut rajouter : un golf, comme la station voisine de St Jean de Monts, pourquoi pas un casino, etc...

Plus le port et ses équipements seraient séduisants, plus les plaisanciers, souvent en recherche de loisirs divers, seraient nombreux à fréquenter la station.

15/ LES DEMANDES D'ANNEAUX

Le taux d'occupation des anneaux dans un port est primordial puisqu'il détermine une partie du financement immédiat (amodiations) au moment de la réalisation du port et constitue, par ailleurs, un élément de gestion en cours d'exploitation (locations, escales et redevances d'amodiations).

- Manque d'anneaux au plan national

La flotte de plaisance en France représente environ 420 000 unités. Le déficit de places est estimé à 54 000 anneaux dont 24% sur le littoral atlantique soit 12 960.

- Manque d'anneaux en Vendée

La Vendée qui dispose actuellement d'une capacité de 6 500 places, dont 500 de passage, enregistrerait un déficit de plus de 1 750 anneaux compte tenu du degré de saturation des différents ports existants

Sans refaire la démonstration du thème 12 développé ci-dessus « Le projet et les ports Vendéens » il apparaît que le besoin local réel serait de l'ordre de 1 000 anneaux celui-ci, pouvant être absorbé en grande partie par les projets d'extension, de reconversion et requalification des ports vendéens. Il est à noter que le déficit de capacité n'est pas le même pour toutes les tailles de bateaux

- Nature des demandes pour le projet de Brétignolles

Le remplissage du port serait assuré par des amodiations, (garantie d'usage de 300 anneaux pour une durée de 20 ans) et la location annuelle d'environ 685 à 785 places plus 15 anneaux pour les escales.

L'importance des investissements dans l'amodiation conditionne le montant de l'emprunt ; en effet le niveau de l'emprunt serait d'autant moins élevé que le nombre d'amodiations conclues serait important. A noter que le nombre des amodiations qui constitue une variable d'ajustement pour le Maître d'ouvrage est actuellement incertain.

La Commission d'enquête a étudié les listings et dossiers des demandes de pré-réservation des anneaux, de même que les indications fournies dans le dossier d'enquête et elle conclut comme suit :

- Dossiers et listes de pré-réservations d'anneaux

Les dossiers et listings demandés au Maître d'ouvrage par la Commission d'enquête, contiennent, d'une part, les enregistrements des demandes d'une première campagne lancée en 2006 et, d'autre part, les enregistrements confirmés par une mise à jour à la demande du Cabinet BRL en 2009.

La procédure et les modalités de pré-réservation mises en place depuis 2006 sont les suivantes :

* mise à disposition du public d'un dossier d'inscription en liste d'attente

* mise en place d'un questionnaire type, de demandes d'anneaux, ce questionnaire pouvant être renseigné sur place ou transmis par courrier.

* constitution d'un listing récapitulatif des demandes reprenant l'ensemble des informations recueillies dans les questionnaires.

Aujourd'hui, le listing récapitulatif présente le nombre total des demandes d'anneaux brutes annoncées aujourd'hui par le Maître d'ouvrage (formulées en 2006 ou confirmées après mise à jour de 2009) : 1948

- Situation réelle des demandes à ce jour

L'analyse des documents remis par le Maître d'ouvrage fait ressortir que les demandes d'anneaux brutes souhaitées depuis la 1^{ère} démarche de pré-réservation s'élève bien à 1 948, mais que le nombre de personnes qui ont confirmé leurs demandes depuis la mise à jour de 2009 s'élève à 1 150 et représente un total de 1 250 anneaux compte tenu de ceux qui en ont pré-réservé plusieurs.

- Estimation finale actuelle (calcul des probabilités)

Il convient de prendre en compte pour connaître le nombre de réservations réelles, le risque d'inscriptions multiples (personnes figurant sur les listes d'attente de plusieurs ports qu'il est impossible de croiser), la pratique courante du désistement (disparues, personnes confrontées à des difficultés financières), la réactualisation du prix définitif, l'activité spéculative qui peut provoquer une inflation du prix de vente....

En conséquence, il y a lieu d'appliquer la règle de la division par deux (voir notamment audition de Mr le Maire de St Gilles Croix de Vie) qui est peut-être même optimiste, ce qui représente en final au mieux environ 625 réservations réelles au moment de la mise en service de l'équipement portuaire soit 57 % de sa capacité qui seraient répartis de la manière suivante :

- 170 amodiations

- 455 locations d'anneaux

Cette projection aurait inévitablement des conséquences financières qui sont présentées au thème 17 « Aspect financier du Projet »

16/ ASPECT ÉCONOMIQUE DU PROJET

Beaucoup de personnes favorables au projet mettent l'accent sur les nombreux nouveaux emplois que permettrait la création du port. Ainsi en ce qui concerne Brétignolles et en se basant sur 1 000 anneaux, c'est 10 emplois directs et 100 emplois indirects qui pourraient être créés. S'y ajouteraient, selon les statistiques nationales, l'implantation de 5 à 10 entreprises gravitant autour du port de plaisance.

Les personnes opposées au projet soulignent qu'il s'agit là de données optimistes – si le port était rempli dès le début – et qu'il pourrait y avoir aussi des suppressions d'emplois – sans préciser lesquelles.

En ce qui concerne les recettes d'exploitation : le compte prévisionnel d'exploitation, présenté au dossier, prévoit un montant de dépenses d'environ 485 000 € et une recette annuelle de plus de 1,7 M€ « pour la location de 785 anneaux et recettes diverses », ce qui génère un excédent de près de 1,3 M€, qui permettrait d'amortir aisément l'emprunt contracté. Les personnes opposées au projet de port contestent ces prévisions qu'elles jugent irréalistes.

Les personnes favorables au projet estiment que la création du port aurait un effet positif sur l'économie locale (dépenses des plaisanciers résidents en escale) et l'industrie départementale (métiers de la filière nautique : constructeurs, équipementiers, maintenance...). Elles soulignent aussi le fait que le port de plaisance est un moyen de renforcer l'attractivité de la commune et des communes voisines hors saison par l'augmentation de l'offre touristique et économique.

Les opposants à la création du port notent que le projet va faire disparaître un élevage agricole, qu'il aura un impact négatif sur le tourisme par suite de l'augmentation des coûts locatifs saisonniers ; les résidents subiront également les effets de la réalisation du port : augmentation des loyers, du panier de la ménagère, plus-value immobilière et, en cas de non-remplissage du port, augmentation de la fiscalité locale

La Commission d'enquête estime que si toutes les conditions financières favorables à la réalisation du port, dans le temps prévu, étaient réunies, notamment : pas de surcoût du projet – port rempli dès la première année, avec amodiation et location à l'année conformes aux prévisions - il serait alors possible et réaliste de croire aux créations d'emplois et d'entreprises espérées, au développement économique de la commune.

Dans un contexte économique général incertain, il semble hasardeux de penser que toutes les conditions financières puissent être réunies dès l'ouverture du port : l'investissement financier (45 M€) pour une commune de 3 600 habitants, paraît risqué, au vu de l'endettement déjà conséquent dès 2011.

Par ailleurs il n'est pas du tout certain que le port soit rempli dès la première année : le nombre de préinscriptions d'anneaux, sans engagement financier, et sans que soit connu le montant des amodiations et locations, n'est pas une garantie de remplissage du port. Un port est rarement rentable dès la première année et l'économie du projet ne peut être connue qu'après réalisation et en cours d'exploitation. Il est nécessaire qu'un port soit connu et reconnu comme étant fiable, sécurisé et attrayant. Que pourrait-il se passer dès lors, en cas d'échec, sinon un surendettement de la commune qui entraînerait inévitablement une augmentation de la fiscalité locale ?

La Commission d'enquête estime que ce projet est à haut risque en ce qui concerne l'impact économique sur la commune ; il pourrait entraîner d'autre part une régression du train de vie de ses habitants.

17/ ASPECT FINANCIER DU PROJET

L'aspect financier de tout projet soumis à « Déclaration d'Utilité Publique » est un élément majeur de « l'utilité publique » qui est pris en compte dans « la théorie du bilan », afin d'établir si le projet est, ou n'est pas d'utilité publique.

- Pour le cas du projet de port de plaisance de Brétignolles sur Mer, le **coût** de celui-ci est annoncé dans le dossier d'enquête à hauteur de **45 M€**.

La modification de ce coût à **33 M€**, annoncée en cours d'enquête par le Maître d'ouvrage, constituerait une **modification substantielle** si elle était prise en compte. Mais, n'ayant pas été étudiée dans le dossier d'enquête et comme telle soumise à la consultation du public, il n'en est pas tenu compte dans la présente enquête.

Un seul élément est pris en compte et entre dans le calcul qui va suivre : le montant de la subvention du Conseil Général, dont on a la certitude qu'il ne sera pas de 9 126 500 d'euros, comme indiqué page 32 du volume A1, mais de 10 % du montant du coût (voir audition de Mr le Président du Conseil Général), soit 4,5 M€.

a/ - La nature des observations

- Les observations favorables au projet, exprimées au sujet de l'aspect financier, disent que la commune peut supporter le coût de ce projet – qu'elle doit aller de l'avant et pensent que le projet n'aura aucune incidence sur les finances communales, donc les impôts locaux, comme le dit et l'écrit le Maître d'ouvrage.

- Les observations défavorables au projet, faites sur le même sujet, l'évoquent dans les termes suivants: projet devant être soutenu financièrement par l'intercommunalité – gaspillage – dépenses inconsidérées – pharaoniques – absence d'éléments de gestion : plan de trésorerie, plan d'investissements, business-plan (= calendrier des entrées et sorties d'argent en fonction des besoins, sources de financement, leurs coûts et leurs durées) – aléas et imprévus non budgétisés – risques de surcoûts – dépenses induites sous-estimées – incidences fiscales certaines – endettement important – faillite – mise en tutelle de la commune – catastrophe financière – évocation de la situation financière de « Port Médoc ».

La Commission d'enquête a procédé, comme suit, à une étude et analyse de la situation financière de la collectivité et du plan de financement du projet de port de plaisance :

b/ - La situation actuelle des finances de Brétignolles

- Sur la base des comptes de 2010, le **budget de la commune de Brétignolles** est de **13,8 M€**.

- **L'endettement de la commune était de 9,7 M€ en 2010**, auxquels il faut ajouter aujourd'hui un chiffre, inconnu avec précision de la Commission d'enquête, mais semble-t-il de l'ordre de 2 ou 3 M€ d'endettement supplémentaire, au titre des emprunts contractés en 2011 pour la réalisation, notamment, des travaux en centre ville (nouvelles halles et divers équipements).

- L'endettement actuel de la commune, sans tenir compte du projet de port, s'est accru en 2010 (près de 3 millions de plus par rapport à 2009) mais **reste acceptable**. Selon les chiffres de 2010, la **capacité d'autofinancement de la commune est d'environ 2,4 M€**

Il est rappelé que la capacité d'autofinancement constitue la ressource que dégage une commune de son exploitation et qui correspond à sa marge de manœuvre, lui permettant de couvrir en priorité le remboursement de l'annuité de sa dette en capital et de financer ses investissements.

c/ - Les éléments devant entrer dans le financement du projet, absents, inconnus ou incertains

Préalablement à tout calcul, il est à noter que de nombreuses inconnues et incertitudes subsistent :

1/ - Aucun surcoût n'est avancé dans le dossier du fait de la non-exploitation de la carrière de Bréthomé, qui obligera à transporter et s'approvisionner bien plus loin, pour la plus grande partie de l'enrochement nécessaire au projet et à augmenter le coût du projet du fait du transport.

2/ - Les locations – escales – frais de fonctionnement réels du port – consolidation d'ouvrage dans le temps – dragages récurrents du chenal, sont inconnus, imprécis ou sous-estimés.

3/ - Les effets de la crise et le défaut de structure d'accueil pour les plaisanciers, qui font que le port risque de ne jamais voir ses 1 100 places occupées.

4/ - Le montant imprécis des amodiations, qui conditionne le niveau de l'emprunt, prévu dans le dossier d'enquête à 300, mais qui ne dépassera vraisemblablement pas 200, en fonction de ce qui est dit dans le chapitre ci-avant : « 15/ - Les demandes d'anneaux ».

Selon le listing du Maître d'ouvrage, le **chiffre confirmé** des pré-réservations n'est plus de 1 948, mais de 1 250, auquel il faut appliquer la règle de la division par deux en fonction des doubles ou triples inscriptions, soit environ 625 réservations réelles, la conséquence sur le chiffre des amodiations, ne serait plus de 300, comme prévu dans le projet, mais vraisemblablement aux alentours de 200.

Il est rappelé **qu'une amodiation est une garantie d'usage** des anneaux sur 20 ans, allouée à son titulaire, moyennant le versement immédiat d'une somme permettant le financement du port, puis d'une redevance annuelle :

- plus le nombre des amodiations serait élevé, moins l'emprunt serait important

- moins le nombre des amodiations serait élevé, plus l'emprunt serait important.

1/ - Plan de financement du projet sur la base de 625 places occupées dont 200 amodiations

Le **financement** du projet de port de plaisance **repose**, essentiellement, **sur le recours à l'emprunt** dont le montant est conditionné au nombre d'amodiations confirmées et à une subvention du Conseil Général.

Il serait le suivant sur la base de 45 M€ :

- subvention 10 % confirmés dans l'audition de Mr le Président du C.G.	4 500 000 €
- produit des amodiations :	10 205 000 €
- recours à l'emprunt :	30 295 000 €
TOTAL :	45 000 000 €

- En cas de réalisation de ce plan de financement, **l'endettement total de la commune par rapport à 2010 serait multiplié par plus de 4**. L'encours de la **dette de la commune** passerait de 9,7 M€ à **39,995 M€**, toujours sur la base des chiffres de 2010.

L'annuité des emprunts de la commune atteindrait **2,72 M€, y compris les 750 000 € d'annuité relative à l'encours des emprunts de 2010** et dépasserait la capacité d'autofinancement de la commune (2,4 M€ en 2010) de **320 000 €** (le montant de l'annuité est évalué au taux de 5 % par annuités constantes sur 17 ans et 6 mois).

Toute chose non prévue dans le dossier soumis à enquête publique.

- Dans ce dernier cas, plus aucun investissement ne serait envisageable dans la commune, puisque la capacité d'autofinancement (2,4 M€) serait consacrée entièrement au remboursement de la dette et il **manquerait en plus 320 000 €**.

- Sur la base des chiffres évoqués ci-dessus, figurant dans le dossier, avec un remplissage du port de 625 anneaux, dont 200 amodiés – un produit d'amodiations de 10,205 M€ – un recours à l'emprunt de 30,295 M€ – les dépenses et recettes attendues de l'exploitation du port, le compte d'exploitation du port serait le suivant :

Nature des dépenses/recettes	Montant	Observations
Dépenses d'exploitation		
Charges à caractère général	100 000	
Charges de personnel	185 000	
Frais de dragages	200 000	
Remboursement emprunt	1 970 000	Sur la base de 30 295 000 €
Total	2 455 000	
Recettes d'exploitation		
Locations annuelles	738 437	425 places occupées, en dehors des places amodiées
Redevances d'amodiations	157 000	Sur la base de 200 places amodiées
Escales	54 500	
Services portuaires	50 000	
Total	999 937	
Résultat d'exploitation		Déficit - 1 455 063 €

Si l'on ajoute à ce déficit les annuités d'emprunt :

1,45 M€ + 0,73 M€ + 1,97 M€ = 4,15 M€

Ce chiffre dépasserait de plus de 1,75 M€ la capacité d'autofinancement de la commune (2,4 M€).

L'encours des emprunts et le déficit d'exploitation rendent impossible la création du projet.

2/ - Le plan de financement du projet sur la base de 1 100 places occupées dont 300 amodiations (prévues volume A1 p. 31 - Notice explicative du dossier) Identique au point 1 :

- subvention 10 % confirmés dans audition Président CG	4 500 000 €
- produit des amodiations :	15 307 500 €
- recours à l'emprunt :	<u>25 192 500 €</u>
TOTAL :	45 000 000 €

- En cas de réalisation de ce plan de financement, l'**endettement total de la commune serait multiplié par plus de 3,5**. L'encours de la **dette** passerait de 9,7 M€ à **34,92 M€**. Ceci étant dû à un emprunt, un peu moins important, en raison du produit d'amodiations plus élevé.

- L'**annuité des emprunts** de la commune atteindrait **2,59 M€, y compris les 750 000 € d'annuité relative à l'encours des emprunts de 2010** et la capacité d'autofinancement de la commune (2,4 M€ en 2010), serait dépassée de : 2,59 M€ - 2,40 M€ = **159 000 €** (le montant de l'annuité est évaluée au taux de 5 % par annuité constante sur 15 ans et 11 mois).

- La **durée** de la **dette** serait de l'ordre de **15 ans et 11 mois**. Plus aucun investissement ne serait envisageable dans la commune, puisque la capacité d'autofinancement (2,4 M€) serait consacrée entièrement au remboursement de la dette et il **manquerait en plus 159 000 €**

Ce qui est dû à un trop lourd emprunt, comme dans le premier cas et à une incertitude sur le niveau de recette attendue des amodiations, liée à la possibilité pour les plaisanciers de verser une somme importante sur une longue durée (20 ans).

Cette situation ne tient pas compte de l'encours de l'endettement supplémentaire en 2011.

Sauf à allonger la durée du remboursement et/ou à trouver de nouvelles recettes et à condition que la gestion du port ne dégage pas de déficit, le port ne serait donc pas réalisable financièrement.

- Sur la base des chiffres évoqués ci-dessus, figurant dans le dossier, avec un remplissage du port à son maximum de 1 100 anneaux, dont 300 places amodiées – un produit d'amodiations de 15,30 M€ – un recours à l'emprunt de 25,2 M€ – les dépenses et recettes attendues, le compte d'exploitation du port serait le suivant :

Nature des dépenses/recettes	Montant	Observations
Dépenses d'exploitation		
Charges à caractère général	100 000	
Charges de personnel	185 000	
Frais de dragages	200 000	
Remboursement emprunt	1 638 000	Sur la base de 25 200 000 €
Total	2 123 000	
Recettes d'exploitation		
Locations annuelles	1 390 000	800 places louées
Redevances d'amodiations	235 600	Sur la base de 300 places amodiées
Escales	54 500	
Services portuaires	50 000	
Total	1 730 100	
Résultat d'exploitation		Déficit – 392 900 €

Si l'on ajoute à ce déficit les annuités d'emprunt :
0,39 M€ + 0,75 M€ + 1,64 M€ = 2,78 M€

Ce chiffre total dépasserait de 380 000 € la capacité d'autofinancement de la commune (2,4 M€).

Il y a lieu de noter que dans les deux cas exposés, il est tenu compte de la capacité d'auto financement de la commune de Brétignolles, mais également tenu compte dans le calcul, des annuités relatives à l'encours des d'emprunts de 2010 (750 000 €), mais pas celles de 2011.

Dans les deux cas on peut constater que le compte d'exploitation du port serait déficitaire.

- si dans le premier cas, l'espoir est permis de trouver de nouvelles recettes à travers un meilleur taux de remplissage du port, elles ne seraient pas suffisantes.

- dans le second cas, toutes les places du port étant occupées, plus aucune possibilité de réaliser des recettes supplémentaires n'est offerte.

Dans les deux cas le handicap est causé :

- par une subvention qui n'est plus que de 4,5 M€ au lieu des 9,126 M€ prévus à l'origine,

- par un trop lourd emprunt (entre 55 et 67% du montant de l'investissement dans les 2 cas), donc des annuités de remboursement trop importantes.

Comparaison avec « Port Médoc » :

La situation financière exposée ci-avant et pour tenir compte des nombreuses observations qui en ont fait état, impose des comparaisons avec des ports similaires et l'exemple retenu est un port récent en Gironde, celui de « Port Médoc » :

- Ce port, réalisé à la pointe de Grave, mis en service en 2004, est de capacité à peu près identique au projet de Brétignolles

- Son coût de 32 M€ en 2004, peut être comparé et situé à peu près au même niveau que Brétignolles, 7 ans plus tard

- La richesse du secteur de Port Médoc et donc le potentiel de locations ou d'amodiations d'anneaux, n'ont rien à envier à Brétignolles

- Le projet de « Port Médoc » a été porté par les 11 communes de la communauté de communes de « La Pointe du Médoc ». Brétignolles, commune de 3 600 habitants, porte seule le projet.

- Dès 2007, les concepteurs du projet de « Port Médoc » se rendent compte que les coûts de dragage ont été nettement sous-estimés dans le dossier d'instruction, ce qui entraîne les premières difficultés financières. Ce qui pourrait se produire également à Brétignolles, qui souffre pour l'instant de la même critique.

- En 2010, la crise aidant, des difficultés de remplissage de « Port Médoc » apparaissent.

Pour procurer davantage de recettes, un projet immobilier dit « *Village de la presque île* » est programmé autour du port. Programme immobilier que refuse le Maître d'ouvrage à Brétignolles, puisqu'il ne veut aucune construction sur le site.

- En avril 2011, un audit est réalisé à « Port Médoc » après 7 ans d'exploitation et le résultat est sans appel : **24,6 M€ de déficit cumulé depuis 2005** et aujourd'hui le port aurait déposé son bilan, si ce n'était les avances financières du groupe gestionnaire du port, de mécènes et autres sponsors.

La Commission d'enquête considère qu'à une époque où les pouvoirs publics parlent journellement d'endettement trop important de l'Etat et de celui des collectivités publiques, à qui ils demandent de réduire leur endettement et leurs investissements, où les moyens matériels et financiers de ces mêmes collectivités sont mutualisés, afin de limiter la prise de risques sur le plan financier, il est très surprenant qu'un projet de cette envergure, 45 M€, soit porté par une commune de 3 600 habitants, seule.

Les maires de la Communauté de communes, entendus par la Commission d'enquête, à laquelle appartient Brétignolles et présidée par son maire, ont évoqué ou regretté cet aspect. Ce qui a fait dire, au Maire de Saint Gilles Croix de Vie, lors de son audition, que ce projet est « très identitaire du Maire de Brétignolles qui a porté très personnellement le projet ».

Le projet indique que le profit réalisé par le port générerait autant de ressources que 4 000 maisons, mais les 4 000 maisons produiraient une recette certaine et constante. Or, il n'en est pas de même des hypothétiques recettes du port, qui ne sont même pas envisageables à l'aune de ce qui est exposé ci-avant et de ce qui s'est produit à « Port Médoc ».

18/ L'APPRECIATION DE L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

Un projet est d'utilité publique lorsqu'il sert l'intérêt général au profit de la somme des intérêts particuliers.

Les observations faites à ce sujet, font état des avantages et des inconvénients suivants :

Pour ce qui est des avantages, les personnes favorables au projet ont fait valoir comme éléments entrant dans l'utilité publique :

- la redynamisation de Brétignolles – la constitution d'un abri-côtier -
l'allègement des frais et délais de route

Pour ce qui est des inconvénients, les personnes défavorables ont dit que :

- l'intérêt public n'est pas démontré
- les petites unités ne seraient pas concernées
- le projet ne fait pas partie des priorités de Brétignolles
- le projet ne profiterait qu'à une petite minorité de privilégiés
- le projet fait disparaître une plage familiale
- le projet sacrifie, toute proportion gardée, le tourisme de 40 000 personnes
- le projet de création du port induirait une perte d'identité de la station locale familiale et son slogan « *la mer à la campagne* », qui fait actuellement sa renommée, au profit de la volonté, annoncée par le Maître d'ouvrage, d'attirer une « *clientèle de qualité* »

La Commission d'enquête pense qu'il est vraisemblable que le port redynamiserait la commune et changerait son image, mais de nombreuses personnes demandent précisément à ce qu'elle ne change pas.

Par ailleurs le port constituerait, bien sûr, un abri côtier et une escale entre Saint-Gilles-Croix-de-Vie et les Sables d'Olonne.

Il est certain que le port, au regard de son utilité publique, ne profiterait qu'à un nombre limité de personnes et ne servirait donc pas l'intérêt général, qui ne doit pas seulement être considéré qu'à partir de Brétignolles.

A l'instar de ce qui est dit dans de nombreuses observations des réalisations plus utiles et durables pourraient être étudiées pour le bien-être et l'amélioration des conditions de vie des Brétignollais (voir thème n° 19 « suggestions »).

Enfin, la plage ne disparaîtrait pas mais serait scindée en deux par le chenal et il est vrai que les propriétaires Brétignollais de petites unités ne seraient pas forcément intéressés par la mise à disposition d'anneaux, coûteux, puisqu'ils bénéficieraient d'une cale de mise à l'eau gratuite.

La Commission d'enquête estime que les motivations exprimées par le public sur son appréciation de l'utilité publique du projet de port sont pertinentes.

19/ SUGGESTIONS

Dans beaucoup d'observations, il est fait des suggestions. Les principales sont les suivantes :

- le projet devrait être intercommunal
- il y a d'autres sites possibles, qui conviendraient mieux : la Gachère, sur l'embouchure de l'Auzance (St Nicolas de Brem) ou la Jonchère
- une cale adaptée pour remplacer la mise à l'eau au moyen des tracteurs
- préférer l'extension des ports existants (Port La Vie ou Port Olonna) à la création d'un port ou reconverter les ports de pêche en ports de plaisance
- un port à sec, voire mixte semble être un investissement moins risqué
- prévoir un moyen pour pouvoir passer d'une rive à l'autre, de plage à plage : passerelle, passage souterrain, passeur, bac (il est même précisé : bac électrique)
- il convient surtout de prévoir en nombre suffisant autour du port, des parkings et des aires de camping-cars

- il est enfin proposé des investissements jugés plus utiles pour la commune : piscine, maison de retraite, réparation des voies publiques et des trottoirs, ensemble aquatique (sans précision), centre de thalassothérapie, centre de congrès, projets culturels, parc floral, aménagement de la plage de la Parée, espaces de jeux, activités éducatives, équipements médicaux...

La commission d'enquête estime que :

1 - *Il est certain que si le projet était porté par un ensemble de collectivités territoriales, le financement, les risques mais aussi les bénéfices seraient partagés par l'ensemble des communes ce qui n'est pas prévu par le projet.*

2 - *Le choix du site : les sites proposés ne peuvent être retenus étant en zone classée Natura 2000 (voir thème 9 « Insertion globale du projet dans l'environnement terrestre »).*

3 - *La proposition de cale de mise à l'eau en remplacement des tracteurs est développée dans le thème 4 « Mise à l'eau des bateaux ».*

4 - *Extension des ports : les pouvoirs publics recommandent les reconversions et extensions de ports plutôt que les créations.*

5 - *Le type de port est un choix de la municipalité pour des considérations économiques et environnementales. Le port à flot a paru correspondre le mieux au besoin pour les plaisanciers et être une source d'attrait potentiel pour Brétignolles.*

6 - *Passage direct d'une rive à l'autre : ces suggestions ne s'entendent, bien sûr, qu'en cas de réalisation du port et ne sont pas prévues dans le dossier d'enquête (voir thème 7 « Fracture physique causée par le projet entre le Marais Girard et la Normandelière »)*

7 - *Parkings et aires pour camping-cars : les parkings de toutes sortes, prévus au projet, sont peut-être insuffisants.*

8 - *Alternatives au port : les personnes ayant fait ces suggestions sont, majoritairement, contre le port ; elles préféreraient d'autres investissements que le port pour la commune. Cependant la création du port s'inscrit dans une perspective de développement de la commune à condition de ne pas prendre en compte certains aspects, dont l'aspect financier.*



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

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

L'Utilité Publique d'un projet doit être considérée au regard d'une approche comparative entre les **avantages d'un projet et ses inconvénients**, sachant que les plus nombreux ou les plus importants, emportent l'avis d'une Commission d'enquête :

Pour le cas de la présente enquête, il s'agit pour la Commission, de dire si le projet de port de plaisance de Brétignolles est ou non, d'utilité publique, c'est-à-dire, s'il sert ou non l'intérêt général.

Ainsi, après analyse et examen,

La Commission d'enquête considère que :

- Préalablement à l'ouverture de l'enquête, *la publicité* de l'enquête publique par voie *d'affichage* dans les mairies, Préfecture et Sous-Préfecture a été faite régulièrement, de même que « *l'avis d'enquête publique* » publié à deux reprises dans 3 journaux du département de la Vendée.
- Le public a pu consulter en toute commodité le dossier d'enquête publique et avoir accès aux registres d'enquête, à la mairie de Brétignolles, Préfecture et Sous-Préfecture, où ils se trouvaient, malgré les difficultés rencontrées et dénoncées par le public, notamment, quant à la complexité et au manque de structuration du dossier soumis à la consultation du public, par rapport au nombre d'enquêtes.
- Toutes les phases de la procédure d'enquête publique ont été respectées et notamment qu'il a été satisfait aux demandes du public.
- Les observations formulées pendant l'enquête publique, ont toutes été évaluées, analysées et prises en considération par la Commission d'enquête, en retenant parmi elles, les suggestions ou celles confortant son avis dans chaque thème d'observations.
- La station balnéaire de Brétignolles a un caractère familial de vacances affirmé, digne du slogan « la mer à la campagne » et qu'un projet de cette envergure lui ferait perdre son caractère identitaire d'aujourd'hui. Ce que le projet, dans un souci d'avenir du Maître d'ouvrage, veut changer pour un autre mode de développement.
- La consommation d'espace agricole prévue pour la réalisation du port, notamment au préjudice d'une exploitation biologique, mais aussi au regard de la loi S.R.U., est trop importante.
- L'amputation importante des terres agricoles labellisées bio et les travaux effectués sur les terres proposées en échange, feraient perdre le label bio à la Ferme de la Normandelière pendant la durée de ces travaux suivie d'une période de trois ans au minimum avec les conséquences économiques induites. Les mesures compensatoires, par ailleurs, ne sont pas certaines ou clairement définies.
- L'impact environnemental général du projet sur le site est conséquent, notamment sur la variété des paysages, dunes, plages, estran, zones humides et

richesses faunistique et floristique ; les mesures compensatoires prévues n'étant pas suffisamment explicites ou importantes, elles n'offrent pas suffisamment de garantie en termes de mise en œuvre et de suivi pour rendre acceptable l'atteinte à l'environnement.

- La richesse archéologique potentielle du site du projet affecte gravement le projet de réalisation du port. Ceci est matérialisé par l'arrêté portant prescription d'une opération d'archéologie préventive de Mr le Préfet de la Région des Pays de la Loire (D.R.A.C.), en date du 22 juillet 2011.

- Les demandes d'anneaux formulées en mairie, (1 948 annoncés à ce jour par le Maître d'ouvrage) ne correspondent pas à la situation réelle des demandes confirmées, après recherches et études par la Commission d'enquête, qui conduit d'abord, au chiffre de 1 250, ramené à 625 après projection, selon les règles d'estimation habituelles.

- Les besoins d'anneaux, localement, ne sont pas avérés, dans la mesure où les personnes ayant fait des observations, disposant généralement de petites embarcations, demandent surtout et bien plus qu'un anneau, une cale de mise à l'eau fonctionnelle, accessible aux bateaux et aux remorques (prévue dans le projet) et gratuite, qui n'existe pas actuellement, mais qui serait réalisable sur le site de la Normandelière à moindre coût.

- La saturation des ports vendéens n'est pas prouvée et, au contraire, laisse à dire, selon les indications contenues dans le dossier d'enquête, actualisées par la Commission d'enquêtes à partir des auditions, que les places disponibles ou les projets d'extension en cours dans les autres ports, démontreraient que celui de Brétignolles n'est pas justifié pour palier au manque d'anneaux sur la côte atlantique vendéenne.

- A une époque où les moyens des collectivités publiques sont de plus en plus mutualisés, Brétignolles, commune de 3 600 habitants, n'est pas suffisamment importante pour porter à elle seule un projet de cette envergure (45 M€) et qu'il eut mieux valu que ce projet soit initié, au moins par la Communauté de communes, pour répartir l'investissement, limiter les risques sur le plan financier ou profiter de l'aubaine.

- Il est regrettable que la carrière de Bréthomé n'ait pas pu être exploitée pour procurer l'enrochement pour la réalisation du port. Ce qui aurait réduit voire supprimé les frais de transport afférents. L'approvisionnement principal serait prévu, désormais, sur des sites bien plus éloignés induisant des coûts de transport supplémentaires et non évalués dans le dossier.

- L'annonce faite par le Maître d'ouvrage, dès le début de l'ouverture de l'enquête, d'un coût de projet réduit de 45 M€ à 33 M€, constitue une modification substantielle du projet puisque non étudiée et ne figurant pas au dossier soumis à la consultation du public et n'a donc pas été prise en compte.

Après analyse, examen et étude, par la Commission d'enquête, des chiffres contenus dans le dossier ou résultant de ses investigations, la réalisation du port de Brétignolles semble impossible sur le plan financier, dans la mesure où la seule subvention prévue est deux fois moindre, soit 4,5 M€ au lieu de 9,12 M€, ce qui obligerait à un emprunt supplémentaire dont le montant varierait, également, en fonction du remplissage du port, du nombre d'amodiations et de certaines charges d'exploitation sous ou non estimées.

Compte tenu des encours d'emprunts actuels, la commune de Brétignolles ne dispose plus que d'une marge d'autofinancement de 2,4 M€ (base 2010), qui serait nettement insuffisante – même dans les conditions les plus favorables : remplissage maximum - pour procéder au remboursement des emprunts et au déficit du port, comme il est expliqué dans tous les cas de figure, dans le thème 17 « aspect financier du projet » de l'analyse des thèmes du rapport d'enquête.

Cette situation entraînerait, inévitablement, des conséquences regrettables sur la fiscalité locale.

- A l'instar de ce qui a été dit dans certaines suggestions, des réalisations jugées plus utiles que le port pourraient être envisagées pour le bien-être et l'amélioration des conditions de vie des Brétignollais.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, la commission d'enquête émet **un avis défavorable** à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de création du port de plaisance de Brétignolles sur Mer, tel que présenté dans le dossier soumis à la consultation du public.

La Roche sur Yon le 8 décembre 2011

Le Président de la Commission d'enquête

Bernard PIPET

Les Membres titulaires de la Commission :

Jean LE DIGABEL Commissaire enquêteur

Françoise BELIN Commissaire enquêteur

Paul MAURAND Commissaire enquêteur

Jean-Claude VERDON Commissaire enquêteur