Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le - 9 MAI 2011

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet de création d'un port de plaisance
sur le site de la Normandelière à Brétignolles-sur-Mer

(Département de la Vendée)

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité du dossier comprenant l'étude d'impact du projet (version datée d'octobre 2010, actualisée en février 2011) et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

A noter que le volet de mise en compatibilité du POS fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale distinct également joint au dossier d'enquête publique, en application des articles R.121-16 3°, L.121-12 et R.121-15 du code de l'urbanisme.

1 - Présentation du projet

Le dossier a pour objet l'aménagement sur trois ans d'un port de plaisance de 1.000 anneaux sur une emprise d'environ 80 hectares, intégrant des aménagements périphériques et des espaces verts pour un coût total estimé à 45 millions d'euros.

Le principe fondateur est de s'inspirer du fonctionnement d'un aber breton sur le littoral vendéen, par creusement et déroctage à l'intérieur des terres en vue de la création du bassin portuaire et des équipements connexes (commerces, aire de carénage, stationnements ...). Le dossier prévoit également l'implantation de deux récifs brise-lames de 200 et 350 mètres de longueur encadrant le chenal d'accès au port à créer, au niveau de l'estran rocheux. Le projet nécessiterait au total 1.800.000 m3 de déblais.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le site de la Normandelière constitue un précieux espace interstitiel entre les pôles urbains de Brétignolles-sur-mer et de Brem-sur-mer.

Le rivage marin, formé par l'immensité marine et la grande plage de sable adossée à la dune bordière et entrecoupée par les platiers rocheux et les rochers du Repos, est le paysage le plus spectaculaire dans le secteur mis à l'étude. Ses lumières, ses ambiances et sa richesse en peuplements floristiques et faunistiques typiques du bord de mer, en font un site naturel de grande qualité.

L'intérêt paysager des dunes intérieures est, aujourd'hui, relativisé par leur faible profondeur depuis qu'une importante urbanisation pavillonnaire et ses aménagements connexes y ont été réalisés (lotissements, plan d'eau de mer et sa base nautique, réseau routier). Toutefois, au-delà de leur dimension esthétique et écologique, ces formes d'accumulations sableuses récentes présentent un intérêt morphologique primordial pour l'économie locale : nécessaires au maintien de l'équilibre sédimentaire de la plage, qui est le premier patrimoine touristique d'une commune comme Brétignolles-sur-mer, elles sont aussi une défense contre la mer des zones situées en arrière.

Les dunes étroites et rectilignes, qui s'étirent jusqu'au site classé du Havre de la Gachère, se sont d'abord constituées sous la forme d'une flèche dunaire enracinée au môle rocheux du marais Girard. Suite au démantèlement de sa partie sud, au XIX°s., provoqué par une tempête, et à l'inondation des marais d'Olonne, la bordure côtière a été reconstituée par les services des Eaux et Forêts, sous la forme d'une digue plantée. L'ancienne flèche dunaire évolue donc désormais comme un cordon accroché à ses 2 extrémités.

Le vallon du marais Girard est couvert de prairies séparées par des haies basses et drainées par un réseau de fossés. Bloquée par l'envasement du littoral et l'édification des dunes, la petite vallée s'est muée en marais. Son intérêt paysager certain tient à sa faible surface relative, à la valeur relictuelle de certains paysages ruraux comme ce petit bocage humide sur un littoral, et à la respiration qu'il procure dans le contexte d'urbanisation récente omniprésente qui caractérise la façade littorale de la commune. Cette petite dépression humide offre de plus un intérêt biologique, écologique et hydrologique important.

Cet ancien estuaire remontant de 115.000 à 125.000 ans apparaît comme un site d'intérêt géologique, paléontologique et archéologique majeur au plan national, à la fois pour la recherche d'éventuels vestiges d'occupation humaine et pour l'histoire du climat et de l'environnement. Il a, pour ces motifs, été identifié, dans le cadre de l'inventaire du patrimoine géologique en cours sous l'égide de la commission régionale du patrimoine géologique, comme un des 10 sites les plus intéressants et menacés de la région des Pays-de-la-Loire et méritant une protection.

La colline de Brethomé qui surplombe le marais Girard, est mise en culture ou laissée en prairie quand le sol manque. Elle marque le paysage par sa position de belvédère et la valeur de son site mégalithique classé monument historique. Le site funéraire du dolmen de la Pierre Levée (4500 av JC) dominait la mer avant que la formation des dunes ne viennent barrer le relief collinaire et la petite vallée de la Normandelière. Comme les gisements de tourbe, ce site-témoin atteste de la forte colonisation de la région de Brétignolles au néolithique ancien.

Au vu de la nature et de la localisation du projet, les enjeux concernent donc essentiellement la capacité du site à accueillir un aménagement portuaire, en particulier vis-à-vis du patrimoine naturel et culturel, et de la maîtrise des phénomènes d'érosion et des risques naturels.

3 - Qualité du dossier

Au plan formel, le dossier se compose des documents référencés A1 à C3 et du dossier d'enquête parcellaire.

En dépit du long temps de maturation du projet, le dossier présente toujours des faiblesses qui ne permettent pas d'émettre un avis totalement circonstancié sur le projet et qui même portent à s'interroger sur l'entière cohérence du dossier avec le projet qui serait effectivement réalisé s'il venait à être autorisé.

En effet, les nombreuses approximations méthodologiques du dossier, détaillées en partie 4 du présent avis, portent à croire que le projet dans sa conception actuelle ne serait pas viable, tant des points de vue technique (stabilité du trait de côte, prise en compte du réchauffement climatique, gestion des sédiments, insécurité de la navigation maritime...) qu'économique (incertitude sur certaines sources de financement, défaut de prise en compte de certains coûts, renchérissement probable du projet à terme compte tenu des adaptations techniques qu'il nécessiterait).

Divers aspects généraux du dossier appellent des remarques :

A) La justification de l'aménagement d'un nouveau port à flot

Le dossier justifie le projet à la fois par un déficit local d'anneaux de plaisance (basé sur des chiffres qui auraient mérité d'être actualisés) et par le souhait de conforter l'activité économique à l'année par l'existence d'un port à flot.

Les versions successives du dossier jusqu'à l'actuelle version se sont efforcées d'adapter le projet de port à flot aux contraintes du site, sans jamais remettre en cause le principe même de cet aménagement et en ne raisonnant qu'à l'échelle communale pour la recherche d'alternatives, limitées en l'espèce à une localisation dans le secteur de la Sauzaie et à l'option d'un port à sec.

On ne peut que constater l'absence d'une approche géographique élargie qui aurait permis une réelle réflexion sur la manière la plus adaptée de répondre à la demande de places supplémentaires, en particulier en mettant en oeuvre un autre mode de gestion des équipements portuaires existants afin de limiter au maximum le phénomène des « bateaux ventouses » dans les ports à flot.

B) Les conditions d'accessibilité et de navigation

Dans l'étude d'impact, le volet sur les risques met en évidence, dans le point relatif aux circulations maritimes, un risque pour les futurs usagers du port qui devront s'approcher de jour et de nuit et évoque un projet de balisage étudié par la subdivision des Phares et Balises et soumis à l'avis de la Grande Commission nautique.

Les résultats repris dans la notice explicative parlent d'une agitation résiduelle maximale de 25 cm (un événement moyen par an, en moyenne). Or, les études hydrauliques présentées dans l'étude d'impact sont insuffisantes pour l'affirmation de la période de retour de l'agitation. En effet, il n'y a apparemment pas d'étude de propagation et d'agitation comportant l'ensemble du projet retenu et mesurant les fréquences d'agitation.

Pour les accès au futur port, aucun élément significatif sur le courant n'est présenté. On peut cependant noter que l'étude d'impact parle d'une agitation dans le chenal estimée à 1,5 m à 2 m. Ces valeurs, à comparer avec la profondeur du chenal de 1,50 m cote marine, constituent un élément d'alerte d'importance sur la sécurité de la circulation maritime.

En résumé, la démonstration de l'agitation dans le bassin, considérée comme un élément essentiel du projet, est lacunaire, tout comme les mesures censées corriger les risques de circulations maritimes.

C) Les données économiques du projet :

L'équilibre budgétaire affiché repose sur des subventions à hauteur de 9 millions d'euros, dont le dossier n'indique ni l'origine, ni le degré de certitude.

Certains postes semblent n'avoir pas été pris en compte dans l'estimation globale du coût du projet :

- les fouilles archéologiques à la charge du porteur de projet, dont le montant et la durée pourraient avoir un impact financier non négligeable, vu l'intérêt patrimonial du site (seul le diagnostic ayant été estimé). Si le dossier fait bien état de la présence de vestiges archéologiques et de la nécessité de fouilles préventives, il tend à minimiser l'intérêt géologique, paléontologique et archéologique du site et, par voie de conséquences, l'ampleur du futur chantier archéologique.
- le coût des parcelles visées dans la délibération du 15 avril 2010 (cf. D du présent avis).

Or, un déséquilibre financier qui ne serait pas couvert par le montant du poste « divers et imprévus », pourrait remettre en cause non seulement la viabilité économique du projet mais également la capacité du maitre d'ouvrage à mettre en oeuvre les mesures d'ordre environnemental envisagées.

D) La prise en compte de la loi Littoral

L'avis de l'autorité environnementale sur la mise en compatibilité du POS, centrée sur la partie terrestre, met en évidence diverses faiblesses du dossier ne permettant pas de conclure à l'entier respect de la loi Littoral de 1986, texte majeur en matière de protection de l'environnement, notamment sur les points suivants : coupure d'urbanisation, espace remarquable dunaire, capacité d'accueil, bande des 100 mètres, extension limitée de l'urbanisation en espace proche du rivage.

L'argumentaire développé dans l'étude d'impact sur l'absence d'atteinte à un espace remarquable au niveau de l'estran apparaît également contestable. Il est à cet égard intéressant de noter que l'étude d'impact mentionne clairement, en page 347, que l'estran rocheux a toutes les qualités pour être identifié en espace remarquable, tout en affirmant le caractère limité de l'impact des aménagements projetés (chenal et brises-lames) alors que la seule mise en oeuvre de tels aménagements n'est pas autorisée en espace remarquable.

E) Les incohérences du dossier

- Projet de carrière -

La délibération du conseil municipal de Brétignolles-sur-mer du 26 octobre 2010 indique que la remise en activité de la carrière n'est pas envisageable actuellement, sans pour autant l'exclure pour l'avenir, une fois la DUP et l'expropriation obtenues. Or, le projet support de l'étude d'impact présentée dans le dossier de DUP ne comporte pas d'analyse des impacts de l'éventuelle remise en exploitation de ladite carrière.

Pour autant, le volet d'analyse des effets du projet sur le climat est muet sur l'origine pressentie des matériaux alors qu'il est d'usage pour un projet de cette ampleur de faire figurer au dossier une estimation des émissions de CO^2 intégrant explicitement le nombre probable de rotations des camions et les distances parcourues depuis les lieux d'extraction. Plus globalement, l'argumentaire développé sur la question du climat est trop sommaire au regard de la nature du projet (et du choix apparent, au vu du nombre de places de stationnement envisagé, d'une desserte du site essentiellement automobile au détriment des transports en commun).

- Périmètre du projet -

Par délibération du 15 avril 2010, le conseil municipal avait décidé d'étendre les études réalisées dans le cadre de la maîtrise d'oeuvre pour la création du port de plaisance à plusieurs autres parcelles situées aux abords du projet, d'engager des discussions avec les propriétaires pour convenir d'un accord amiable sur la vente des parcelles à la commune et d'étendre son droit de préemption à ces parcelles. L'objectif affiché était notamment de favoriser l'accessibilité au port, de prévoir des places de stationnement supplémentaires et de compléter si besoin les équipements et services touristiques permettant d'optimiser le port de plaisance. L'aménagement futur de ces parcelles constituerait donc un élément indissociable du projet de port et devrait à ce titre être intégré à l'étude d'impact réalisée en application de l'article R 122-3 du code de l'environnement. Or, le dossier déposé n'apporte aucun élément sur ce point.

Des incohérences subsistent entre le périmètre du projet et les différents périmètres d'études. Le périmètre dit « d'emprise des travaux » ne couvre qu'une partie de la zone qui serait effectivement concernée par des travaux si le projet venait à être autorisé. Le périmètre d'étude, le périmètre de la demande de DUP compris dans le dossier d'enquête parcellaire et le périmètre de la demande de DUP figuré sur le plan général des travaux ne sont pas pleinement cohérents. Le plan général et le plan général des aménagements sont quant à eux insuffisamment légendés et ne permettent pas d'identifier les limites externes du projet.

- Imprécision des documents graphiques -

L'adjonction de documents cartographiques de plus grande taille que le format A3 aurait facilité la lisibilité des cartes. Des difficultés de lecture liées à la trop grande similitude de couleurs persistent (carte des habitats naturels), ainsi que l'omission de certaines couches en légende. Par exemple, les emprises rouges sur certains plans semblent correspondre à des bâtiments. Dans l'affirmative, leur implantation n'est pas cohérente avec le plan de l'aire de carénage.

Les coefficients de marée et angles des illustrations photographiques ne sont pas indiqués.

4 – Prise en compte de l'environnement par le projet

Au vu de l'intérêt patrimonial du site rappelé ci-dessus, les points suivants appellent un commentaires particulier :

A) Stabilité du trait de côte et prise en compte des risques naturels

D'une façon générale, les cordons dunaires jouent un rôle important dans la maîtrise des risques de submersion marine et sont particulièrement sensibles aux processus érosifs, le fonctionnement des dunes reposant sur un fragile équilibre sédimentaire.

Sur la zone d'étude, la dérive sédimentaire qui alimente un long cordon dunaire allant de la Normandelière au site de la Gachère et de la forêt d'Olonne, se fait essentiellement dans le sens nord-sud.

Le dossier conclut que le projet, notamment le percement du cordon dunaire, le creusement de l'estran pour l'aménagement du chenal d'accès au port et la mise en place des deux brises lames et d'une estacade, n'entrainera, du fait des mesures prévues, pas d'effet dommageable à long terme sur le transit sédimentaire.

Il convient néanmoins de rappeler que dans ce domaine, les prévisions, même reposant sur des techniques d'analyse les plus sophistiquées (modélisation mathématique ...) présentent par nature une marge d'incertitude.

Concernant ce projet en particulier, cette marge d'incertitude est augmentée par plusieurs imprécisions d'ordre méthodologique, de nature à fausser les conclusions de l'étude d'impact, notamment un manque de précision pour ce qui concerne la méthode, les hypothèses et les résultats présentés, et un approfondissement insuffisant pour ce qui concerne l'évaluation des impacts morphologiques et les mesures compensatoires.

Les modélisations présentées dans l'annexe hydro-sédimentaire ont été réalisées à batymétrie constante, quand bien même un chenal doit être creusé orthogonalement à la dérive sédimentaire. Si les modélisations semblent satisfaisantes pour décrire l'impact des ouvrages, il est regrettable que l'impact de ce chenal sur le transport solide longshore ne soit pas pris en considération ni même évoqué dans l'étude hydro-sédimentaire. Sa longueur (450 m) intercepte une grande partie du transit sédimentaire qui se concentre dans la bande cotière de 500 m de large définie dans l'étude. Il est à noter que, dans l'étude d'impact, il est fait référence à un besoin de dragage annuel de 5 à 10 000m3 pour l'entretien du chenal, ce qui traduit l'impact non négligeable du chenal sur le piegeage du transport solide littoral.

Le rapport indique que les ouvrages projetés auront pour impact de décaler le transit sédimentaire de 100 m vers le large sans se prononcer sur les conséquences attendues d'un tel décalage alors que cela aurait mérité d'être précisé.

Le dossier estime que le transit sédimentaire est d'un volume très nettement inférieur à celui calculé par DHI en 2007 dans le cadre de l'étude menée pour le compte de la DDTM de la Vendée, sans explication sur la méthode employée (calcul ou dire d'expert ?) pour justifier ce montant modifié.

La stratégie de positionnement des ouvrages extérieurs s'efforce de prendre en compte la problématique du transit sédimentaire dans le but d'amoindrir l'impact des ouvrages sur la dérive littorale par rapport à une solution plus classique, du type jetée (à noter que le schéma "tableau 60" en page E75 de l'étude hydro-sédimentaire est erroné : il correspond à la variante 4 et non à la variante 5 finalement retenue). Ces ouvrages sont également optimisés dans le but de répondre aux conditions de sécurité requises en arrière par une agitation limitée du plan d'eau abrité.

Toutefois, l'étude morphodynamique présente une configuration d'aménagement portuaire atypique pour un site à fort marnage, à savoir l'implantation de deux ouvrages extérieurs de type brise-lames de longueurs respectives 350 m (Nord/Ouest) et 200 m (Sud/Est) positionnés à moins de 300 m et 200 m du trait de côte. Au vu des éléments fournis, l'impact potentiel est fort sur la vitesse des courants, la création de tourbillons à l'aval des brise-lames et le transit littoral (estimé à 50 000 à 100 000 m3/an par l'étude du littoral vendéen - DHI/GEOS en déc. 2007). Or, un tel rapport de la longueur du brise-lames à la distance par rapport au trait de côte favorise la formation de tombolos qui sont préjudiciables au transit littoral et au bon fonctionnement de la passe d'entrée du port par sédimentation.

La méthode d'estimation des mouvements hydrosédimentaires est donc insuffisante pour étayer l'affirmation de l'absence d'effet sur le transit littoral et le trait de côte.

J'observe que le choix de créer des pistes de chantier temporaires pour les aménagements en mer constituera un élément de réduction du transit sédimentaire que n'induirait pas le choix d'utilisation de la voie nautique.

De plus, le dossier indique avoir retenu pour le niveau extrême le niveau centennal de 6,40 m avec un clapot résiduel maximal de 60 cm. Il aurait dû, pour respecter l'état de l'art concernant les risques extrêmes, considérer le maxima des conditions historiques et statistiques, comme il est d'usage en matière de prévention des risques de dommages aux biens et aux personnes. Les tempêtes historiques autres que Xynthia citées dans l'étude DHI auraient également mérité d'être examinées dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, étant donné que les modélisations réalisées pour évaluer ces phénomènes ne prennent pas en compte le rehaussement prévisible du niveau marin compte-tenu du réchauffement climatique (de 40 cm à 1 mètre d'ici la fin du siècle selon l'observatoire national sur les effets du changement climatique - ONERC), le dossier ne garantit pas la suffisance d'un tel aménagement optimisé, à moyen ou long terme. Autrement dit, la mise en oeuvre du projet dans sa conception actuelle pourrait nécessiter dans un second temps une modification des ouvrages, non analysée dans le dossier.

Ces prévisions de l'ONERC auraient également mérité d'être prises en compte pour évaluer la vulnérabilité des bâtiments portuaires (au lieu des 30 cm retenus au dossier), même si cette sous-estimation ne remet apparemment pas en cause les conclusions quant à l'absence d'impact pour les bâtiments portuaires, situés topographiquement suffisamment haut.

B) Produits de dragage et préservation de la qualité de la masse d'eau côtière

La question du volume et du devenir des produits de dragage portuaires constitue une question importante au plan technique et environnemental, ainsi qu'un poste de dépense non négligeable pour le porteur du projet. Or, le dossier est insuffisamment renseigné.

Compte tenu des volumes en cause, les dragages seraient au cas présent soumis à un régime de déclaration au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA), conformément à la rubrique 4.1.3.0 de la nomenclature. Cependant, l'étude d'impact valant dossier d'incidences au titre de la LEMA n'évalue pas les incidences liées à ces opérations.

Aussi, à ce stade de l'instruction, l'absence dossier de ce volet conduit à ne pas en vérifier la faisabilité technique, économique (2 à 3 dragages d'entretien par an) et environnementale.

De nombreuses incohérences nuisent également à la lisibilité du dossier sur ces aspects :

- la notice précise les différentes natures de matériaux extraits et leur devenir, avec pour les matériaux sableux une réutilisation en rechargement de plage (sans rejet au fil de l'eau) ;
- l'étude d'impact fait état en page 229 d'un rejet des matériaux extraits par conduite, sans préciser que les 70 000 m3 comprendront plusieurs types de matériaux, et en page 230 que les matériaux serviraient à combler l'actuel bassin nautique et à reconstituer le massif dunaire.

Sous ces réserves, le projet prévoit de rejeter au sud du chenal les 70 000m3 de matériaux extraits (59 000m3 page 79 de la notice explicative) pour obtenir le tirant d'eau nécessaire lors de son aménagement initial. La proposition de réaliser un rechargement de plage à partir des matériaux sableux dragués lors de la phase de travaux n°9 est intéressante mais aurait mérité d'être précisée (moyens techniques mis en oeuvre pour le dragage, le transfert, le refoulement, les zones de dépôt...). Etant donné la configuration du port, et le "zéro" rejet n'existant pas, il apparaît prématuré, en l'absence à ce jour des résultats de la caractérisation physico-chimique des sédiments, d'indiquer que ces matériaux seront exempts de pollution.

De plus, s'il est opportun de privilégier la réutilisation pour du rechargement de plage lorsque la granulométrie et la qualité des matériaux le permettent, les conditions de rejet en mer des autres matériaux doivent garantir l'absence d'incidence sur les milieux naturels et usages. Il est impératif dans cette dernière hypothèse de modéliser le panache de rejet, ce qui n'est pas fait.

La même exigence s'impose pour les dragages d'entretien (en phase d'exploitation) pour lesquels le dossier propose de réaliser un by-pass à partir des sédiments dragués dans le chenal extérieur, sans préciser la faisabilité de cette opération et les moyens mis en oeuvre : qualité des matériaux, compatibilité granulométrique, zone de refoulement....

La mise en place d'un suivi de plage bi-annuel été/hiver est proposée en mesure d'accompagnement. Il est généralement préféré un suivi bi-annuel au printemps (après érosion hivernale) et à l'automne (après engraissement estival). Si le projet venait à être autorisé, il conviendrait que ce suivi permette de quantifier l'impact du projet mais également celui des mesures compensatoires mises en oeuvre (rechargement).

C) Paysage

L'analyse paysagère, succincte et peu illustrée, ne permet pas pleinement de mesurer les impacts du projet.

A titre d'exemple, il est d'usage lorsque un projet concerne l'estran, de joindre des simulations permettant une analyse comparée de l'impact visuel du projet à marées haute et basse (où les ouvrages sont nettement plus perceptibles), en indiquant les coefficients de marée pris pour référence. De même, l'unique photomontage fourni (depuis le ciel et à marée haute) ne permet pas de visualiser l'impact paysager des brises lames à hauteur d'homme depuis la côte et à marée basse, alors que la question de leur insertion paysagère constitue un point important.

Le projet entrainerait une évolution significative et irréversible du paysage. En effet, les mesures envisagées de conservation d'une partie des milieux naturels et d'insertion paysagère du projet n'empêcheraient pas une profonde mutation du site, jusqu'à présent original et pittoresque à l'échelle du département, au profit d'un espace portuaire urbain nécessairement artificialisé.

D) Milieux naturels et biodiversité :

Le projet entrainerait la destruction de zones humides au profit d'activités de loisirs (s'agissant d'un complexe voué à la baignade et à la navigation de plaisance), ce qui apparaît peu cohérent avec la logique de protection des zones humides, reconnue comme un enjeu majeur au plan international décliné dans la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) de 2006 et dans le SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2010-15. Le dossier prévoit certes quelques mesures dans l'emprise du projet mais la plupart des mesures dites « compensatoires » concernent la préservation de zones humides existantes (et ne sont donc pas, par définition, des mesures compensatoires) et/ou la protection ou la création de zones dans la cadre d'élaboration du PLU à venir.

Si, pour le reste, les aménagements terrestres ne concernent pas directement un secteur déjà inventorié ou protégé du fait d'un intérêt écologique reconnu (ZNIEFF, Natura 2000...), les études préalables menées dans le cadre de l'élaboration du dossier font ressortir que le secteur concerné présente néanmoins des fonctionnalités intéressantes pour la biodiversité ordinaire et abrite en outre plusieurs espèces protégées en quantités importantes, dont le maintien sur place serait compromis par la mise en oeuvre du projet.

En ce qui concerne la biodiversité marine, il est dommage que le dossier ne comporte pas de carte des habitats, permettant notamment de localiser par rapport à l'actuel projet (et non plus par rapport au projet qui comportait initialement des jetées) les récifs d'hermelles et les champs de laminaires, réservoirs de biodiversité méritant une attention particulière. Cela est d'autant plus regrettable que ceux-ci pourraient être impactés par le projet, de manière directe ou indirecte : de façon directe par l'emprise d'implantation des ouvrages ; de façon indirecte par un éventuel enfouissement des récifs lors du chantier, la turbidité ou à terme, sous l'effet des évolutions sédimentaires liées à la présence des ouvrages, par une destructuration possible des récifs sous l'influence d'une évolution des champs de courant au regard de la distribution des vitesses... De même, le dossier conclut à la probabilité d'un rôle fonctionnel important du site en termes d'intérêt halieutique et de nurserie mais n'identifie pas clairement les impacts engendrés sur ces fonctions et les mesures de nature à réduire ces impacts. L'état initial apparaît sur ce point déconnecté du reste de l'analyse.

Le projet étant situé à proximité de sites Natura 2000 marins et terrestres, le dossier comporte un volet spécifique d'évaluation des incidences sur les espèces et habitats relevant des sites Natura 2000 concernés qui semble toutefois avoir été réalisé sur la base d'une ancienne version du projet portuaire, qui prévoyait des jetées et non les deux brises-lames actuellement projetés.

Sa conclusion d'absence d'effet significatif est sujette à caution, vu les insuffisances de l'étude d'impact sur le volet hydro-sédimentaire.

A noter que le projet nécessiterait, du fait de la présence d'espèces protégées, l'obtention d'une dérogation en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement préalablement au commencement des travaux. Cette procédure, qui fait actuellement l'objet d'une instruction séparée, devra également prendre en compte l'activité de navigation et les espèces susceptibles d'être concernées par le projet en mer (non répertoriées dans l'étude d'impact).

E) Consommation d'espace

La gestion économe de l'espace constitue un objectif partagé retranscrit dans le corpus réglementaire (loi SRU de 2000, lois Grenelle). Comme le souligne le dossier, le littoral vendéen a fait l'objet durant les dernières décennies d'une gestion dispendieuse de l'espace, caractérisée par un étalement urbain important.

Le projet a pour objet la réalisation d'un aménagement portuaire sur un secteur actuellement non urbanisé de la commune, englobant en particulier des terres exploitées par l'agriculture.

Le dossier indique qu'il ne sera pas porté atteinte aux activités agricoles mais reste imprécis quant à la réalité des surfaces soustraites à l'agriculture et à l'impact particulier du projet sur la viabilité des exploitations concernées.

Le périmètre de DUP (de l'ordre de 80 hectares) apparaît dimensionné très largement par rapport aux surfaces nécessaires (environ 25 hectares) aux équipements portuaires et d'agrément envisagés. Les contours de l'opération semblent avoir été établis tout autant pour faciliter la maîtrise foncière des abords de l'ancienne carrière, que la commune n'exclut apparemment pas de remettre en service sur un périmètre élargi après expropriation, que pour gérer des espaces verts.

La présentation du projet portuaire comme une alternative à l'urbanisation considérée comme inéluctable d'un espace agricole enclavé et donc voué à connaître des mutations à moyen terme, est tendancieuse.

Différents outils, du type instauration de zone agricole pérenne (ZAP) ou mise en place d'outils de préemption (espaces naturels sensibles départementaux, conservatoire du littoral et des rivages lacustres...) ont précisément vocation à protéger des secteurs soumis à la pression foncière. La possibilité de mettre ces outils en oeuvre sur ce secteur de la commune semble ne pas avoir été étudiée.

La commune se caractérise par l'ancienneté de son POS, doté de zones d'urbanisation futures (zones NA) largement surdimensionnées.

Le projet portuaire étant présenté comme une compensation au ralentissement de la croissance des bases fiscales liées à la construction dans le cadre d'une politique volontariste de maîtrise du rythme de construction et de l'étalement urbain, il aurait été intéressant que le dossier justifie de l'absence de mise en oeuvre à ce jour d'un PLU supprimant une partie des zones NA existantes et des moyens que s'est donnés la commune pour maîtriser la construction et la consommation d'espace dans cette attente.

F) Mesures compensatoires

Il est problématique qu'une part importante des mesures compensatoires envisagées ne soit pas de réalisation certaine, le porteur de projet formulant des engagements sans échéancier précis et sur des parcelles situées à l'extérieur du périmètre de la DUP dont il n'a pas la maitrise foncière. La « consécration d'un sanctuaire écologique » annoncée est également imprécise, de même que le périmètre de la ceinture verte en cours de constitution, qui varie selon les pages et semble faire abstraction de sa superposition probable avec le périmètre d'une AOC viticole, a priori incompatible avec le reboisement envisagé.

5 - Conclusion

Le site de la Normandelière, espace naturel d'intérêt culturel, paysager, écologique et hydrologique, constitue une respiration entre les deux pôles urbains de Brétignolles-sur-mer et de Brem-sur-mer.

Si le projet a fait l'objet d'une longue maturation, il semble toutefois que la commune se soit efforcée d'adapter le projet de port à flot aux fortes contraintes du site plutôt que d'explorer les alternatives pouvant exister dans un cadre géographique élargi.

Or, les insuffisances substantielles du dossier sur les volets hydro-sédimentaire, risques naturels et sécurité de la navigation, ainsi que sur les milieux naturels et les paysages sont de nature à remettre en cause les conclusions de l'étude d'impact d'une innocuité environnementale du projet de port à flot.

Elles laissent présager, si le projet était autorisé, l'apparition de problèmes de fonctionnement de l'infrastructure (insécurité de la navigation, surcoût d'entretien du chenal, déséquilibre financier de l'opération...) et la mise en oeuvre ultérieure d'adaptations majeures (en particulier, le remplacement des récifs brise-lames par un avant-port de type jetée,...) qui ne manqueraient pas d'être encore plus dommageables pour l'environnement.

Le préfet

Jean DAUBIGNY