

Saint-Gilles-Croix-de-Vie le 18 août 2011
à l'attention de M Pipet président de la
Commission d'enquête

**Objet enquête publique port de plaisance
Brétignolles-sur-Mer**

Monsieur le président,

l'association CPNS que je préside bénéficie de l'agrément préfectoral défense de l'environnement pour le canton de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. J'ai l'honneur de vous remettre ci-dessous la déposition que nous inspire l'étude du dossier d'enquête pré-cité.

La municipalité de Brétignolles-sur-Mer envisage sur son territoire la création d'un port de plaisance pouvant accueillir 1000 bateaux de plaisance. L'élaboration du projet a pris plusieurs années en raison de la difficulté pour intégrer ce projet dans un site naturel peu propice à cette réalisation.

L'espace retenu dans le projet soumis à l'enquête publique est un site naturel inséré entre le bourg historique dont l'urbanisation résidentielle s'est beaucoup développée ces dernières décennies, et le bord de mer dont l'aspect remarquable participe fortement à l'identité de station balnéaire familiale largement fréquentée en saison.

La municipalité a engagé des études (BCEOM dès 2006) pour démontrer la faisabilité du projet, elle a déployé beaucoup de moyens pour le promouvoir et susciter un consensus le plus large possible. Ce projet suscite à la fois de l'intérêt, beaucoup interrogations, et finalement une forte opposition en raison des incertitudes environnementales et financières.

Le cadre juridique municipal est le POS établi en 1998, il a fait l'objet de plusieurs procédures de révision partielle à l'occasion desquelles il a été maintes fois suggéré à la municipalité de faire aboutir l'élaboration du PLU engagée en 2004. L'absence d'un PADD même provisoire est aussi un handicap pour la municipalité qui déclare depuis longtemps vouloir mieux contrôler l'expansion urbaine et préserver ses espaces naturels et agricoles. En réalité des extensions urbaines récentes ont été réalisées au détriment des terres agricoles qui bordent les limites communales au nord-est et à l'est. La façade atlantique du territoire communal fortement anthropisée est quant à elle délimitée par deux massifs dunaires classés, celui de la Sauzaie au nord, celui d'Olonne au sud. Par ailleurs l'élaboration d'un SCOT cantonal engagée en 2006 devrait prochainement aboutir sous la présidence du maire de Brétignolles.

Avant d'aborder les incidences environnementales maritimes et terrestres du projet, apprécions les justifications avancées par le pétitionnaire pour obtenir la DUP.

1) la nécessité de juguler l'urbanisation dévoreuse d'espace : la réalité passée et présente infirme sans équivoque cette affirmation et nous nous référons aux arguments développés fin 2009 par la municipalité pour justifier un projet de lotissement primo accession sur des terres agricoles malgré une importante réserve foncière constructible et en partie encore disponible : cf. EP Brételière et l'avis du commissaire enquêteur P. Hermier en date du 23 décembre 2009.

L'étude actuelle indique que le projet entraînera de profondes modifications et l'artificialisation d'un vaste territoire communal : l'emprise foncière de la D.U.P sollicitée est de 80 ha dont seulement 27 hectares dédiés au bassin et aménagements portuaires et installations associées, 53 hectares seront totalement remaniés en vue de la création d'espaces verts périphériques. Enfin 48ha doivent faire l'objet d'une procédure d'expropriation qui affecte le territoire d'une exploitation agricole. Contrairement à sa volonté déclarée de vouloir limiter l'urbanisation future, la municipalité ne semble pas remettre en cause les zones du POS ouvertes à l'urbanisation ; l'expérience de programmes similaires fonde notre crainte que les espaces non consommés par le projet portuaire lui-même soient dévolus un jour à de nouveaux développements immobiliers, cette pratique est courante pour financer un programme lourd et intrinsèquement insuffisamment rentable.

2) l'apport d'un complément d'animation et d'activité pour le commune : l'argument est séduisant en période d'économie difficile, mais il n'est pas pour autant probant ; l'étude chiffre les retombées du port en terme d'emplois à 1 emploi direct et 10 indirects pour 100 bateaux. Nous avons consulté des prestataires de services de proximité liés à la plaisance nautique et déjà présents à Saint-Gilles-Croix-de-Vie et aux Sables, ils se déclarent intéressés par les retombées commerciales d'un port à Brétignolles, cependant aucun n'a exprimé le besoin de s'y installer à demeure car ils jugent suffisante la proximité de leurs structures existantes. Notons que le projet portuaire ne s'accompagne pas de la création d'une zone d'activité pour accueillir de nouvelles implantations ; la dernière zone ouverte en 2008 est pleinement occupée.

L'observation des ports créés récemment, port Bourgenay au sud des Sables, port du Morin sur l'île de Noimoutier, tend à démontrer que ces infrastructures lourdes ne sont pas une source d'attractivité touristique efficace et n'apportent pas un complément d'animation urbaine significatif pour, comme on le souhaite dans le cas présent, atténuer la saisonnalité touristique. Cette hypothèse est d'autant plus aléatoire à Brétignolles que 2 résidences sur 3 sont fermées hors saison et que 70% des demandeurs d'anneaux, selon l'étude, possèdent sur place une résidence. Il n'est pas prouvé que le projet suscitera de nouvelles implantations commerciales dans le bourg qui est relativement éloigné du futur site portuaire, alors qu'une grande surface alimentaire s'agrandit en centre ville. A l'inverse la phase des travaux portuaires qui dureront 2 à 3 ans fait craindre une déperdition des commerces en place. Notons que Saint-Gilles-Croix-de-Vie, qui semble faire exception du fait de son existence ancienne autour d'un estuaire attractif, n'échappe pas au phénomène de la saisonnalité bien que disposant d'équipements supplémentaires comme la liaison sncf.

3) un besoin d'anneaux supplémentaires à satisfaire : le projet, fortement médiatisé, vise à satisfaire une demande qui n'est pas correctement évaluée. Le chiffre de 50000 anneaux à l'échelon national est couramment cité pour justifier le besoin d'infrastructures supplémentaires, mais ce chiffre est empirique car le fondement des demandes n'est pas suffisamment contrôlé, le système de la pré-réservation est trompeur ; une estimation plus fine du besoin d'anneaux serait nécessaire, en l'intégrant dans une approche globale du problème, tant à l'échelon national et régional.

4) la morphologie du littoral vendéen se prête-t-elle à la création de ports ? le littoral vendéen est doté d'une côte basse sableuse qui a contribué plus à l'établissement d'une image de département touristique familial qu'à développer une vocation maritime qui n'existe quasiment pas, exception faite des ports de pêche de Saint-Gilles, des Sables, et ceux des îles. Cette configuration ne se prête pas à l'implantation de ports artificiels nouveaux sans s'exposer à de graves déconvenues pour la pratique nautique (cf. port Bourgenay) et de graves dommages pour la stabilité du trait de côte (cf. port du Morin sur l'île de Noirmoutier).

5) la preuve de l'absence de solution alternative n'est pas apportée, notamment celle du port à sec qui permettrait de résoudre la majeure partie de la demande car celle-ci concerne des petits bateaux à moteurs qui se tractent et se prêtent facilement à la mise à l'eau à partir d'une cale. Nous notons que le maire de Brétignolles a déclaré en public qu'il ne se satisfait pas d'un port à sec, se privant d'autorité de cette alternative suffisante pour satisfaire bon nombre d'usagers locaux et saisonniers. Il n'est pas dit que les solutions susceptibles d'être apportées par les installations portuaires existantes ont été explorées, elles auraient pu être étudiées avec les ports voisins, démarche qui aurait dû inspirer le maire de Brétignolles qui préside la communauté de communes et l'établissement du SCOT cantonal.

4) le dossier financier n'est pas fiable, il a évolué encore récemment pendant le déroulement de l'enquête publique, ce qui pose la question de la fiabilité du programme d'investissement, de la réalité des sources de financement, in fine de la légalité de la démarche du pétitionnaire.

Pour fixer un ordre de grandeur, le coût d'un anneau dans un nouveau port et pour un bateau de taille moyenne se situe entre 30000 à 50000 euros (source AFIT Agence française de l'ingénierie touristique 2003.) ; dans le cas présent il faut miser par précaution sur le haut de la fourchette compte tenu des impératifs techniques, creusement et enrochements, des acquisitions foncières et des mesures environnementales. Lors de sa dernière déclaration la municipalité a réduit son programme de 45 à 33M€ toujours pour la réalisation d'un port en eau profonde de 1000 places. Quel est le véritable coût du projet ?

Concernant le financement, la réalisation d'un tel programme ne se conçoit pas sans un large soutien des finances publiques (source sage vie Jaunay 2010) ce qui ne semble pas devoir être le cas présentement ; en conséquence la dette d'emprunt reste importante même si elle est ramenée de 20 à 17M€ qui représentent 51% des financements ; c'est beaucoup compte tenu des incertitudes qui affectent les autres recettes.

La réduction du programme se retrouve dans la suppression de plusieurs éléments non structurels sur lesquels la municipalité avait cependant appuyé sa communication : l'estacade en mer, la rampe de mise à l'eau des voiliers de l'école de voile, des plaisanciers et des secours, les souilles pour les grands voiliers, les bornes dites intelligentes pour la gestion de l'eau.

Ces ajustements répétitifs jettent un doute sérieux sur le chiffrage du projet et par là un doute sur la pérennité des mesures compensatoires pour les atteintes à l'environnement, surtout lorsque le chiffrage de ces mesures est fondu dans le budget général.

5) Le coût du fonctionnement du port n'est pas chiffré dans la durée, de même que ne figure pas au dossier un plan de dragage, ni d'indication sur l'utilisation des produits dragués. Le dossier de l'EP plage de la Parée (2008) nous avait appris que le rechargement de cette plage se ferait avec les sables extraits du creusement du bassin, sous réserve que la granulométrie soit compatible. Le coût des dragages annuels (200ke) sans indication de la fréquence n'est pas compatible avec le souhait de la municipalité de maintenir en permanence un tirant d'eau de 1,5m quelque soit le niveau de la mer ; le 15 août 2011, coefficient 80, la zone de la roche de Repos, qui marque l'entrée de l'avant port du projet, était à sec.

Des compléments d'information sont nécessaires pour apprécier le financement global du programme d'investissement et le coût de fonctionnement du port. Cet engagement financier ne risque-t-il pas de gêner les finances de la municipalité, l'empêchant d'entreprendre d'autres projets nécessaires au développement de la commune ?

Quels conséquences sur les milieux naturels concernés par le projet ?

Le cadre légal nous renvoie aux article L146-6 et R.146-1 du code de l'urbanisme qui stipulent que doivent être préservés les dunes, les plages, les estrans et les zones humides dès lors que ceux-ci présentent certaines caractéristiques : ces espaces peuvent être remarquables, caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique. Ces conditions sont alternatives. Le but est de préserver de l'urbanisation les espaces encore naturels. Le site d'implantation du projet est concerné par cette disposition issue de la loi Littoral. Par ailleurs il se situe à 1km au nord du site N2000 dunes, forêts et marais d'Olonne.

Le cadre naturel : les plages de la Normandelière et du marais Girard sont pour la commune de Brétignolles un atout paysager à préserver pour le maintien de la fréquentation touristique que le maire se complait à qualifier de masse : la fréquentation estivale atteint 50000 visiteurs pour une population permanente d'environ 3300 habitants ; le nombre de résidences principales est dans un rapport de 1 à 4 sur le total bâti.

Le massif dunaire au sud s'étirent jusqu'aux dunes de Brem où le Conservatoire du littoral possède le domaine de la Gachère près de l'estuaire de l'Auzance qui alimente en eaux le marais d'Olonne.

Les empreintes de l'érosion marine et de la pression anthropique sont fortes : au sud de la Normandelière le cordon dunaire supporte difficilement les tempêtes d'hiver, le pied de dune a reculé de 2 à 3m après le passage de la tempête Xynthia en février 2010, et à l'extrême sud du territoire communal l'estuaire de l'Auzance a été très sérieusement endommagé.

I) L'impact du projet sur le milieu marin

Notons en préalable que la carte de synthèse des enjeux environnementaux de la commune est incomplète, N2000 en mer secteur de l'île d'Yeu n'est pas mentionné (cf. p. 39 4935 Normandelière MEC vol1v4).

L'étude d'impact reconnaît à l'estran de la zone de projet une réelle potentialité biologique, avec probablement un rôle fonctionnel important en terme d'intérêt halieutique et de nurserie, et signale la présence d'espèces rares (bonellie).

La dune présente son rôle de défense naturelle contre les assauts de la mer. Alors que la préoccupation majeure est de combler ou conforter les brèches pour se protéger du risque de submersion marine, le projet prévoit l'ouverture dans le cordon dunaire d'une brèche pour le passage d'un chenal de 40m de large et 900m de long dans la moitié en mer. Bien que ce ne soit pas évoqué dans l'étude d'impact, il est probable que la réalisation du port engagera l'élaboration d'un PPRI.

1) L'édification de deux récifs artificiels va réduire le transit sédimentaire marin : ces ouvrages longs de 450 et 195 mètres et larges de 65m et positionnés parallèlement au trait de côte, ont pour principal objectif de stopper la houle et l'agitation marine devant l'entrée du port, mais ils auront pour principal inconvénient de limiter la mise en suspension des sédiments dans cet espace maritime protégé par les récifs et donc de réduire le transit des sédiments vers l'aval, avec le risque de compromettre la stabilité du trait de côte devant le massif dunaire classé d'Olonne.

(cf. le développement in fine qui tend à démontrer que les insuffisances de l'étude du transit sédimentaire sur la zone du projet et les conséquences pour le côtier aval). L'évaluation du transit littoral été réalisée en 2008 par DHI pour le compte de l'Etat, cette étude en donne un ordre de grandeur, 100 à 200000m³/an, indication que le concepteur du projet réduit à 20 et 50000m³/an selon l'orientation du transit. Cette dernière estimation est à prendre avec la plus grande réserve car l'étude renvoie à des modèles non vérifiables et dont on est fondé à se demander ce qu'ils valent. D'autre part le concepteur du projet ne dit pas comment et où il se évacuera les sédiments extraits du chenal et du bassin portuaire).

2) Ces ouvrages vont porter atteinte au milieu naturel marin lors de leur édification ; par ailleurs leur stabilité nécessitera probablement l'élargissement de leur assise car ils seront posés en partie sur un socle d'argile. Il est regrettable que les milieux marins inventoriés dans l'étude ne soient pas cartographiés car cela permettrait de situer les espèces à forte valeur patrimoniale par rapport aux emprises du projet ; de même qu'il manque une cartographie des récifs d'hermines et des herbiers de laminaires dont les fonctions essentielles ne sont plus à démontrer ; cette observation est valable pour apprécier la pertinence des zones de rejet des dragages.

3) L'étude ne prend pas suffisamment en compte l'impact visuel de ces ouvrages lorsqu'ils émergent totalement à marée basse à la côte 7,5mGN, véritables murailles minérales qui détruiront l'une des perspectives remarquables vers le large à partir des plages du marais Girard et de la Normandelière. Le 15 août dernier, coefficient 80, la zone de la roche du Repos qui marque l'entrée de l'avant port du projet était totalement à sec.

4) Les usages établis de longue date seront modifiés durablement et sans compensation, notamment les plus élémentaires comme

- l'utilisation de la cale de mise à l'eau des petits bateaux de plaisance et de l'école de voile,
- l'accès et la disposition de deux plages très prisées par les familles, la plage du marais Girard adossée à la dune qui sera remaniée et ayant pour horizon les récifs artificiels ; la plage de la Normandelière qui sera occupée par les dériveurs de l'école de voile et les petits bateaux de plaisance. Ces deux plages aujourd'hui réunies seront demain séparées par le chenal de 40m de large. De même le chenal interrompra le cheminement côtier, obligeant à réaliser un détour dans les terres de 2km.

La suppression d'un important linéaire de dune et de plage du fait de la réalisation du chenal entraînera un déplacement de la zone de baignade plus au sud avec les incidences en termes de parkings et de cheminements piétons préjudiciables au massif dunaire. L'étude d'impact est insuffisante sur ce point.

5) la qualité des eaux portuaires et de baignade : malgré les précautions prises, les ports de plaisance sont polluants : aire de carénage, déboueurs, déshuileurs, eaux grises et noires ; l'étude admet "qu'une pollution limitée mais chronique des eaux portuaires est possible en lien avec le nombre de bateaux au port et de leur fréquence d'utilisation"... Le remède viendra de la mer : "l'action de la marée...diluera d'éventuelles pollutions résiduelles"... qui polluera à son tour les zones de baignade situées au sud de la sortie du chenal, c'est à dire dans le cas présent les plages les plus fréquentées.

La pollution des sédiments dans le chenal et le port semble jusqu'à preuve du contraire inévitable, et la pollution de ces sédiments accumulés également. Les remèdes tiennent beaucoup au civisme des usagers.

II) l'impact sur le milieu naturel terrestre

1) La volonté de limiter la consommation d'espace et de minimiser les impacts sur les espaces naturels est contredite par la création d'équipements annexes au bassin portuaire et la présentation du projet comme un outil de valorisation du patrimoine naturel et d'accueil du public dans des zones de loisirs réparties sur 80ha.

2) Le marais Girard représente une surface de 30ha positionnée sur le site du projet portuaire, dont plusieurs mares dont 4 à forts enjeux environnementaux (présences d'amphibiens et rôle de corridors écologiques) et enfin le ruisseau de la Normandelière qui a donné naissance à une coupure verte qui sera malheureusement détruite en partie. Selon l'étude 11ha de zones humides, c'est à dire la moitié de la surface humide actuelle, seront préservées bien qu'altérées par les travaux. Ceci est en contradiction avec la préservation des zones humides qui est une des orientations fondamentales du SDAGE. A contrario il faut souligner la fonction utile de l'exploitation agricole qui maintient sur son site d'exploitation toutes les caractéristiques de cette zone humide.

3) Le remodelage du relief bordant le secteur est de la zone portuaire est très important en termes de surfaces et de volumes de matériaux mis en œuvre. Ce chantier n'a pour véritable justification que la réparation des dégâts occasionnés par les travaux portuaires et l'utilisation des déblais en faisant l'économie de leur transport sur d'autres lieux de stockage. Ces aménagements ne sont pas illustrés dans le dossier ; pour les justifier on se contente de disqualifier l'espace naturel existant sans prouver que cet existant manque totalement d'intérêt. Nous ne sommes pas convaincus de l'originalité des nouveaux aménagements paysagers proposés qui artificialisent largement un espace naturel bocagé et agricole d'une surface de 39ha ; nous considérons que le projet fait assez peu de cas des écosystèmes en place, de même qu'il ne prend pas suffisamment en compte les contraintes d'une exploitation agricole labellisée.

Par ailleurs qui nous garantit que cet espace ainsi aménagé ne sera pas un jour ouvert à l'urbanisation pour finaliser l'équilibre financier du projet comme cela se pratique fréquemment ?

4) La destruction du caractère agricole de la commune: 18ha des 29 ha exploités sur le site par l'unique ferme en activité sont concernés par le DUP. La mesure d'expropriation, si elle aboutit, condamne cette exploitation dont l'équilibre repose sur les prairies de la zone humide : le maire utilise le double langage, se faisant le chantre de la défense agricole et par ailleurs condamnant une exploitation cependant viable.

5) La destruction de la réserve d'eau de la carrière est en contradiction avec la politique de l'eau menée à l'échelon intercommunal pour remédier à l'insuffisance chronique de la ressource pendant la période estivale. La municipalité semble négliger délibérément cette ressource, aujourd'hui 300000m³, ainsi que le potentiel de la carrière qu'elle envisage de combler en grande partie. Paradoxe parmi d'autres, le maître d'ouvrage reconnaît ce besoin puisqu'il mentionne une mesure dite compensatoire en préservant 20% du volume initial. Quelle est la position des syndicats auxquels la production et la distribution de l'eau potable a été déléguée ?

6) Dans quelle mesure la nappe phréatique ne sera pas altérée par la réalisation du bassin et quelles incidences auront le creusement et l'artificialisation du site sur les écoulements naturels vers l'estran ? Le creusement du bassin portuaire et les travaux collatéraux provoqueraient mécaniquement un abaissement de la ligne d'eau du bassin-versant qui impactera les zones humides.

7) Certains usages et déplacements vont être fortement et durablement affectés par présence du bassin portuaire perpendiculaire à l'estran et profond d'un kilomètre ; cet obstacle va contraindre la majeure partie des habitants de Brétignoles à réaliser un long détours, jusqu'à plus de 2km, pour se rendre sur le bord mer. Cet exercice quotidien sera d'autant pénalisant que la plage de la Parée (proche du bourg) n'est plus praticable lors des marées de coefficient moyen, de 50 à 70 selon l'état de la mer ; il en est de même pour les criques situées plus en amont et submergées à marée haute.

8) La présence d'un patrimoine archéologique très riche et pratiquement unique si l'on en juge par les ouvrages de messieurs Large, Pouit et Viaud : le site est identifié dans l'inventaire du patrimoine géologique par la commission régionale du patrimoine géologique. Le maître d'ouvrage ne méconnaît pas cette richesse qu'il évoque dans l'étude ; mais on ne peut affirmer, faute de prospection, que les vestiges archéologiques ne sont pas plus nombreux et ailleurs que sous la dune.

|

Développement : impact de l'aménagement sur le transit littoral

L'annexe 1 de l'étude d'impact présente des résultats de simulation de la sédimentologie avec ou sans aménagement, d'où elle conclut que l'aménagement ne devrait pas avoir d'impact sur le transit littoral. Ces résultats sont donnés de manière assez sommaire et aucune explication n'apparaît ni sur le modèle utilisé, ni sur les hypothèses prises en compte. Les indications données sur les modélisations de courants et de houle sont bien plus complètes. Des informations complémentaires sont donc nécessaires.

L'annexe 1 de l'étude d'impact : Études hydrodynamiques et hydro-sédimentaires (EIVol3v3) donne très peu d'information supplémentaire par rapport à celles figurant dans le rapport principal de l'étude d'impact (voir extrait n°3 du rapport principal) sur les modèles ayant permis d'évaluer l'incidence du projet sur le transit littoral

On remarque notamment que le chapitre D "Modélisation des phénomènes dans l'état initial" comporte deux parties : "Modélisation des courants" et "Agitation incidente devant les ouvrages extérieurs". Rien sur le transit littoral.

Seule mention p D58 : "Le modèle SWAN a été mis en œuvre pour obtenir les contraintes de radiations nécessaires à la modélisation des courants de houle et du transit sédimentaire. "

A partir de la page F129, des résultats de modélisation du transit littoral sont présentés. En dehors des graphiques, ils n'apportent pas d'élément supplémentaire par rapport à ceux qui figurent dans le rapport principal. Ces graphiques présentent, en amont, en aval et au droit des ouvrages, pour trois situations de marée, l'intensité du transit en fonction de la distance à la côte. L'intensité du transit est présentée comme «débit scalaire», sans indication d'unité. Cela est présenté sous forme graphique. Aucune explication n'est donnée sur la manière dont est évaluée l'intensité globale du transit. Pas d'évaluation des incertitudes de cette modélisation. On peut donc avoir des doutes sur l'absence d'impact de l'aménagement liée à une compensation de l'arrêt du transit par les ouvrages par une augmentation du trafic entre la côte et les ouvrages et au delà des ouvrages.

On est d'autant plus intéressé à comprendre le phénomène qu'il n'est pas à priori évident. En effet, si l'intensité des courants «longshore» (voir extrait du rapport principal n°1) apparaît à la suite des modélisations de houles et de courant comme peu affectée par les ouvrages de protection du port, ces ouvrages ont pour objectif et pour effet de réduire l'agitation dans la partie la plus proche du rivage, donc de réduire la quantité de matériaux mis en suspension par le déferlement de la houle susceptible d'être transportés par les courants longshore. Comment expliquer dans ces conditions que le transit peut être augmenté dans la partie située la plus proche du rivage. On peut aussi se poser la question de savoir si cette augmentation du transit dans la partie traversant le chenal à la cote -1,50 n'aura pas d'incidence sur la stabilité du chenal. La présence du chenal n'est pas mentionnée dans l'annexe 1.

Des explications complémentaires sur la modélisation du transit littoral avec ou sans ouvrages apparaissent donc nécessaires.

Pièce annexe à l'analyse de l'impact de l'aménagement sur le transit littoral

Extraits de l'étude d'impact – rapport principal (Eivol1v9)

Extrait n°1

Capacité de transport et transit littoral (p 34 in 2.2.7.2 "Mouvements sédimentaires de l'estran")

"Les courants de marée restent faibles dans ce secteur et participent peu au transport de sédiment en comparaison du transit dû à la houle, lequel se fait essentiellement par deux mécanismes :

- Le jet de rive : Après le déferlement les eaux remontent sur la plage avec l'obliquité de la houle, mais redescendent suivant la ligne de plus grande pente. Ce mode de transport en « dents de scie » est fondamental pour les sédiments qui transitent par le haut de plage.
- Le courant littoral : Le transfert fluide apporté par les vagues s'évacue en créant un courant « longshore » parallèle au rivage qui entraîne les sédiments les plus fins mis en suspension par la houle et charrient les sédiments un peu plus grossier qui tapissent le fond.

Extrait n°2

Conclusions sur le régime hydrosédimentaire de la Normandelière

(p37)

"C'est la partie de la capacité de transit proche de la plage dans une bande de 200 à 300m du haut de la plage qui est sans doute la plus mobilisée"

Extrait n°3

Partie 3 – Analyse des effets du projet sur l’environnement

2. Impacts structurels des aménagements maritimes

2.1.3 Transport sédimentaire (p203)

«Une analyse de flux sédimentaires a été réalisée pour qualifier et quantifier l’impact de la présence des ouvrages sur les transits sédimentaires eux-mêmes. Dans chaque simulation, trois profils ont été réalisés en travers du flux principal, permettant de mesurer à quelle distance de la côte se réalisent les transports sédimentaires dans la configuration actuelle, ainsi que dans la configuration aménagée (cf. figures ci-après).

Au droit des ouvrages :

-à la pleine mer, l’état initial montre un transit clairement partagé entre les 400 premiers mètres, puis entre 800 et 1000m du trait de côte. La présence de l’ouvrage entraîne logiquement une redistribution de ce transit de part et d’autre de l’ouvrage. On constate un premier pic entre 200 et 300 m, puis un second plus important entre 400 et 500 m du trait de côte (aucun transit n’est observé entre 300 et 400 m).

- au-delà, la présence des ouvrages ne modifie en rien les transits constatés entre 800 m et 1 000 m du trait de côte. A titre d’information, on peut constater qu’un ouvrage portuaire classique aurait annulé tous les transits sur les premiers 500 m depuis le trait de côte, ce qui n’est pas le cas de l’aménagement proposé.

- à mi-marée, la présence de l’ouvrage est très faiblement perceptible (alors qu’un ouvrage portuaire classique aurait encore une fois annulé tout transit à une distance inférieure à 500 m du trait de côte).

- A basse mer, la présence de l’ouvrage ne change rien aux transits observés.

En aval des ouvrages :

- en état initial et à la pleine mer, le transit se partage en deux flux : un premier côtier situé entre 300 m et 800 m du trait de côte, et un deuxième plus petit situé entre 1 000 m et 1 400 m du trait de côte.

- en présence des ouvrages de protection du port, on peut constater un décalage du profil initial de 100 m environ vers le large. Malgré ce décalage, on trouve la même intensité de transit sédimentaire. Bien qu’il soit situé 100 m plus au large que dans l’état initial, le flux sédimentaire est donc conservé. Ce qui ne serait pas le cas d’un aménagement portuaire de type classique dont le flux est totalement décalé vers le large et très fortement diminué.

- à mi marée et basse mer, la présence de l’ouvrage ne change rien de significatif dans les transits sédimentaires du site.

Les simulations hydrosédimentaires présentent des résultats relativement proches de ceux évoqués pour les aspects hydrodynamiques. La présence des aménagements ne modifient les flux sédimentaires, que dans des proportions relatives, et ce uniquement pendant la pleine mer. Les flux ne sont pas modifiés à mi-marée ni à basse mer. Lorsqu’ils sont modifiés, c’est à dire uniquement en pleine mer, les flux sont redistribués de part et d’autre des ouvrages, les débits étant conservés et retrouvés en aval des ouvrages. Un léger décalage du flux sédimentaire vers le large, de l’ordre de 100 m, est à noter en présence des aménagements.

Conclusion

L’intérêt écologique est volontairement minimisé, l’étude d’impact aboutit à l’absence d’enjeux à partir de l’absence de protections légales spécifiques sur la zone de projet. L’évaluation des incidences sur les sites N2000 dunes-forêt-marais d’Olonne, n’est pas suffisante, elle ne mesure pas l’impact du projet sur le transit sédimentaire et le risque d’aggravation du phénomène d’érosion du trait de côte au sud de la zone de projet.

Les mesures compensatoires sont proposées en échappatoire à la recherche des solutions alternatives qui éviteraient les dommages environnementaux et financiers ; la pertinence, l'efficacité et le suivi de ces mesures compensatoires ne sont pas probants. Récemment plusieurs de ces mesures sont devenues aléatoires du fait de la contraction du financement du projet.

Selon France 3 du 7 juin dernier, la Vendée a augmenté de façon significative son offre d'anneaux, elle ne peut le faire indéfiniment sans engendrer de nouveaux risques ; plutôt que la solution du béton, d'autres pistes doivent être développées comme les ports à sec ; des friches industrielles bien placées sont des opportunités à saisir. Le problème des bateaux ventouse doit être pris sérieusement en considération afin de vider ces ports parking que financent les collectivités pour une utilisation détournée de sa véritable vocation.

Compte tenu

de l'insuffisance des études produites,
de la faible crédibilité de la vocation maritime invoquée pour justifier l'investissement,
des dégradations irréversibles apportées à plusieurs sites naturels terrestres et maritimes,
des bénéfices collectifs attendus peu convaincants,
de l'absence de plan de dragage prévisionnel et de son évaluation financière,
de l'impact négatif sur la ressource en eau,
de l'absence de démarche territoriale élargie,
du risque de modification du transfert sédimentaire,
du risque d'érosion aggravé,
du risque de navigation dans l'avant port du projet,
et autres motifs que la commission jugera opportun de relever,

nous concluons au rejet des différentes demandes émises par la commune de Bretignolles-sur-Mer dans le cadre des enquêtes publiques conjointes portant sur le projet de port de plaisance.

Nous vous remercions, Monsieur le Président, de l'intérêt que vous porterez à cette déposition et vous prions d'accepter nos cordiales salutations.

Benoît Graux président du CPNS