

Monsieur Le Président
Madame et Messieurs les membres de la
Commission d'Enquêtes Publiques
Hôtel de Ville
BP 24
85470 BRETIGNOLLES SUR MER

Angers, le 17 août 2011

Courrier n°11-056

Objet : Enquêtes publiques - projet de port de plaisance - Brétignolles sur Mer

Monsieur le Président,
Madame et Messieurs les membres de la Commission d'enquêtes publiques,

L'association Pays de la Loire Nature Environnement (PLNE), tête de file des associations de protection et de défense de l'environnement membres de France Nature Environnement dans les Pays de la Loire, a étudié avec attention les dossiers soumis à enquêtes publiques sur un projet de création de port de plaisance sur le site de la Normandelière à Brétignolles-sur-mer en Vendée.

Elle fait remarquer tout d'abord que les dossiers présentent des affirmations différentes ou des contradictions selon les pages des rapports et souvent des informations trop superficielles sur des éléments importants, par exemple patrimoniaux, faisant douter de leur caractère achevé. Cette impression est confirmée par les commentaires apportés lors de l'enquête par le maire qui ajoutent à la confusion.

Elle considère que si cette installation était autorisée :

- elle porterait, notamment, gravement atteinte à l'équilibre environnemental, agricole et patrimonial fragile de la commune et ses alentours (1) ;
- tout en provoquant l'émergence de risques maritimes très insuffisamment pris en compte (2).
- sans pour autant démontrer son impact positif sur le développement de Brétignolles-sur-Mer (3) ;
- et alors que son intérêt public paraît faible (4).

L'association Pays de la Loire Nature Environnement développe, ci-dessous, ses remarques sur ce projet :

1- Une atteinte grave à l'équilibre environnemental, agricole et patrimonial du site

a) L'atteinte irréversible à des espaces naturels remarquables

La réalisation du projet de port entraîne la modification et la dénaturation totale de l'espace encore naturel de Brétignolles-sur-Mer que présente actuellement cette portion du littoral et des terres qui le jouxtent.

L'article R.146-1 du code de l'urbanisme (issu de la loi Littoral) prévoit que doivent notamment être préservés les dunes, les plages, les estrans et les zones humides dès lors que ceux-ci présentent certaines caractéristiques : c'est le cas si ce sont des espaces remarquables, s'ils sont caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, sont nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou s'ils présentent un intérêt écologique. Ces conditions sont bien alternatives et non cumulatives, ainsi que le précise la jurisprudence administrative¹. Le but de cet article est évidemment de préserver de l'urbanisation les espaces encore naturels de notre littoral, largement défiguré par plusieurs décennies d'urbanisation sans régulation. Le site d'implantation du projet est clairement désigné par cette disposition issue de la loi Littoral.

Le site choisi par le maître d'ouvrage pour le projet de port, situé directement sur le littoral de la commune, abrite un cordon dunaire, une plage à vocation familiale et l'estran auquel elle mène, ainsi qu'une zone humide constituée par le ruisseau de la Normandelière. Chacun de ces espaces revêt non pas une mais plusieurs des caractéristiques entraînant la protection de l'article R.146-1 du code de l'urbanisme. Ces espaces, et le site qu'ils forment, sont par conséquent protégés par l'article précité et ne peuvent donc subir les très fortes altérations que suppose la réalisation du projet :

- Plage et estran

Pour accéder au port, il est prévu le creusement d'un chenal perpendiculaire à la côte, la constitution d'un endiguement sur son flanc et celle de brise-lames à son extrémité : il en résulte une artificialisation du reste de côte encore naturelle, du fait d'une disparition d'une partie de la plage et de profondes perturbations du transit des sédiments, altérant le paysage et le milieu propice en particulier à la faune aviaire. La plage et surtout l'estran ainsi défigurés par le projet font pourtant eux aussi des espaces protégés au titre de la loi Littoral.

La plage de la Normandelière, essentiellement fréquentée par des familles et caractéristique d'une commune qui n'a pas de vocation maritime, présente un caractère pittoresque tel qu'on en trouve de moins en moins sur la côte Atlantique.

L'estran, quant à lui, est un espace d'intérêt faunistique incontestable. Le pétitionnaire le reconnaît d'ailleurs lui-même : il écrit ainsi à propos de l'estran que « *le site possède une réelle potentialité biologique : presque tous les groupes faunistiques sont représentés et beaucoup d'espèces patrimoniales s'y retrouvent. Les pontes et les juvéniles sont nombreux. Il est probable que le site ait un rôle fonctionnel important en termes d'intérêt halieutique et de nurserie* »². Il ajoute à propos de l'estran rocheux que « *la présence d'espèces rares telles que la bonellie [...] renforce l'intérêt*

¹ Arrêt CAA Lyon, 24 octobre 1995, Société Rest. AG, n°94LY00913.

² Voir pièce B1, p.94.

biologique de l'estran »³. On ne voit pas comment le pétitionnaire ne peut pas tirer de ce constat la conclusion selon laquelle l'estran constitue un espace remarquable (sanctuaire) auquel il est défendu de porter atteinte. La « création d'un sanctuaire écologique » sur les récifs brise-lames, mise en avant par le pétitionnaire⁴, cache avant tout la destruction d'un sanctuaire pré-existant et de l'équilibre biologique qui s'y est constitué.

Il faut relever que, sans doute pour contre-balancer la disparition d'une partie de la plage, le pétitionnaire indique que le projet va permettre d'« augmente[r] le linéaire de côte »⁵. Cette affirmation passe sous silence le fait que le linéaire de côte dont il s'agit est artificiel (béton et enrochement), et qu'il ne présente strictement aucun intérêt écologique ou touristique.

- Dune et arrière-dune

S'agissant tout d'abord de la dune et de l'arrière-dune, celles-ci présentent un intérêt paysager et écologique indéniable. Malgré son caractère partiellement artificiel, la dune qui s'étend du quartier du Marais Girard à l'actuelle école de voile est devenue de par sa situation et sa richesse écologique une composante essentielle de la commune de Brétignolles-sur-Mer. Pour créer le port il serait pourtant nécessaire d'éventrer le cordon dunaire, conduisant à une disparition pure et simple d'une grande partie de la dune (5950 m² d'après le dossier)⁶, dégradant le paysage, affaiblissant cet ouvrage naturel de défense et détruisant une grande partie des milieux qui y sont implantés (en particulier les espèces végétales protégées).

Le volume du massif dunaire a malheureusement été largement réduit par les opérations immobilières qui ont été réalisées sur la partie la plus littorale du quartier du Marais Girard. Ce caractère peu étendu en longueur de la dune rend d'autant plus importante la conservation de l'intégralité de son volume : la destruction de la portion de la dune concernée par le projet fait en effet craindre la disparition à terme de l'ensemble de la dune comprise entre le quartier du Marais Girard et l'actuelle école de voile. Cette situation quasi-stratégique de la dune et de l'arrière-dune concernées par le projet, mêlé à leurs atouts paysagers non contestés, fait qu'elles sont bel et bien caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral.

La dune et l'arrière-dune abritent en leur sein pas moins de quatre espèces végétales protégées⁷ et cinq autres espèces patrimoniales, ce qui montre d'ailleurs la parfaite insertion de la dune dans l'environnement de Brétignolles-sur-Mer. Cette diversité biologique suffit à établir l'intérêt écologique de l'espace concerné.

Relevons enfin que la dune présente l'intérêt évident de protéger les espaces naturels, agricoles et de loisir situés en retrait contre les phénomènes météorologiques liés à la mer (et notamment contre les inondations).

L'absence de qualification d'espace remarquable prêtée à cette portion du massif dunaire dans le POS de Brétignolles-sur-Mer est un mystère. Cette portion présente en effet les mêmes caractéristiques que le reste du massif. Sans prétendre y voir une intention maligne, on se contentera

3 Voir pièce B1, p.98.

4 Voir pièce C1, p.33.

5 Voir pièce B1, p.5.

6 Voir pièce B1, p.147.

7 *Omphalodes littoralis*, *Medicago marina*, *Pancratium maritimum*, *Polygonum maritimum*. Voir pièce B1, p.146.

de s'étonner de la juxtaposition parfaite du périmètre du projet municipal avec l'absence de qualification « *espace remarquable* » dans le POS. En tout état de cause, il faut rappeler que la délimitation d'un « *espace remarquable* » par un POS est purement indicative et que son absence ne saurait retirer à un milieu donné la protection qu'il tire de la loi Littoral dès lors qu'il répond aux conditions de l'article R.146-1 du code de l'urbanisme⁸. C'est sans conteste le cas de la portion du massif dunaire concernée par le projet.

- Zones humides

Enfin le projet a des incidences graves sur des zones humides présentes dans le périmètre du site d'implantation, zones qui sont elles-aussi logiquement protégées par la loi Littoral.

Le ruisseau de la Normandelière constitue une zone humide entre les communes de Brétignolles-sur-Mer et Brem-sur-Mer. Cette zone humide forme une coupure verte classée en zone ND au POS. Sa surface importante (si l'on s'en réfère à la carte qui y est consacrée dans le dossier⁹), la diversité biologique qu'on y rencontre¹⁰ et sa proximité avec le littoral en font un espace à préserver au titre de l'article R.146-1 du code de l'urbanisme.

Cette zone est restée à peu près intacte jusqu'à présent. Le projet de port la détruit en grande partie par affouillement, par création d'espaces de circulation, de stationnement et d'activités connexes et par reconstitution d'espaces à vocation bocagère. Il provoque l'entrée des eaux marines dans l'espace actuellement occupé par la zone humide, eaux qui perturberont la ligne d'eau s'écoulant du coteau et donc les caractéristiques de ce qui resterait de la zone humide. L'impact du projet sur la zone humide va de la simple altération à la destruction pure et simple (s'agissant pour cette dernière de la moitié des 22 ha répertoriés par le pétitionnaire¹¹). A l'inverse, la mise en valeur agricole actuelle maintient toutes les caractéristiques de cette zone humide et pérennise la coupure verte

PLNE tient d'ailleurs à faire part de sa profonde inquiétude s'agissant de la préservation d'une coupure d'urbanisation au sein du site concerné par le projet de port. Cette coupure d'urbanisation, qui découle d'une obligation légale¹², est actuellement comme on l'a vu constituée par la zone humide classée en zone ND et NC du POS. La réalisation du projet suppose la requalification d'une grande partie de cet espace en zone Up et zones Ndp destinées à l'accueil de stationnements. En admettant que le maintien d'une certaine surface en zone Ndp et NC préserve la qualification de la coupure d'urbanisation, celle-ci est dans tous les cas gravement altérée et sa surface largement réduite (s'agissant notamment de la partie la plus à l'ouest du projet, pour laquelle l'interrogation quant au maintien d'une coupure d'urbanisation est entière). Il en découle un **risque quasi inéluctable de disparition à terme de cette coupure d'urbanisation.**

Il résulte de ce qui précède que le site impacté est clairement qualifiable comme site naturel remarquable et que les opérations nécessaires à la réalisation du projet vont très gravement lui porter atteinte. Pour ce simple motif, il est inenvisageable de reconnaître l'utilité publique de ce projet qui va à l'encontre de l'application de la loi Littoral.

8 CE, 11 mars 1998, Ministre de l'agriculture c/ Pouyau, n°144301.

9 Voir pièce B1, p.74.

10 Voir pièce B1, p.73.

11 Voir pièce B1, p.150.

12 Article L.146-2 du code de l'urbanisme.

b) La destruction du milieu particulier de plusieurs espèces protégées

Le site envisagé par le pétitionnaire pour réaliser le projet accueille une biodiversité très importante, gravement impactée par les aménagements rendus nécessaires par la réalisation du projet. Ceci est vrai s'agissant des aménagements lourds prévus sur terre aussi bien que sur l'estran.

Ainsi l'étude d'impact recense-t-elle sur le site pas moins de 7 espèces protégées d'amphibiens, 5 de reptiles, 3 de libellules, 47 d'oiseaux et 2 de mammifères. On y trouve par ailleurs 13 espèces de libellules non protégées et 12 espèces d'oiseaux non protégées. On constate que le pétitionnaire ne livre aucun chiffre et aucune donnée relatifs aux chiroptères présents sur le site, laissant craindre une mauvaise prise en compte de ces espèces lors des travaux. Du point de vue de la flore, le pétitionnaire précise que « *la grande majorité des stations d'Omphalodes littoralis (Cynoglosse des dunes) de l'emprise du projet seront détruites* »¹³, de même que 5 stations de Luzerne marine et qu'une station de Lis de mer. A ces espèces terrestres s'ajoutent nombre d'espèces, dont plusieurs espèces « *rare* »¹⁴, rencontrées dans l'estran (*Cordynactis viridis*, Bonellie, récifs d'Hermelles, etc.). De par leur ampleur, les travaux lourds envisagés par le pétitionnaire vont gravement porter atteinte aux habitats de ces différentes espèces, ainsi qu'à leurs représentants¹⁵ (destruction de mares, de ruisseaux, d'espaces dunaires, de refuges, destruction ponctuelle d'individus lors des travaux, etc.).

Les **mesures compensatoires** annoncées pour réduire l'atteinte à la biodiversité **paraissent bien minces eu égard à l'ampleur des aménagements et à leur impact grave sur les écosystèmes du site** : les habitats naturels retirés à leurs occupants pour le creusement du bassin et du chenal d'accès sont autant de déracinements d'espèces qui auront bien des difficultés à trouver un nouveau milieu d'accueil, la coupure d'urbanisation pré-existante étant largement amputée par le projet. Le pétitionnaire n'exclut d'ailleurs pas la destruction pure et simple de certaines espèces, s'agissant notamment de l'Agrion de Mercure¹⁶, des écureuils et hérissons¹⁷. Aucune mesure compensatoire ne saurait contre-balancer de tels impacts. S'agissant de l'estran, le pétitionnaire n'apporte aucune garantie que les espèces ayant trouvé refuge dans le milieu marin pourront venir le repeupler à l'issue des travaux¹⁸.

De plus, il n'est **nullement fait écho de mesures conservatoires**, ce qui est bien dommageable lorsqu'un pétitionnaire présente un projet d'une telle envergure sur un site si remarquable.

Le maître d'ouvrage précise qu'un dossier de dérogation à la protection des espèces protégées sera présenté (conformément à l'article L.411-2 du code de l'environnement). Toutefois il ne liste pas les différentes espèces pour lesquelles ces dérogations seront demandées, faisant craindre le pire et notamment l'« oubli » de certaines espèces. Par ailleurs le maître d'ouvrage semble exclure l'inclusion d'un volet « reptile » dans sa demande de dérogation, alors même que 5 espèces de

13 Voir pièce B1, p.149.

14 Voir pièce B1, p.103.

15 Voir pièce B1, pp. 153-156 et pp. 211-215.

16 « *La destruction des prairies attenantes et l'augmentation de la pression anthropique créent néanmoins un risque supplémentaire sur la conservation de cette population* » (pièce B1, p.155).

17 « *Même si la destruction accidentelle et ponctuelle d'écureuils ou de hérissons en phase travaux n'aura pas d'incidence sur la conservation des populations, elle ne peut être totalement exclue.* » (pièce B1, p.156).

18 « *Il faudra en revanche compter plusieurs années pour que se développent de nouvelles colonies d'Hermelles en partie sommitale* » (pièce B1, p.214).

reptiles seront gravement impactées par le projet.

Il en résulte que, d'un point de vue strictement naturaliste, le **projet présenté par le pétitionnaire ne saurait, de loin, recevoir l'assentiment de notre association**. On s'étonne d'ailleurs que le pétitionnaire ait choisi le site d'implantation du projet dans le seul lieu présentant un intérêt floristique et faunistique sur la commune de Brétignolles-sur-Mer. Ce choix ne fait que traduire une méconnaissance de la riche biodiversité de la commune de Brétignolles-sur-Mer par les tenants de ce projet.

Nous rappelons également la présence de plusieurs sites Natura 2000 à proximité (dunes de la Sauzaie, dunes forêts et marais d'Olonnes) dont l'existence ne permet en aucun cas de détruire le site de la Normandelière et du marais Girard.

Il y aura, si ce projet est réalisé, destruction irréversible de milieux de plusieurs espèces protégées, mal évaluée, sans justification forte ni mesures conservatoires ou de reconstitution suffisantes.

c) La perturbation du transit sédimentaire

Les matériaux de l'estran sont continuellement déplacés par le courant qui s'écoule le long de la côte : c'est ce qu'on appelle le transit sédimentaire. Il donne leur aspect à la côte, aux plages, aux platiers, etc. A Brétignolles-sur-Mer, le transit sédimentaire est orienté Nord-Sud. Le pétitionnaire estime que l'effet du projet sur le transit sédimentaire sera négligeable. A l'inverse, une étude sédimentologique de 2009, menée par Paul Fattal, Marc Robin et Mohamed Maanan sur le projet de port de plaisance montre que de par le bouleversement de l'estran auquel il aboutit, le projet aurait bel et bien des incidences de ce point de vue :

- ces incidences sont difficiles à mesurer sur le stock sédimentaire du fait de sa faiblesse ;
- elles seraient en revanche importantes sur le transit littoral en risquant de provoquer son interruption ;
- cette interruption provoquerait des dépôts sédimentaires importants dans le chenal, **obligeant à son dragage continu dans des conditions économiques coûteuses, et à un prix environnemental élevé ;**
- elle provoquerait en outre des dépôts en arrière des ouvrages ;
- surtout, elle aboutirait nécessairement à une déstabilisation du trait de côte au Sud de l'ouvrage, alors même qu'un site Natura 2000 (site « Dunes, forêts et marais d'Olonne ») est présent à seulement 1 km du périmètre du projet. Le pétitionnaire estime que « *l'étude hydro-sédimentaire démontre que les récifs brise-lames de protection du chenal portuaire n'auront aucune incidence notable sur la stabilité du trait de côte de l'aire Natura 2000 sise au Sud de l'aménagement* »¹⁹. Le nombre d'inconnues dans une telle simulation interdisent cependant d'être aussi catégorique quant à une absence d'incidence. La variante d'aménagement des récifs brise-lames retenue par le pétitionnaire aboutit d'ailleurs selon ce dernier à une influence « *mesurable sur 900 m en aval de l'ouvrage et environ 100 m en amont* »²⁰. Outre le fait que le pétitionnaire semble peu se soucier de l'impact des récifs brise-lames sur ce kilomètre (distance non négligeable), on s'interroge sur la coïncidence

19 Voir pièce C1, p.26.

20 Voir pièce C3, E-85.

- entre la limite de l'aire d'influence des récifs (900 m) et le début du site Natura 2000 (1 km) ;
- enfin, il faut souligner que des courants nouveaux induits par la modification du transit sédimentaire pourraient rendre la navigation délicate pour rentrer ou sortir du port.

Le dossier présenté à l'enquête publique est très léger sur ce sujet, se contentant d'affirmations insuffisamment argumentées, éventuellement même erronées. Si l'intérêt du projet le justifiait, une étude de courantologie détaillée serait nécessaire pour évaluer et compenser les effets des ouvrages.

d) L'impact sur les eaux

La réalisation du projet aurait un grave impact sur les eaux souterraines : comme on l'a déjà évoqué, l'affouillement du sol en vue de constituer le port de plaisance va provoquer mécaniquement un abaissement de la ligne d'eau du bassin-versant. Il semble que des travaux soient localement prévus pour pallier ces conséquences sans que ceci soit mesuré de façon précise (les mesures compensatoires à cet abaissement de la ligne d'eau ne sont pas développées dans le détail par le pétitionnaire). Cet abaissement va causer de très sérieuses perturbations des zones humides épargnées par les aménagements du projet, dont il a déjà été dit qu'elle étaient écologiquement intéressantes.

Les opérations de dragage rendues nécessaires par les apports de la zone portuaire et par l'interception du transit littoral concerneraient un mélange de boues d'origine portuaire, donc polluées, et de sables. La Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Convention d'Ospar)²¹ oblige à traiter ces boues comme des déchets, procédure lourde et coûteuse. Ce dragage du chenal et du plan d'eau aura un impact aussi bien sur la qualité de l'eau de baignade que sur l'environnement marin (faune - flore) par la turbidité provoquée. Le dossier, muet sur ces points, ne doit pas être considéré comme sincère. La réalisation de ces opérations de dragage va directement à l'encontre de la réalisation de l'objectif de bon état écologique des eaux fixé par la Directive-Cadre sur l'Eau du 23 octobre 2000.

Enfin, le comblement de la carrière du Bréthomé est évoqué plusieurs fois sous des formes allusives dans le dossier²², bien que non intégré de façon explicite et sincère au projet. Ce comblement va entraîner la perte d'une importante réserve d'eau naturelle de qualité qui pourrait être mise en exploitation alors que les communes côtières ont de forts besoins estivaux (particulièrement prégnants cette année, avec la sécheresse connue par la région au printemps). Le maître d'ouvrage reconnaît cette nécessité puisqu'il fait mention d'une mesure dite compensatoire préservant 20% de son volume initial, sans toutefois se situer dans une évaluation des besoins identifiables²³.

Le projet soumis à l'enquête est notoirement incomplet sur ces points.

21 Convention d'Ospar., entrée en vigueur en France le 25 mars 1998.

22 Voir par exemple pièce C1, p.21.

23 Voir pièce B1, p.246.

e) La fragilisation du caractère agricole de la commune

Sur les 29 hectares appartenant à un exploitant agricole à la production certifiée Agriculture Biologique (La ferme de la Normandelière), 18 seraient expropriés par la réalisation du projet. Ceci provoquerait la disparition de la seule exploitation en Bio de la commune. L'équilibre de cette exploitation caprine repose en effet sur les prairies de la zone humide : déstabilisée, elle ne pourrait pas retrouver sa viabilité économique. C'est un très mauvais signe donné par le maire à une époque où les agriculteurs sont dans une situation économiquement difficile et où l'Etat tente de favoriser le développement de l'agriculture biologique.

Le discours du pétitionnaire est d'ailleurs particulièrement trompeur sur cette question : il déclare qu'en réalisant ce port de plaisance, qui s'inscrit dans un espace agricole enclavé²⁴, il va former « une ceinture verte dédiée à une agriculture qualitative »²⁵. On ne comprend pas comment ce projet, qui ne crée aucune zone agricole supplémentaire et qui fait même disparaître la seule exploitation biologique de la commune, pourrait contribuer à une agriculture de qualité. Il s'agit d'une nouvelle preuve du caractère très approximatif de ce dossier, qui sous couvert de grandes déclarations d'intention cache de profondes contradictions.

Le projet soumis à l'enquête va à l'encontre de l'évolution du monde agricole souhaitée puisque la défense d'une agriculture de proximité et respectueuse de l'environnement est une priorité pour notre société et donc normalement défendue par les élus locaux.

f) L'atteinte au patrimoine archéologique exceptionnel du site

Il existe, préservé, un patrimoine archéologique très riche et pratiquement unique sur la façade atlantique à Brétignolles-sur-Mer, ainsi que le démontrent plusieurs études²⁶. Le site abrite en effet plusieurs niveaux géologiques du Quaternaire récent, qui mettent à jour une présence humaine préhistorique et surtout des traces d'éléphant antique (*Palaeoxodon antiquus*). C'est un site identifié comme méritant une protection particulière dans l'inventaire réalisé par la commission régionale du patrimoine géologique.

Le maître d'ouvrage évoque cette richesse archéologique en écrivant que « le milieu dunaire [...] recèle par ailleurs une ressource archéologique potentielle non négligeable »²⁷. Selon les études que nous avons citées précédemment, il semblerait que les vestiges archéologiques ne concernent pas que le massif dunaire mais potentiellement l'ensemble du site.

Il précise ainsi que le site devra faire l'objet d'un « diagnostic archéologique » et, le cas échéant, de « fouilles de sauvegarde »²⁸ à l'initiative de la DRAC et de la DRASM. La réalisation de ces formalités, rendues obligatoires par les articles L.521-1 à L.524-16 du code du patrimoine, est chiffrée par le pétitionnaire à la somme de 164000€, somme correspondant à la réalisation du

24 Voir pièce C1, p.28.

25 Voir pièce B1, p.6.

26 Voir les deux études réalisées sur ce sujet : « Le marais Girard à Brétignolles-sur-Mer », Jean-Marc Large, mars 2008; « Des éléphants antiques à Brétignolles-sur-Mer », Daniel Pouit et Jean-Marc Viaud, *Le Naturaliste Vendéen*, n°2, 2002.

27 Voir pièce B1, p.124.

28 Voir pièce B1, p.227.

simple diagnostic archéologique. La somme est susceptible d'évoluer en fonction de modulations décidées par la DRAC et des fouilles de sauvegarde qui seront probablement rendues nécessaires pour la découverte de nouveaux vestiges d'intérêt scientifique majeur. On s'étonne ainsi que le pétitionnaire ne prévoie pas une somme plus importante réservée aux opérations archéologiques dans son budget indicatif : telle que présentée, la somme semble en effet dérisoire dans l'hypothèse de la découverte de nouvelles découvertes intéressantes. Ce décalage nous fait craindre une probable détérioration du patrimoine archéologique du site dès lors que le budget du pétitionnaire, dont l'estimation est largement sujette à caution (voir plus loin), ne pourrait permettre de financer les fouilles de sauvegarde. Aucune garantie n'est présentée à ce sujet.

La sagesse eût consisté d'abord en une préservation de ce site, et, au cas l'intérêt majeur du projet devrait être confirmé, en un approvisionnement d'un montant suffisant pour financer les recherches et la mise en valeur des trouvailles. Or, la somme prévue pour des fouilles préventives paraît dérisoire, et rien n'est envisagé en termes de valorisation du patrimoine géologique ou archéologique sous une forme ou une autre.

Cette sous-estimation de la richesse archéologique et surtout de sa préservation et mise en valeur illustre bien encore la sous-estimation de l'intérêt du site dans le dossier présenté à l'enquête publique.

2- Les graves insuffisances du dossier sur la question de la sécurité

a) Un projet favorisant le risque d'inondation dans un département sinistré

Il est surprenant que si peu de temps après une catastrophe telle que la tempête Xynthia, le sujet du risque de tempête avec submersion marine soit seulement évoqué, et encore pour être totalement écarté par le pétitionnaire. A l'exception de quelques paragraphes qui y sont consacrés dans le document B3, le volet d'inondation fait uniquement l'objet d'une affirmation unilatérale dans le document B2 : « *Les risques de submersion marine sont inexistantes sur la commune* »²⁹. Cette affirmation est erronée, ainsi qu'en témoigne la cartographie réalisée en mai 2010 par la DDTM 85, qui fait apparaître l'existence d'un aléa « submersion » dans la partie Sud de la commune de Brétignolles-sur-Mer.

Que des phénomènes qui ont provoqué des morts et de nombreux dégâts dans le même département n'aient pas conduit le pétitionnaire à la réalisation d'études spécifiques et sérieuses sur ce sujet nous laisse dubitatifs.

Pour en arriver à son affirmation d'une absence de risque, le pétitionnaire explique que les niveaux extrêmes de variation du niveau de la mer sont de + 6,40 m CM³⁰. Il faut tout d'abord noter que lors de la tempête Xynthia, le front de mer rocheux entre le marais Girard et la Sauzaie a reculé entre 2 et 3 mètres, ce qui montre la vulnérabilité de ce espace du littoral (la voie piétonne n'existait plus, il ne restait alors que la piste cyclable). Ensuite, nous constatons que le pétitionnaire n'a à aucun moment pris en compte le fait que l'éventrement du cordon dunaire va créer un facteur d'aggravation du risque : l'ouverture d'un chenal provoque en effet automatiquement une accélération des vagues observées lors de phénomènes météorologiques extrêmes. Les vagues ainsi stimulées par le passage étroit et en ligne droite du chenal augmentent en puissance et en hauteur. AUCUNE étude n'a pris en compte le risque de submersion marine rapporté aux aménagements voulus par le pétitionnaire, qui se contente d'examiner la situation actuelle pourtant sans comparaison possible avec celle qui résulterait de la réalisation de son projet.

Ajoutons à cela que l'hypothèse d'une élévation du niveau de la mer, conséquence du réchauffement climatique, a été très mal prise en compte par le bureau d'études. Le dossier explique en effet qu'« *il n'est donc pas insensé d'évaluer entre 5 et 10 cm la surélévation du niveau de la mer pendant les 35 prochaines années* »³¹. Pourtant le ministère recommande de prendre comme référence l'hypothèse d'une élévation du niveau de la mer de 80cm à 1m par rapport à aujourd'hui pour tous les futurs aménagements afin que ceux-ci soient réalisés en toute sécurité. La minoration faite par le bureau d'étude ne permet donc pas de rendre compte de la réalité prévisible de la variation du niveau de la mer. Les résultats déjà critiquables obtenus sur le sujet de la submersion marine en sont faussés.

Sur le point du risque d'inondation marine, force est de constater que le dossier soumis à l'enquête n'examine pas de façon conséquente les risques nouveaux qu'il crée pour la population, les estivants et les biens.

29 Voir pièce B2, p.13.

30 Voir pièce B3, C-11.

31 Voir pièce B3, C-10.

b) Un projet ne garantissant pas la sécurité de la navigation

La réalisation du projet suppose la création de deux récifs brise-lames entre lesquels les navires doivent passer pour accéder au chenal. Le pétitionnaire consacre bien peu de développements à la question de la sécurité de la navigation à l'entrée du chenal. Il se contente ainsi d'écrire que « *l'agitation susceptible d'engager le chenal intérieur reste non négligeable vis à vis de ce qui est généralement observé* »³² et que la probabilité d'un phénomène d'agitation du chenal intérieur « *est bien plus faible dans la configuration du chenal avec une rive Nord en chevrons que dans la configuration avec une rive Nord rectiligne* ». Aucune étude n'a été conduite pour examiner l'effet de houles réfractées, réfléchies et diffractées : elles pourraient induire des nœuds rendant la navigation complexe au passage entre les deux brise-lames.

Alors que l'étude de courantologie³³ relève dans ses conclusions « qu'il est illusoire d'espérer obtenir un impact complètement nul sur la Courantométrie » et que « le chenal extérieur et l'entrée du chenal intérieur pourront être relativement agités (1 à 2 m) lors des événements de tempêtes d'occurrence annuelle », nous considérons que **le projet de port n'est pas analysé avec sérieux dans toutes ses conséquences, ce qui rendra nécessaires des travaux supplémentaires non chiffrés ou conduira à une désaffectation de l'équipement, aggravant son déficit.**

c) Un projet ne prenant pas en compte le changement d'accès des secours

Dans les dossiers présentés à l'enquête publique aucune information n'est donnée sur le fait que les secours aux personnes et aux biens peuvent être impactés du fait de la modification de la desserte routière et des accès à la plage de la Normandelière, au lotissement et au camping des Dunes.

Les modifications des accès et du temps d'arrivée des secours ont-elles des impacts ? Si oui, sont-ils négligeables ? Sinon quelles sont les solutions envisagées et les mesures à prendre pour les réduire ? Autant de questions sans réponse.

32 Voir pièce B3, E-95.

33 Voir pièce B3

3- L'impact discutable du projet sur l'économie et le développement de la commune

a) Les graves approximations du dossier sur le coût réel du projet

45 millions d'euros dans le dossier, 35 millions votés en conseil municipal : quel est le véritable coût du projet ? Peut-on raisonnablement croire à un projet d'abord annoncé à 45 puis réduit sans explication à 35 ?

Or, dans le détail de l'estimation du projet certains coûts paraissent sous-estimés, tels que :

- études complémentaires à engager ;
- fouilles préventives ;
- mesures compensatoires sous évaluées ; par exemple la création de mares dont les coûts sont très importants³⁴ : " la création de mares est proposée dans un secteur potentiellement très favorable dans la vallée de l'Ecours, et d'une manière générale dans le projet de ceinture verte".
- connexion du bassin de baignade à l'océan³⁵; "bassin de baignade implanté en fond de bassin portuaire" ;
- travaux de terrassement ; par exemple les terrassements correctifs qui sont cités³⁶: "Terrassements correctifs le cas échéant" - "apport/retrait de matériaux plus important selon le tracé envisagé".

Le budget de fonctionnement n'apparaît pas non plus réaliste et permet de s'interroger très fortement sur la viabilité financière de ce projet dans le temps.

De plus, les opérations de dragage s'avèreront coûteuses compte tenu du fait qu'il faudra draguer en permanence pour maintenir le chenal à une cote de -1,5 mètre CM et de la pollution inévitable des sédiments extraits³⁷: "nécessité de dragage réguliers pour l'entretien du chenal" - le coût annoncé est de 200.000 euros HT par an, mais le volume n'est pas certain, et probablement sous-estimé.

Avec cette somme annuelle annoncée, combien de mètres cubes seront dragués par an ? Cela représente combien d'opérations de dragage par an ?

Le flou sur le budget annoncé pour les travaux comme pour le fonctionnement de cet équipement, renforcé par une sous-estimation de la problématique du dragage du chenal d'accès et donc de son réel coût nous permettent de remettre en cause la solidité du plan financier présenté.

b) Les approximations du dossier sur les perspectives de développement de la commune

L'un des arguments employés par le pétitionnaire pour justifier le projet est le fait qu'il participe à la volonté de la municipalité d'augmenter la démographie de Brétignolles-sur-Mer et d'en

34 Voir pièce C1, p.35

35 Voir pièce B2, p. 4

36 Voir pièce B1, p. 242

37 Voir pièce B2, p. 26

rajeunir la population : on peut en effet lire que « pour rompre avec [le] mode de développement »³⁸ ayant abouti à la diminution des jeunes ménages et à celle du nombre de classes dans les écoles, la municipalité avait lancé en 2001 un « programme d'actions global »³⁹. Parmi ces actions, on trouve la valorisation de l'attractivité de la commune dans le cadre de laquelle s'inscrit le projet de port de plaisance. Celui-ci contribuerait donc à un objectif de renversement du phénomène de déséquilibre de la fréquentation de la commune entre l'hiver et l'été du fait du fort taux de résidences secondaires. D'après le pétitionnaire lui-même, « l'été, la commune est totalement saturée, et l'hiver, elle se vide »⁴⁰.

Pourtant, on peut également lire dans le dossier que « [le port] ne contient aucun programme immobilier »⁴¹ et que « le projet de Port de Plaisance n'aura pas de conséquences sur les perspectives démographiques, ni sur le rythme de construction prévus dans la cadre du POS »⁴². On comprend dès lors mal comment, sans programme immobilier ni aucune influence sur la perspective démographique de la commune, le projet de port pourrait contribuer à l'objectif affiché de rajeunissement de la population et d'augmentation du nombre de résidents « à l'année ».

En fait, le pétitionnaire explique même que le projet de port « devrait par contre avoir des conséquences positives en termes de développement économique, notamment sur l'ensemble des activités liées au tourisme »⁴³. Le plus grand et coûteux chantier lancé par la municipalité n'a donc ni pour objectif ni pour effet escompté d'attirer une population jeune à l'année, mais au contraire de favoriser le tourisme, a fortiori estival. Cette perspective est en totale contradiction avec l'objectif affiché de rétablir l'équilibre entre le nombre de résidents à l'année et le nombre de résidents estivaux.

Il y a donc une réelle incohérence entre la volonté d'expansion et de rajeunissement traduite par le projet et le programme immobilier de la commune. Ce projet n'apportera, tel qu'il est présenté, ni le rajeunissement de la population ni d'élèves supplémentaires pour sauver l'école.

c) L'absence de garanties quant à la capacité des installations et infrastructures de la commune

- Capacité d'approvisionnement en eau potable

A la page 116 du dossier B1, il est dit que : « Brétignolles-sur-Mer fait partie du Syndicat d'Alimentation en eau potable des Pays de Brem. Le Syndicat est alimenté par une retenue d'eau potable située sur le Jaunay, au lieu-dit La Savarière. **La capacité de traitement est aujourd'hui de 40 000 m³ par jour, elle sera portée à 60 000 m³ après mise en service du barrage sur l'Auzance.** Du fait des fortes variations des besoins et le nombre réduit de points de production en Vendée, le réseau est entièrement interconnecté. »

Cette simple affirmation oublie la nécessité de multiplier les moyens de secours et ignore la décision récente de ne pas faire le barrage de l'Auzance.

38 Voir pièce B2, p.32.

39 Idem.

40 Idem.

41 Voir pièce B2, p.33.

42 Voir pièce C1, p.15.

43 Idem.

Conserver toutes les capacités de la carrière du Brethomé permet de disposer d'une ressource d'appoint pour faire face à cet enjeu pour la commune et, compte tenu des interconnexions, au delà. Le dossier aurait dû évaluer le coût d'alternatives consécutives à la suppression ou à la réduction du volume offert par cette carrière.

- Capacité de la station d'épuration de la commune

« La station d'épuration du Brandeau a actuellement **une capacité de 38 000 équivalents habitants adaptée à la population estivale** »⁴⁴.

Or, il est indiqué aussi que la population estivale peut atteindre 50 000 habitants : ceci justifierait une extension de la station non indiquée dans le dossier et qui alourdirait le coût du projet.

Sur ce point aussi, la légèreté du dossier est à souligner.

d) Non prise en compte des besoins réels de déplacement de la population : solution de continuité du sentier littoral

Actuellement, à pied ou en bicyclette, la population, les touristes et les randonneurs peuvent longer la côte. Le chemin de grande randonnée (le GR n°8) suit le bord de la mer. Cela fait partie des agréments de cette côte qui dépasse le cadre des deux communes traversées par le GR, Brétignolles-sur-mer et Brem.

Le projet, s'il se réalisait, couperait cette continuité, puisque l'éventrement du cordon dunaire et le creusement du chenal empêchera les vacanciers d'une commune d'aller de l'une à l'autre à pied ou en vélo sauf au prix d'un long cheminement s'éloignant de la côte pour se reporter dans les terres. Il n'est pas proposé de compensation ; aucun projet de passerelle n'est envisagé par exemple.

De plus, dans ce projet la place du vélo n'est pas assez mise en avant ni celle des transports en commun. Il est seulement fait écho d'une maîtrise des déplacements⁴⁵.

Par ce seul volet, la collectivité, maître d'ouvrage, montre que ses priorités sont l'investissement et non les besoins de la population et des touristes qui la font vivre.

e) La perte de l'attrait touristique spécifique de Brétignolles-sur-Mer

La commune va perdre son identité propre avec la transformation de la partie littorale de la commune. La plage de la Normandelière ne sera plus accessible pour la baignade car elle sera réservée à l'accès pour la voile légère de la base nautique. La plage du Marais Girard sera quant à elle défigurée avec comme horizon le récif brise-lames, elle aura donc perdu son attrait.

44 Voir pièce B1, p.116

45 Voir pièce B1, p.4

4- Un projet à l'utilité publique faible

a) L'absence de démonstration de l'utilité du projet pour la plaisance dans la région

La navigation de loisir s'est développée en France dans le passé ; mais faut-il extrapoler cette tendance pour la période de crise et de stagnation, probablement durable, qui s'est ouverte ? Comment évaluer ce besoin et, s'il existe, comment et où y répondre ? Rien de convainquant n'est dit sur ces points dans le dossier présenté.

La question de la nécessité pour la Vendée et le littoral atlantique de se doter d'un nouveau port de plaisance se pose en préliminaire au dossier soumis à l'enquête publique.

Il faut constater que la réponse y est plus que sommaire « Avec 5 ports de plaisance en eau profonde et 6 ports de plaisance d'échouage, l'offre de plaisance représente environ 6 500 places en 2007, dont 600 réservées aux plaisanciers de passage. La plaisance souffre d'une saturation des ports ; les listes d'attentes s'allongent, **sans que la demande réelle puisse être précisément estimée** (inscription sur plusieurs listes à la fois). »

Une constatation pour la seule Vendée n'est pas suffisante, elle aurait dû être élargie au moins aux départements littoraux voisins

Parler de listes d'attente sans tenir compte des demandes déposées en plusieurs mairies ne permet pas de savoir le besoin exact ; ne pas recenser les autres projets du littoral conduit à risquer le suréquipement, à tout le moins l'inadéquation par rapport aux besoins..

La nécessité, à Brétignolles-sur-Mer, de créer un port de plaisance en eau profonde, pas plus que sa dimension, ne sont réellement justifiées par ce dossier.

A supposer qu'un besoin puisse être établi avec suffisamment de précision et de certitude, y répondre supposerait d'envisager un ensemble de solutions alternatives comme un port à sec ou toute autre technique moins risquée et moins dommageable pour l'environnement. De plus, la commune n'est certainement pas le bon niveau pour porter un tel projet. L'élaboration d'un SCOT comprenant un volet maritime devrait être un préalable incontournable.

Conclusion

Compte tenu :

- des carences des dossiers présentés,
- de **l'atteinte irréversible à des espaces naturels remarquables**,
- de **l'atteinte au patrimoine archéologique** exceptionnel du site,
- de la **perturbation du transit sédimentaire**,
- de **l'impact sur les eaux**,
- de la **fragilisation du caractère agricole de la commune**,
- que ce projet favorise le **risque d'inondation marine**,
- que ce projet ne **garantit pas la sécurité de la navigation**,
- que le projet ne prend pas en compte le **changement d'accès des secours**,
- qu'il n'y a **pas de garanties quant à la capacité des installations et infrastructures** de la commune d'absorber un équipement de cette dimension,
- que les **besoins réels de déplacement de la population ne sont pas pris en compte**,
- que **l'attrait touristique** spécifique de Brétignolles-sur-Mer sera profondément **modifié et qu'il y perdra en qualité**,
- qu'il y a de **graves approximations sur le coût réel** du projet, une **absence d'évaluation crédible du coût de fonctionnement** et un **manque de réalisme sur les perspectives de développement de la commune**,
- que **l'utilité publique du projet n'a pas été démontrée**,

l'association Pays de la Loire Nature Environnement demande à la commission d'enquête de délivrer un AVIS DEFAVORABLE sur le projet tel que présenté à l'enquête.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette déposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la Commission d'enquêtes publiques, l'expression de mes sentiments distingués.

Yves LEPAGE
Président de PLNE