

**Observations de COORLIT 85  
pour l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique  
du projet de port de plaisance sur le site de la  
Normandelière (commune de Brétignolles-sur-Mer)**

**Sommaire**

Préalable.....	2
Les modifications du site.....	3
Sur les zones humides.....	3
Sur la dune de la Normandelière.....	7
Sur le site géologique d'intérêt préhistorique.....	9
Sur le milieu marin.....	10
Les conséquences à moyen et long terme.....	13
Sur le trait de côte.....	13
Transit hydro-sédimentaire.....	13
Risques de submersion.....	15
Sur la qualité du milieu marin.....	16
Conclusion.....	20

*N.B Dans le texte, les références aux pièces du dossier seront indiquées comme suit :  
A1-Notice explicative, NE ; B1-Etude d'impact rapport principal, EI ; B3-Annexe EI : A*

La volonté de créer un port "en aber" sur un littoral qui en est dépourvu entraîne nécessairement une artificialisation totale du site, quoi qu'il en soit de l'intention annoncée de respecter l'environnement.

Le paradoxe est évident :

- de vastes massifs d'enrochements semi-émergés seraient mis en place,
- l'estran rocheux, la plage seraient modifiés, et le cordon dunaire interrompu,
- le ruisseau de la Normandelière serait détourné ;
- le marais Girard – auquel on accole avec une constance étonnante l'expression "secteur *encore* humide" – serait amputé ;
- d'importants mouvements de terrain modifieraient la topographie – en creux comme en relief – du creusement du port à la surélévation du site de la carrière Brethomé à 26,5m CM, laquelle serait accompagnée d'une succession de belvédères successifs descendant jusqu'au bassin portuaire.

Cette artificialisation du paysage, dont l'importance est proportionnelle au volume de 1 800 000 m<sup>3</sup> de déblais produits, est mise en balance avec les bienfaits environnementaux promis : d'une manière générale, le patrimoine naturel serait "valorisé"; plus particulièrement, l'attrait paysager du Marais Girard– malgré son amputation – n'en serait qu'augmenté ; les parkings, le port, et même la digue, seraient "paysagers" ; cadre et qualité de vie seraient améliorés....;

En réalité, il s'agit de détruire un paysage et un environnement pour le remplacer par un autre : "création d'un nouveau paysage péri-urbain", "modification des points de vue et création de nouvelles perspectives", "transformation d'un paysage rural en paysage de frange urbaine maritime" (EI p.238).

La question est de savoir si un tel projet est raisonnablement envisageable au regard d'une éventuelle utilité publique.

Dans un premier temps nous recenserons les modifications des différents éléments du site qui résulteraient de la réalisation du projet, en analysant pour chacun l'intérêt présenté, les impacts négatifs subis et les mesures proposées pour supprimer, réduire ou compenser ces derniers ; puis nous envisagerons les conséquences du projet à moyen et long terme, avant de conclure.

# LES MODIFICATIONS DU SITE

## Sur les zones humides

### Intérêt du site

Le secteur du marais Girard renferme une zone humide de près de 30 ha, réceptacle d'un bassin versant de 430 ha ; le grand intérêt de celle-ci n'est pas nié par l'étude : rôle tampon lors des crues du ruisseau de la Normandelière, fonction auto-épuratrice (en particulier épuration des polluants d'origine agricole), habitat de bonne qualité, de riche biodiversité, abritant 15 espèces animales protégées ...

Un pré-inventaire des zones humides de la commune a été établi dans le cadre de l'élaboration du SAGE Auzance Vertonne. Il identifie entre autres les parcelles 26, 27, 28 et 30, toutes en tête de bassin versant, qui se trouvent dans le périmètre du projet. En particulier, la parcelle 26, de grande superficie, présente un intérêt floristique maximum (cotation 5/5) ; sa fonction biologique, son intérêt paysager, et sa valeur culturelle sont reconnues dans ce travail des animateurs du SAGE.

Prairies humides et ruisseau de la Normandelière sont en relation avec une nappe phréatique superficielle, laquelle est probablement en lien avec d'autres zones humides.

#### Les mares

Quatre d'entre elles sont de fort intérêt, puisqu'elles présentent des effectifs importants d'amphibiens et constituent, avec prairies et haies, des éléments du réseau de communication qui permet le maintien des populations.

#### L'ancienne carrière de Brethomé

A proximité du port projeté, cette excavation de 3 ha et 20m de profondeur correspond à un volume d'environ 515 000 m<sup>3</sup> ; elle contient actuellement 310 000 m<sup>3</sup> d'eau semblant être en relation avec la nappe, et celle-ci est réputée garder un niveau constant (observations de Brétignollais).

Il est donc compréhensible qu'elle ait été identifiée comme élément de stockage en vue d'une production d'eau potable ; dans ce domaine, et contrairement à ce qui est noté (EI p. 245), aucun moyen de stockage pour l'alimentation en eau potable n'est marginal : le Préfet de la Vendée et le Président du Conseil Général, viennent d'insister avec raison sur la nécessité d'utiliser toutes les solutions envisageables (en dehors de la construction d'un barrage sur la dernière rivière libre du département).

### Impact du projet

#### Sur le marais Girard

Le bassin portuaire devrait occuper 10,7 ha de la zone humide du marais Girard ; et sa situation sur les points les plus bas impactera les milieux les plus hygrophiles.

Sur 22 ha de zones humides, 11 seront altérés par une modification des écoulements de surface résultant des travaux ; le ruisseau de la Normandelière sera détruit sur plus de 1500 ml et "réajusté" (EI p.248) c'est-à-dire pourvu d'un nouvel exutoire (à l'W du bassin, selon la p. 237 - ou au N, cf p.140 ?), avec aménagement d'une chute d'eau censée ne pas perturber le fonctionnement hydraulique de la zone ; des fossés pluviaux seront supprimés.

En conséquence, des habitats et des espèces protégées seront détruits.

Cet impact est grossièrement minimisé dans l'étude : l'état de conservation des prairies humides - voire "plus ou moins humides" – est jugé mauvais ; "il semblerait" qu'elles soient "peu exploitées", quoique "majoritairement fauchées" – ce qui paraît contradictoire ; l'habitat serait "relativement dégradé", malgré la biodiversité soulignée.

Plus encore, le secteur "encore humide" du marais Girard serait "condamné par manque d'entretien, face à la pression urbaine", situation à laquelle on pourrait remédier par d'autres moyens que le creusement d'un aber...

En outre, le niveau du bassin portuaire sera inférieur au niveau supérieur de la nappe phréatique, qui sera donc rabattue sur le périmètre du port et avec effet sensible jusqu'à 15 m ; "ce phénomène peut entraîner l'assèchement" de la partie du Marais Girard hors de l'emprise du bassin (EI p.144).

De plus, en cas d'étiage exceptionnel, l'eau de mer est susceptible d'entrer dans la zone alluviale en marée montante.

Si la nappe phréatique est en relation avec la masse d'eau de la carrière de Brethomé, on ne peut pas affirmer qu'il n'y aura pas de conséquence en termes de ressources (EI p.226), dès lors qu'on cherche à en exploiter tout ou partie.

#### Sur les mares

Sur les 6 mares reconnues, une seule devrait être détruite, mais sa localisation n'est pas indiquée ; deux d'entre elles doivent être préservées (celles de la peupleraie NW, celle des abords de la carrière) ; mais ce qu'il advient des 3 autres n'est pas précisé.

#### Sur la carrière de Brethomé

Cette ancienne carrière sera vidée de ses 310 000 m<sup>3</sup> d'eau, comblée avec 540 000 m<sup>3</sup> de matériaux issus du creusement du bassin, recouverte de 200 000 m<sup>3</sup> de déblais pour constituer une éminence dominant tout le paysage, ce qui est présenté comme une réhabilitation du site (EI p.329).

Selon l'étude d'impact (EI p.333), l'excavation serait agrandie à l'issue des travaux ; mais on ne trouve pas l'explication correspondante.

## **Mesures annoncées**

### Sur le marais Girard

*Suppression d'impact* : écartée sur l'ensemble du site, puisque revenant à renoncer au projet...; cependant des mesures, dites conservatoires, sont présentées comme suppressives (EI p.243), bien que dépourvues de la désignation MCs annoncée ; elles sont en réalité plus proches de la catégorie qui suit.

### *Réduction d'impact :*

On suppose que les mesures notées MCv dans les tableaux des p 288 et suivantes (EI) sont les avatars des mesures MCs que l'on n'y trouve pas ; elles visent à la "préservation d'une zone humide entre la ville et le bassin portuaire" (MCv2), et sont démultipliées sous d'autres codages tels que MCv7, ou MCv1, ou même MRdt1, qui rappelle étrangement MCv1 dont le contenu revient à plusieurs reprises dans le texte (maintien du niveau de la nappe en bordure de bassin par une coupure étanche faisant obstacle à son drainage)

A ce sujet, empêchera-t-on le drainage de la nappe (EI p.244) ou ne pourra-t-on que le limiter (EI p.245) ? La précision est d'importance puisqu'il s'agit de préserver une zone humide, et en particulier d'absorber les crues du ruisseau en amont de l'exutoire , d'autant plus qu'on n'a pas déterminé les circulations préférentielles mentionnées p. 19.

On est d'autant plus fondé à poser cette question qu'il est affirmé (EI p.245) que "les dispositifs prévus sont efficaces et suffisants pour garantir le maintien du caractère humide du secteur".

### *Compensation d'impact*

La reconstitution d'un réseau de fossés pluviaux ponctué de mares en périphérie du bassin portuaire est annoncée (EI p.237), mais on ne retrouve pas la référence ad hoc dans les tableaux de bilan (EI p.288 et suivantes).

### Sur les mares, et sur la faune des milieux humides

#### *Suppression d'impact*

En négligeant l'absence de définition des mesures de type MCv (cf.supra), on peut considérer ici que deux d'entre elles correspondent à une suppression partielle d'impact :

- préservation d'habitats d'amphibiens, avec gestion conservatoire des mares (notée MCv7 , EI p.260, mais MCv8 p.289),
- préservation d'habitat de l'Agרון de Mercure (MCv10), mais celle-ci n'est que la conséquence logique de mesures déjà citées (de type MCv2).

#### *Réduction d'impact*

- la mesure MRd4 vient en écho de la mesure MCv7 (cf.ci-dessus),
- le pétitionnaire est très attentif à l' Agרון de mercure, pour lequel on aménagerait un fossé existant en "tronçon de ruisseau" ; l'opération est décrite avec un grand luxe de détails, mais au total le fonctionnement hydraulique qui en résulterait n'est pas très clair (MRd5, EI p.289,)

- le fait que la mention MRd5 concerne, quelques lignes plus haut, "l'altération préalable de milieux concernés" apporte une certaine confusion ; au premier abord, il est un peu difficile de saisir en quoi une altération de milieu peut être une réduction d'impact ; on trouve la clé de l'énigme (EI p.265) : les travaux préalables chassent les reptiles vers quelques zones de refuge ; peut-on vraiment parler de mesure de réduction d'impact, alors que "l'altération" en cause est nécessairement incluse dans le projet ?

### *Compensation d'impact*

On trouve plusieurs mentions assez redondantes au sujet des "corridors biologiques" : MCv4, MCv7, MCp2....

Pour les habitats et espèces :

- gestion-création de mares dans ceinture verte, et en limite de la zone humide de l'Ecours (MCp3) ; intentions louables, mais qu'en est-il de la maîtrise foncière ?  
- la mesure MCp4 nous ramène vers l'Agrion de mercure, Odonate choyé par le projet : on prévoit l'amélioration de la qualité de l'eau du ruisseau en amont de la route et des lotissements, par absence de traitement phytosanitaire à moins de 15m des berges sur les parcelles communales ; on pourrait même aller jusqu'à l'absence totale de ce type de traitement, mais quoi qu'il en soit, au-delà de ces parcelles, la question de la maîtrise foncière est encore posée.

En effet, sans cette maîtrise ou l'accord des propriétaires concernés (convention ou acquisition amiable), ces mesures restent au niveau de l'intention.

Enfin il faut revenir ici sur la nécessité du maintien de l'actuel fonctionnement hydraulique (cf. rideau d'étanchéité autour de la zone humide pour maintenir le niveau de la nappe) pour qu'un réseau de mares subsiste.

### Sur la carrière de Brethomé : *compensation d'impact*

Le projet prévoit qu'on puisse y exploiter une réserve d'eau brute potentielle (MCp1) ; celle-ci correspondrait aux 20 % de vide entre les déblais de creusement du port, qui recueilleraient jusqu'à 75 000 m<sup>3</sup> d'eau superficielle, éventuellement traitée par "une station mobile" de potabilisation.

Néanmoins, le comblement envisagé réduit de 235 000 m<sup>3</sup> le volume utilisable soit environ des 2/3, ce qui se passe de commentaires.

L  encore, il faut revenir sur le rabattement de la nappe lié à la différence de niveau avec le bassin portuaire : on ne peut pas soutenir que l'impact de ce rabattement est nul sur la ressource en eau puisqu'il n'y a pas de potentiel exploitable (EI p.226) : a-t-on étudié les liens entre la nappe phréatique et le plan d'eau de la carrière ?

## **Bilan**

### **Sur le fond**

***Les impacts du projet sur les zones humides du marais Girard sont le plus souvent grossièrement minimisés. Quant à ce qui est prévu à leur sujet :***

- *les mesures de suppression d'impact, quand elles existent, sont partielles ;*
- *les mesures de réduction d'impact :*
  - o *laissent des doutes sur leur efficacité (ainsi à propos du maintien de la nappe phréatique et donc de la zone humide hors périmètre du bassin)*
  - o *concernent des espaces dont la commune n'a pas toujours la maîtrise foncière et risquent donc de ne pas être compl tement appliquées*
  - o *relèvent parfois de l'abus de langage (cf MRd5, 1<sup> re</sup> mention);*

- *les mesures de compensation d'impact :*
  - *ne sont pas toujours référencées,*
  - *posent le même problème que les précédentes pour la maîtrise foncière,*
  - *l'une au moins est indûment présentée comme telle (cf carrière du Brethomé).*

## **Sur la forme**

*Oublis, erreurs, confusions en tous genres caractérisent les mesures proposées. Tout se passe comme si on avait voulu, en gage de sérieux, multiplier les propositions, quitte à les réutiliser sous d'autres dénominations, à les perdre en route ; on garde l'impression d'un saupoudrage réalisé à plusieurs reprises par des rédacteurs différents.*

*Le plus étonnant en ce domaine est l'annonce de mesures de suppression d'impact, sous la désignation MCs dont il n'existe qu'une seule occurrence - EI p.243 - sans aucune substance.*

## **Sur la dune de la Normandelière**

La création d'un chenal d'accès au port ouvre la dune sur 40 m (perte de 5550m<sup>2</sup>) ; l'aménagement du port en retranche encore 400m<sup>2</sup>, donc au total 5950 m<sup>2</sup>, soit 20% du massif dunaire en place (EI p.147). A noter qu'on se perd un peu dans les estimations de la superficie dunaire : 29 750m<sup>2</sup> d'après ce qui précède; mais 31 000 ailleurs (EI p.148), par exemple.

## **Intérêt du site**

Selon le dossier, cette dune ne présente pas d'intérêt écologique reconnu, car elle "a été créée suite à des travaux de terrassement en 1990". Elle a d'ailleurs plutôt été remodelée que créée, mais même s'il s'agit d'un "petit massif influencé par le contexte urbain", celui-ci existe et son existence présente deux sortes d'intérêt.

Tout d'abord, un intérêt patrimonial, marqué par la présence d'espèces plus ou moins menacées, ainsi que d'espèces protégées (telles que *Medicago marina*, *Omphalodes littoralis*, et le rare *Pancreaticum maritimum*). Pour ne prendre qu'un exemple, *Omphalodes littoralis* est présente en Vendée sur quelques stations dunaires (St Gilles Croix de Vie, Brétignolles, Olonne) ; l'effectif de ces dernières et des stations bretonnes représente 2/3 de la population mondiale de l'espèce, selon le Museum national d'Histoire Naturelle (MNHN).

Le fait que l'on retrouve ces plantes sur les dunes de la Sauzaie et les dunes d'Olonne n'est en aucun cas un argument qui puisse justifier leur destruction à la Normandelière.

D'autre part, un intérêt fonctionnel : l'importance d'un cordon dunaire vis-à-vis de la protection de l'arrière-pays contre la mer et les effets du vent n'est pas à négliger.

L'ensemble plage-dune est un système complexe qui suppose en particulier, pour son bon fonctionnement, que la transition cordon dunaire-estran sableux soit assurée par la végétation pionnière du haut de plage, le plus souvent discontinue – ce qui est le cas ici – puis par les ceintures successives de Poacées (*Elymus maritimus*, *Ammophila arenaria*).

## Impact du projet

Or il est prévu que 100 m de dune (et pas seulement 40) soient terrassés ou détruits ; la dynamique plage-dune s'en trouvera d'autant plus affectée que l'existence du port augmentera nécessairement la pression anthropique sur le milieu ; de plus cette pression jouera inévitablement sur la totalité de l'écosystème dunaire.

Au total, l'aménagement prévu entraîne destruction d'un milieu et d'espèces dont certaines protégées.

## Mesures annoncées

Pour celles qui visent à réduire l'impact sur les habitats dunaires :

- limitation des emprises de la dune côtière (mesure MRd1) :
  - o "toute la dune dont le terrassement n'est pas strictement nécessaire sera préservée", mais pourquoi terrasserait-on en dehors de la zone utile ?
  - o on recherchera une pente optimale (3H/1V) pour le versant dunaire au long du chenal, et on ira même au-delà "dans la mesure du possible" ; comme on connaît déjà la limite de stabilité, la limitation de l'emprise sur la dune s'arrêtera probablement à ce qui est déjà défini ;
- conservation des espèces patrimoniales (MRd2):
  - o on demandera une dérogation (destruction-prélèvement), en particulier pour *Omphalodes littoralis* dont les graines seraient prélevées en juillet ; notons que celles-ci arrivent à maturité fin mai, et qu'en juin la plante se dessèche *après* avoir émis les graines ;
  - o la permanence de l'espèce est compromise par la rudéralisation, qui sera difficile à éviter étant donné la proximité des passages piétonniers et parkings ; le MNHN conseille un recul des parkings de plusieurs centaines de mètres pour éviter l'arrivée de plantes banales étrangères au milieu, or on en est loin ;
  - o on transplantera *Medicago marina* et *Pancratium maritimum*, mais il faut se souvenir que ces opérations ne sont pas toujours couronnées de succès ;
- restauration de la dune grise (MRd3) : son extension est prévue à l'arrière sur une surface annoncée de 9300m<sup>2</sup>, la destruction dunaire portant sur 5950 m<sup>2</sup> ;
  - o la supériorité de la zone reconstituée sur la zone détruite n'apparaît pas clairement lorsqu'on compare les surfaces sur la figure de la p.148 (EI),
  - o la couche superficielle de sable dans la partie à détruire sera décapée séparément puis épanchée sur des zones remblayées et terrassées ; or, l'épaisseur prélevée est faible (3 cm) alors que la nature du matériau sous-jacent n'est pas vraiment déterminée.

En ce qui concerne les mesures compensatoires, une seule est détaillée dans le texte (et notée MCp1 - EI p.288) ; elle concerne les dunes de la Sauzaie, et prévoit :

- la suppression de l'ancien zonage portuaire 1Nap dans le cadre de la révision du POS en PLU : mais ce zonage ne peut que tomber de lui-même dans le cadre du projet présenté ; d'ailleurs cette disposition n'aurait-elle pas pu être inscrite dans le projet de mise en compatibilité du POS, compte tenu de sa nature ?

- l'élaboration d'un plan de gestion qui définirait l'état initial des habitats et espèces, ainsi que les programmes d'action conservatoire à engager :

- l'état initial a été décrit dans le document d'objectifs (DOCOB) du site Natura 2000 "Dunes de la Sauzaie-Marais du Jaunay" ,
- un plan de gestion, à établir en concertation, est prévu dans ce même document et la commune en est nécessairement l'un des acteurs, entre autres pour :
  - limiter l'embroussaillage des milieux d'arrière dune (fiche n°4 du DOCOB)
  - limiter les impacts dus à l'accroissement de la fréquentation humaine sur le site (fiche n°7)
  - traiter les intrusions de baccharis et autres plantes envahissantes (fiche n° 8)

## Bilan

En somme, des mesures sont prévues, mais :

- la réduction d'impact reste hypothétique
- la compensation d'impact n'est que la reprise d'obligations incontournables.

En revanche, au sujet de l'impact des travaux menés sur le site, on fixerait des pénalités " à hauteur de " (= d'un montant de ?) 1 000 € pour chaque m<sup>2</sup> de dune indûment altéré de la dune : sage précaution, si la surveillance du chantier est sérieuse et les sanctions réellement prises, car on a vu, en d'autres cas, combien les promesses de bonne conduite n'engageaient que ceux qui y croyaient...

*Au total, d'un côté une destruction de milieu et d'espèces dont certaines protégées, de l'autre des mesures peu convaincantes : elles ne peuvent que réduire à la marge les inconvénients du projet et en aucun cas éviter une forte augmentation de l'artificialisation du site, déjà marquée au nord.*

## Sur le site géologique d'intérêt préhistorique

### Intérêt du site

Les anciennes surfaces sédimentaires du quaternaire, en quelque sorte fossilisées par la dune ont de longue date révélé des vestiges archéologiques sur le site Marais Girard-Normandelière ; et des observations récentes ont montré à quel point le site était important : les spécialistes considèrent qu'il s'agit d'un "gisement paléontologique exceptionnel" <sup>1</sup>, "à

---

<sup>1</sup> POUIT D. et VIAUD J.M., 2002 – Le Naturaliste vendéen, n°2 : 35-59

caractère probablement unique en son genre" <sup>2</sup> tant au niveau du paléoenvironnement que des traces d'activité humaine. Il s'agirait même, pour l'inventaire du patrimoine géologique en cours, d'un des sites d'intérêt les plus menacés dans notre Région, ce qui implique qu'une protection s'impose.

## Impact du projet

Il jouera non seulement sur le linéaire côtier sur 600m, mais pourra concerner la moitié de la superficie du projet (40 ha ?)

## Mesures annoncées

Une mesure de réduction d'impact et une mesure d'accompagnement sont citées (EI p.241 puis référencées (MRdt 5, EI p.293) ; elles correspondent à l'application de la Loi, ce qui est la moindre des choses. Ces mesures ne sont pas répertoriées dans le tableau de bilan (EI p. 288).

Mais on remarque que si le diagnostic archéologique (162 000 euros affectés) doit être suivi de fouilles préventives, le coût des investigations sera nécessairement beaucoup plus élevé.

## Bilan

*Compte tenu du périmètre pouvant être prospecté, le coût total de l'opération prévue peut être plus que sensiblement augmenté si des fouilles s'imposent. Le calendrier prévu est donc susceptible d'être substantiellement modifié, ce qui ne manquera pas d'avoir des conséquences financières.*

## Sur le milieu marin

### Intérêt du site

Ce sont 6,3 ha de milieu maritime qui sont concernés par les travaux, sur un site dont la "réelle potentialité biologique" est notée (EI p.94).

En matière de biodiversité, l'analyse de l'état initial des milieux marins en cause est présentée sur 12 pages de l'étude d'impact (92 à 103). Il en ressort que le peuplement biocénétique de cet environnement particulièrement complexe est intéressant :

- en milieu subtidal, existence d'un site régional exceptionnel de la belle et rare Anémone *Corynactis viridis*, de même que la présence de la Gorgone *Eunicella verrucosa*, à croissance lente,
- en intertidal, la station la plus méridionale connue de la Bonellie, et l'existence de bancs d'Hermelles, de valeur patrimoniale et fonctionnelle bien connue, reflètent, comme il est justement dit, la valeur du site.

---

<sup>2</sup> ROUZEAU N., 1992. – Archéologie des rivages : les côtes de Vendée. *Revue 303, Arts, Recherches et Créations*, 1<sup>er</sup> trim., **XXXII** : 12-19, [13-17].

Selon la p. 211 de l'Etude d'impact, 10 ha de récifs d'Hermelles ont été observés ; ils correspondent à un milieu rare et d'une grande fragilité. C'est pourquoi la Directive européenne "Habitats" le prend en compte : cet habitat est menacé par divers phénomènes, parmi lesquels les actions humaines qui, directement ou non, peuvent être cause de sa destruction.

Rappelons enfin que les récifs d'Hermelles jouent un rôle dans l'équilibre bio-sédimentaire des estrans, et qu'en brisant les houles, ils sont un élément essentiel de la protection de nos rivages contre l'érosion.

En ce qui concerne le rôle fonctionnel du site, celui-ci est jugé important :

- sur le plan halieutique, on cite la présence du congre et du chinchard ;
- en termes de nurseries, pontes et juvéniles sont abondants et, de plus, les larves extérieures trouvent là des supports d'installation.

Ces qualités sont en relation avec les faits suivants :

- les récifs d'Hermelles abritent une riche faune associée,
- ils attirent dans leur voisinage crevettes et poissons qui constituent un élément indispensable de la chaîne alimentaire,
- les Hermelles et les espèces associées produisent elles-mêmes une énorme quantité de produits génitaux et de larves, éléments constitutifs du plancton, lequel, comme chacun sait, n'est pas pour rien dans le succès d'une pêche côtière<sup>3</sup>.

## **Impact du projet**

Notons tout d'abord que, les communautés biologiques de substrat meuble n'ayant pas été explorées faute de visibilité, l'impact du projet sur celles-ci n'est pas connu.

Selon le dossier, les peuplements d'Hermelles ne seraient pas directement altérés par les travaux de mise en place des récifs brise-lames, en raison de leur situation en partie sommitale des rochers qui, selon l'étude, devrait être rigoureusement préservée ; d'autre part, l'apport sédimentaire actuel, qui permet leur maintien, ne serait pas modifié par l'existence des ouvrages de protection, ce qui est très discuté par les spécialistes.

En tout état de cause, il aurait été utile de présenter dans cette étude une cartographie précise de la répartition des constructions d'Hermelles – la seule figure permettant de les localiser étant – sauf erreur de notre part – celle de la p.211 de l'étude d'impact, pour le moins imprécise et d'une échelle non convenable ; cette figure se rapporte d'ailleurs à l'ancien projet, et on ne trouve aucune indication sur la figure du nouveau projet (EI p.212).

Car comment peut-on prétendre préserver rigoureusement les peuplements sans en connaître l'exacte délimitation ?

Au cours des travaux, les conditions du milieu seront perturbées : mouvements de matériaux modifiant les conditions océanographiques (EI p.242) ; inévitable augmentation de

---

<sup>3</sup> BERNIER P., GRUET Y., 2011 - Environnement littoral – Sédimentation et biodiversité de l'estran- Ile de Noirmoutier (Vendée)

la turbidité ; pollutions que l'on ne peut exclure ... tous facteurs très négatifs quant au maintien des récifs d'Hermelles.

Les récifs artificiels, qui seront sans doute colonisés spontanément par les êtres vivants, apporteront-ils un gain de biodiversité ? Cette affirmation pose question ; quels facteurs pourraient assurer que de nouvelles espèces s'installeront ?

Après la mise en service du port, on considère (EI p.239) que des pollutions résiduelles seraient limitées par dilution liée aux marées - cette idée que la dilution est la solution de la pollution en milieu aquatique est très répandue, mais elle n'est pas très convaincante, les récifs sont à proximité de la source de pollution éventuelle.

Et il faudra compter avec les conséquences des dragages.

## Mesures annoncées

A l'issue des travaux, on précise que des matériaux graveleux pourraient être oubliés sur les plages, ce qui suscite quelque étonnement. Peut-on alors considérer que le "criblage et nettoyage rigoureux" de ces plages constituent une mesure de compensation (MRdt 11)?

Cette pratique, si elle devait être conduite sur toute la longueur des plages voisines – car les courants peuvent amener assez loin ces matériaux – pourrait d'ailleurs s'avérer plus néfaste qu'utile, en retardant le développement des plantes pionnières de haut de plage

Quant aux effets structurels, l'impact sur les populations d'Hermelles étant écarté par principe, on ne s'étonne pas de lire que la compensation d'impact est sans objet. .. Mais la vraie question est précisément de savoir si l'impact sera réellement "nul à négligeable" et sur ce point, on reste sur sa faim.

Enfin l'expression "sanctuarisation" des récifs, ou encore "création d'un sanctuaire écologique" (MCp5) appelle des précisions (étendue, calendrier, moyens mis en œuvre etc...).

Par ailleurs, on prend note de l'annonce d'un suivi environnemental, mesure indispensable ; elle concernerait surtout la dune proche du chenal et l'estran rocheux. Mais ne devrait-elle pas être appliquée également sur les plages voisines ?

On notera pour mémoire la mesure de compensation MCp6, "aménagement d'un point de vue" sur le paysage maritime, dont on ne voit pas bien ce qu'elle peut compenser.

## Bilan

*On retient :*

*- l'existence d'un milieu marin rocheux riche - biodiversité, intérêt halieutique – et présentant des récifs d'Hermelles qui jouent un important rôle de protection contre l'érosion ;*

*- mais aussi des affirmations insuffisamment fondées quant aux impacts nuls ou négligeables du projet sur le milieu (pas d'indication du périmètre exact des récifs, avec report cartographique ; absence d'influence des travaux sur le transit sédimentaire ne faisant pas l'unanimité chez les spécialistes ; pas de détermination d'impact sur les substrats meubles.*

# LES CONSEQUENCES A MOYEN ET LONG TERME

## Sur le trait de côte

### Transit hydro-sédimentaire

#### Evaluation

D'une manière générale, le transit littoral est difficile à évaluer compte tenu de la variabilité des stocks de sédiments transportables et de leurs caractéristiques mécano-granulométriques ; ceci explique que les évaluations soient affectées d'une large incertitude.

Sur cette portion de côte, le transit est globalement orienté nord-sud (pour d'autres auteurs, NNW-SSE, parallèlement à la côte), avec renouvellement régulier des sédiments superficiels, mais la présence de masses rocheuses séparant des unités sédimentaires distinctes vient augmenter les difficultés ; dans ces conditions, les formules mathématiques et modélisations couramment utilisées ne sont pas fiables, d'où des différences importantes entre les résultats obtenus pour un même site.

Les rédacteurs du dossier tiennent cependant pour certain que les estimations dues à ces méthodes exagèrent les volumes transportés ; selon eux, "le transit littoral net résultant peut être raisonnablement évalué à 20 000 à 30 000 m<sup>3</sup>/an du Nord vers le Sud" (EI p.35); comme une autre étude (GEOS-DHI, 2008) estime qu'il s'agit de 50 000 à 100 000 m<sup>3</sup>/an, on peut s'interroger, et en particulier demander de quelle manière, quelque raisonnable qu'elle soit, on peut arriver à cette réduction des 2/3 par rapport aux chiffres indiqués dans une étude récente. Cette précision nous paraît absente du dossier.

La valeur de l'estimation fournie n'est donc pas clairement étayée ; compte tenu de la présence du platier des Roches du Repos, elle mériterait d'être réexaminée à la fois par des moyens moins théoriques, puisque les modélisations ne suffisent pas (traçage classique par minéraux lourds, coloration etc..), mais aussi par une modélisation en 2D qui limiterait sans doute la marge d'incertitude.

Quoi qu'il en soit, le transit a lieu le long du rivage sur une bande étroite (250 m, ou 500m, selon les sources – là encore divergence) ; si les volumes qui transitent sont jugés faibles, la restriction de ce transit, quelle qu'elle soit, peut avoir des conséquences importantes sur l'état d'équilibre relatif des différents secteurs.

#### Effets des aménagements projetés

##### *Une influence incontestable*

Les aménagements sont de deux ordres : 2 récifs brise-lames en sortie de chenal, et une estacade perpendiculaire au littoral.

Même s'il n'est plus question de barrer la route des sédiments par des digues en mer, la présence des récifs artificiels et même de l'estacade prévue ne peut pas être sans incidence sur le transit littoral.

L'estacade de 3,5m de large et 210 m de long (dont 110 hors plage à mer moyenne) doit être soutenue par des monopieux de 60 cm de diamètre placés tous les 8 m ; ce dispositif est jugé deux fois moins piégeant pour le transit que des pieux croisés doubles, ce qui laisse penser qu'il reste encore quelque effet dommageable ; peut-on vraiment obtenir "une transparence maximale au regard de l'hydro-dynamique côtière et du transit sédimentaire" ?

A ceci il faut ajouter que le chenal, long de 350m, s'ensablera obligatoirement puisqu'il sera situé sur le trajet identifié de la dérive littorale (bande de 500m proche du rivage) ; selon le dossier, il piégera "5 000 à 10 000 m<sup>3</sup>" de sédiments par an. Même en se limitant à la moyenne de 7500 m<sup>3</sup>, ce volume sera retiré au transit et fera défaut sur les plages du sud ; quand, comment, où les sédiments dragués dans le chenal seront-ils restitués ?

#### *Impact au nord de la zone*

Des accumulations sont probables, particulièrement à l'arrière du récif sud en lien avec la plage ; si les échanges transversaux sont importants et la dérive littorale faible (cf CREOCEAN), un tombolo peut se former, ce qui posera des problèmes non seulement pour le port, mais pour la sédimentation au sud de la zone.

#### *Impact au sud*

Toute limitation de sédimentation au sud affectera la côte située entre Brétignolles et les Sables d'Olonne : la plage de la Normandelière et, au-delà, celles qui bordent le site Natura 2000 n°656 "Dunes, forêt et marais d'Olonne" – voire au-delà. Or, plage et dune sont en interaction : toute atteinte à la sédimentation sur la plage a des conséquences sur la dune.

Comme ces dunes, au-delà de leur intérêt écologique, constituent un cordon de protection pour l'arrière-pays, la question de savoir s'il est bienvenu d'engager un processus qui risque de les déstabiliser est pertinente. Que se serait-il passé, lors de la tempête Xynthia, si le cordon dunaire proche de l'estuaire de l'Auzance avait été moins important ? Tout observateur des lieux sait que la submersion aurait gagné le village de la Gâchère, qui n'a d'ailleurs été évitée que de justesse en l'état actuel.

Quant aux plages elles-mêmes, appréciées pour leur ampleur et leur aspect très naturel, elles sont très fréquentées ; l'intérêt touristique de leur maintien est évident. Au plus proche des aménagements, le profil de la plage de la Normandelière peut se creuser en zone infralittorale : actuellement, les roches existantes au nord écartent de la côte une partie de la dérive littorale, mais le récif nord limitera cette dispersion et du sable pourra s'accumuler en amont de celui-ci – sable qu'on ne retrouvera pas au sud.

Or, comme on le lit en p.37 de l'étude d'impact, le littoral dunaire vendéen est en érosion, et parmi les causes, on trouve les "actions anthropiques, extractions, aménagements côtiers, sur-fréquentation des dunes", qui seront réunies sur le site... Alors qu'on sait que le littoral rocheux entre St Gilles Croix de Vie et Les Sables d'Olonne résiste peu à l'érosion (étude GEOS-DHI, 2008), il paraît hasardeux de diminuer l'apport sédimentaire à son niveau – d'autant que le recul moyen du trait de côte doit continuer dans les décennies à venir.

## Mesures annoncées

Un suivi bathymétrique et un suivi topographique du trait de côte doivent être conduits de part et d'autre du port à l'issue de son exploitation, mais ne sait pas sur quelle longueur de côte ; en outre, les levés topographiques annuels et la photo-interprétation des campagnes de reconnaissance aériennes ne dureraient que 5 ans : il s'agirait donc d'un suivi à très court terme.

## **Bilan**

*L'aménagement du port modifiera tout le système hydro-sédimentaire du secteur nord comme du secteur sud, et ce dans des proportions qui ne sont pas réellement connues compte tenu des nombreuses incertitudes dans (évaluation du transit, estimation du piégeage par les ouvrages de protection.*

*Comme les risques inhérents à la mise en œuvre du projet sont minimisés (effets jugés négligeables, cf. tableau EI p. 239), les seules mesures proposées sont des mesures d'accompagnement, insuffisamment précisées, qui ne sauraient répondre aux problèmes posés – la seule mesure efficace étant...la suppression du projet !*

## **Risques de submersion**

L'étude d'impact (p.20, avec répétition intégrale du paragraphe en p.130) affirme que ces risques "sont inexistantes sur la commune", en se référant à l'atlas établi en 2002 par la DDE. Mais après Xynthia, l'atlas de 2002 est évidemment à revoir ; ainsi, le rapport de la mission interministérielle <sup>4</sup> note qu'auparavant les submersions entraînées par les aléas paroxystiques du passé n'ont pas été recensées et prises en compte "dans les documents élaborés par l'Etat (DDRM, atlas, PPR)".

Par ailleurs, toujours selon la même étude, le niveau marin aurait été au maximum de 7m CM lors de la tempête Xynthia, hors effet de la houle (EI p.223) ; cependant, les observations directes d'habitants de Brétignolles montrent que la mer a détruit un sentier situé à 9,80m CM au dessus de la plage de la Parée. Sans doute est-ce l'illustration de ce qu'écrivent les rapporteurs de la mission interministérielle citée : "l'état de la science ne permet pas de prendre en compte les effets de la houle dans les niveaux extrêmes".

Enfin, on attend une surélévation du niveau de la mer en relation avec le changement climatique et à ce sujet, le dossier retient la valeur de 30 cm pour 100 ans ; néanmoins des chiffres plus élevés sont avancés par certains organismes (ainsi, pour l'Observatoire National sur les effets du changement climatique, 40 cm à 1m) ; les inquiétudes des chercheurs, relayées par les médias, sont liées au fait que les glaces arctiques fondent beaucoup plus rapidement que prévu, de sorte que les niveaux à attendre sont en révision permanente.

On peut donc raisonnablement s'interroger sur l'affirmation selon laquelle le port n'aurait aucun impact face à un phénomène du type Xynthia, d'autant que l'évènement de 2010 serait rare, mais pas exceptionnel (cf. rapport précédemment cité).

---

<sup>4</sup> Tempête XYNTHIA – Retour d'expérience, évaluation et propositions d'action – Tome I : rapport – Mai 2010

En cas de répétition du phénomène, la mer s'engouffrera par la brèche profonde du chenal, qui accélérera la propagation de la masse d'eau ; quelles conséquences cela aura-t-il à l'arrière, près des zones habitées, alors que, dans le même temps, le cordon dunaire sera attaqué de part et d'autre de l'entrée du port ? Il faut avoir en mémoire que lors de la tempête Xynthia, la dune, tranchée à sa base, s'est effondrée, en bordure du marais Girard, jusqu'au niveau de ganivelles situées à 17m au dessus du zéro CM.

Dans tous les cas, le problème se poserait en premier lieu pour le port lui-même et ses abords : comment n'y aurait-il aucune incidence de l'arrivée massive de paquets de mer sur le bassin – et les bateaux censés y être abrités ?

Ajoutons une parole d'expert : P.H BOUFFARD-LEREIN, cité par les Sables-Vendée-Journal <sup>5</sup> (20/01/2011) : "ce serait une folie meurtrière de faire un port à cet endroit. Je l'ai expliqué au Préfet de la Vendée et au député de la circonscription....tout ça n'a rien à voir avec la politique...essayons d'anticiper et de prévenir le pire..."

## **Sur la qualité du milieu marin**

### **Données**

La réalisation du port (bassin, chenal) demande des dragages et déroctages lors de la phase de travaux ; et en exploitation, il faudra draguer régulièrement sous peine de voir le chenal s'ensabler et le bassin s'envaser.

#### Réalisation du port

Pour le bassin, de 950 mètres de long et de 250 m de large au maximum, avec une surface utile de 8,4 ha, il faut retirer 1,750 Mm3 de matériaux (NE p.55) ; la proportion rocheuse dans ce total n'est pas indiquée.

Pour le chenal d'accès, de 890m de long (dont 450m en partie terrestre - NE p. 46) et 40m de large, on creusera à – 1,5 CM ; pour atteindre cette cote, il faudra, lit-on, "quelques déroctages ", et le dragage d'un "important volume de sédiments", annoncé à 59 000 m3 dans la notice explicative (p.79) – mais affichés à 70 000 m3 dans l'étude d'impact (p.229).

Ce volume de 70 000 m3 se décompose en 20 000 m3 de matériel sableux, 30 000 m3 de matériel d'origine schisteuse, et 20 000 m3 de matériel rocheux, qui correspond au microgranite (rhyolite métamorphisée), roche compacte et dure ; aussi s'étonne-t-on qu'il ne suffise que de "quelques déroctages" pour extraire les 20 000 m3 indiqués.

Les matériaux sédimentaires doivent être utilisés pour le comblement du bassin nautique actuel et pour la reconstitution du milieu dunaire (EI p.230) mais aussi pour le "rechargement des plages proches soumises à érosion (plage de la Parée)".

Les matériaux rocheux extraits par "quelques déroctages" seront réutilisés sur place pour divers ouvrages non précisés.

---

<sup>5</sup> En date du 20 janvier 2011

## Dragages d'entretien

Le creux du chenal à -1,5 CM sur 40m de large s'ensablera obligatoirement, piégeant les sédiments du transit littoral.

C'est pourquoi des dragages répétés – 2 à 3 fois l'an – seront nécessaires pour maintenir l'accès au port au moins en marée basse de vive eau ; au total 5000 à 10 000 m<sup>3</sup> seraient extraits annuellement.

Mais comme l'incertitude est grande quant à l'évaluation du transit, on ne peut pas exclure que le volume à draguer soit plus important : en effet on ne connaît bien ni la vitesse, ni le rythme d'accumulation des sédiments transportés. Cette incertitude a d'ailleurs des conséquences sur la manière d'effectuer l'entretien du chenal (externalisation ou entretien en propre, EI. p.269).

En ce qui concerne l'entretien du bassin portuaire, le dragage ou désenvasement est noté, mais on ne trouve pas d'indications plus précises ; on suppose que les dragages d'entretien auront lieu aussi bien dans le port que dans le chenal, et que les sédiments dragués dans le premier sont inclus dans le total annoncé ; cependant, la nature des sédiments ne sera pas la même, or on ne trouve pas d'indication du volume correspondant au bassin.

Les produits du dragage doivent être rejetés au Sud du chenal, dans le sens préférentiel du transit naturel du sable ; l'hypothèse de l'utilisation de ces matériaux "pour du rechargement de plage" est également envisagée, sous réserve d'études ultérieures (EI p.214 entre autres).

## **Impacts**

### Destructions et perturbations du milieu

Les travaux entraîneront des destructions et des perturbations pour le milieu marin vivant; elles sont jugées temporaires et localisées, en particulier pour les organismes fixés ; mais l'étude estime que cet impact est négligeable, car il concerne surtout le substrat rocheux, de moindre superficie (1,8 ha) que le substrat sableux qui domine sur le site (4,5ha). Rappelons cependant que ce substrat rocheux est celui des habitats d'hermelles, dont l'importance a été soulignée plus haut.

En outre, des destructions et perturbations des biocénoses se produiront à l'endroit des rejets des produits de dragage (EI p.208).

### Augmentation de la turbidité

Lors des dragages, tant pour la réalisation des travaux que pour l'entretien du port, la turbidité de l'eau augmentera, ce qui aura des effets non négligeables sur les populations benthiques présentes à l'extérieur du port (A p.37) ; le panache turbide affectera surtout les organismes fixés, puisqu'ils ne peuvent s'éloigner.

En premier lieu, les espèces à prendre en considération sont les algues, qui, comme tous les végétaux chlorophylliens, exigent de la lumière pour leur synthèse de matière vivante. Selon le dossier, la forte turbidité ne sera que temporaire et dispersée par l'agitation de l'eau de mer, de sorte que les algues ne devraient pas souffrir de ces effets.

Cependant, "si faible soit-elle, on ne peut tenir cette turbidité pour négligeable du fait de ses implications sur la flore et la faune benthiques" <sup>6</sup>.

D'ailleurs ne lit-on pas que lors de l'étude des lieux, les plongeurs n'ont pas pu observer les communautés de substrats meubles parce que "la mise en suspension des sédiments opacifiait totalement les eaux " (EI p.361) ?

Parmi les organismes fixés, les hermelles, on l'a vu, sont de grand intérêt. Or l'annexe (p.35), précise que les hermelles seront particulièrement touchées par l'augmentation de la turbidité. Mais l'encadré concluant le paragraphe ne donne aucune appréciation d'impact sur l'espèce ; il n'est question que de celui sur les populations d'oiseaux (jugé négligeable : nous laissons à d'autres, plus qualifiés que nous, le soin de discuter cette affirmation).

### Mise en suspension de polluants

Comme le site de la Normandelière ne semble pas avoir été utilisé pour des activités polluantes, on en déduit que l'utilisation des sédiments dragués lors de la phase de travaux ne posera pas de problème pour le comblement du bassin nautique actuel et la reconstitution du cordon dunaire , ce qui reste à vérifier (vérification en cours pour les micropolluants).

La possibilité de pollutions accidentelles en cours de travaux est notée ; de même l'annexe (p.36) rappelle qu' "un port produit des quantités non négligeables de boues contenant des concentrations plus ou moins fortes de substances polluantes, dont des métaux lourds"- tels que cuivre, chrome, zinc, mercure ; et que "le dragage et le rejet de matériaux contaminés posent un certain nombre de questions concernant leurs effets sur la qualité physicochimique des eaux, ainsi que le devenir des substances toxiques pour les organismes vivants".

Outre les métaux lourds, il faut ajouter l'émission de produits toxiques issus des peintures anti-salissures des bateaux, ainsi que le rejet d'eaux "mélangées à de l'huile ou des hydrocarbures " (EI p.208).

Les impacts éventuels sont traités très rapidement, en conséquence d'une minimisation de leur importance :

- les sédiments viennent du transit littoral et ne sauraient donc être pollués, car ceux qui sont extraits des ports de St Gilles et Bourgenay ne présentent pas de problème, les polluants traces y étant inférieurs au seuil de référence N1;
- la mise en place d'une déchetterie et d'une aire de carénage aux normes exigées doit conduire à une situation ne posant pas de problèmes

On tient donc pour acquis que les sédiments extraits ne seront pas pollués et que, en conséquence, les produits du dragage peuvent être rejetés au Sud du chenal, dans le sens préférentiel du transit naturel du sable ; l'hypothèse de l'utilisation de ces matériaux "pour du rechargement de plage" est également envisagée, sous réserve d'études ultérieures relatives à leur granulométrie (EI p.214).

Il ne faut pas oublier que l'absence de pollution dépend étroitement des normes utilisées ; or le seuil N1, cité plus haut à propos de ports vendéens, et le seuil N2 qui l'accompagne, ont été fixés en 2006 et 2010, et ne concernent actuellement qu'une liste limitée

---

<sup>6</sup> AUGRIS et CRESSARD - Les matériaux marins –Revue Mines et carrières, vol.73, décembre 1991).

de substances ; ces seuils seront prochainement reconsidérés pour tenir compte des conclusions du Grenelle de la mer <sup>7</sup> :

- après un bilan de la réglementation courant 2011, un arrêté fixant des seuils provisoires pour les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) devrait être rédigé,
- d'une manière générale, le renforcement du suivi de certaines substances concernées au titre de la DCE pourrait être envisagé,
- enfin, la liste des substances réglementées pourrait être élargie.

N.B Curieusement, le tableau relatif au bilan des impacts (EI p.239 et suivantes) n'indique pas celui dû aux dragages d'entretien. Peut-être cette omission est-elle due au fait que l'on ne distingue pas les deux types de dragages dans le texte (EI. p.214).

## Mesures annoncées

Les seules mesures annoncées dans le dossier sont des mesures de réduction d'impact, dont 2 relatives aux pollutions accidentelles (MRdt2 : définition d'un plan de prévention des pollutions ; MRdt 3 : mobilisation d'un dispositif d'intervention en cas de pollution accidentelle), la troisième (MRdt9) concernant l'optimisation du tracé et du type des pistes d'accès temporaires au chantier pour réduire les effets temporaires sur l'agitation de l'eau et la courantologie.

On souhaite par ailleurs (EI p.208) "favoriser l'emploi de peintures antifouling ou biocides naturels, dégradables", de même que "le nettoyage régulier des coques par un service adapté pour éviter les produits biocides. Encore faudrait-il que ces bonnes intentions soient suivies d'effets ; or on ne trouve aucune précision sur les moyens d'y parvenir.

## Bilan

Il faut avoir à l'esprit que les impacts liés aux dragages seront répétés plusieurs fois par an en phase d'exploitation, sans doute proportionnellement à la remise en suspension des sédiments retirés; or le nombre d'interventions est lié à la quantité de ces derniers, que l'on ne sait pas bien estimer ; de sorte que les effets négatifs sur le milieu vivant pourraient, en cas de sous-estimations des volumes à draguer, être plus importants que prévu.

D'autre part, l'aspect économique n'est pas négligeable : coût du dragage du chenal, lors des travaux et en exploitation, mais aussi coût du dragage régulier du bassin portuaire, dont on parle peu ; sur ce point, le coût d'extraction du matériel rocheux, avec déroctage à la mine lors de la réalisation du port, est-il correctement estimé ?

Enfin, à l'avenir les règles relatives à l'entretien des ports seront très probablement durcies, avec l'application des Directives Cadre sur l'eau (DCE), sur la Stratégie pour les Milieux Marins (DCSMM), le développement des Aires Marines Protégées (AMP) etc...

***Au total, beaucoup d'incertitude sur les effets des dragages, des mesures de réduction peu convaincantes, et des règles en cours de durcissement : l'impact des dragages sur la qualité du milieu marin est un point particulièrement inquiétant du dossier, tant sur le plan écologique que sur le plan financier.***

---

<sup>7</sup> Rapport final du groupe de travail n°11 du Grenelle de la mer – Sédiments de dragage

## Conclusion

Pour satisfaire à l'exigence des lignes de conduite énoncées en notice explicative (p. 44), le projet doit :

- minimiser "l'empreinte écologique de l'opération en limitant la consommation d'espace" ; l'intégration du port dans son environnement apparaît "tout aussi essentielle que la bonne conception des ouvrages techniques"

- "assurer un équilibre global entre les déblais issus du creusement, les remblais nécessaires à la réalisation des ouvrages en mer et la capacité d'accueil des excédents de remblais dans des sites de dépôt voisins"

S'agissant de la première exigence, le but nous paraît loin d'être atteint :

- on ne peut pas parler d'intégration, mais de destruction d'environnement (paysage, milieu marin, zones humides et espèces associées...)
- les risques sur le transit hydro-sédimentaire et l'évolution du trait de côte laissent de grandes interrogations,
- les risques de submersion sont loin d'être exclus,
- la qualité du milieu marin est compromise,
- les mesures de suppression, réduction d'impact et compensation sont pour la plupart insuffisantes, et parfois inexistantes.

Quant au second point – celui de l'équilibre global, le pari n'est pas tenu dans la mesure où l'utilisation de la carrière du Brethomé comme site de dépôt apparaît très compromise, notamment en raison de la loi sur l'Eau, ce qui remet en cause "un des points fondamentaux de faisabilité technico-économique de l'opération" (NE p.55).

Si l'on ajoute à cela les incertitudes multiples sur l'aspect économique du dossier (problème posé par le site préhistorique, coût des déroctages et dragages, ces derniers à reconsidérer en lien avec les nouvelles réglementations attendues), on reste perplexe devant l'utilité publique d'un tel projet, dont les nombreux inconvénients sont d'importance, et ceci d'autant plus que la nécessité de ce port est très discutée – et nous ne ferons qu'évoquer la mauvaise acceptation sociale, la remise en cause d'une exploitation d'agriculture biologique, et enfin les conditions de navigabilité, soulignées par de nombreux plaisanciers<sup>8</sup>.

**L'avis de COORLIT 85 est donc très défavorable à la demande d'utilité publique pour le projet de port de Brétignolles-sur-Mer.**

*Le 8 août 2011*

---

<sup>8</sup> Parmi les raisons recueillies : entrée du port orientée à l'ouest, axe de toutes les tempêtes importantes ; extrémité sud de la digue ouverte aux vagues de tempête (forte turbulence vers l'entrée du port) ; chenal d'entrée impraticable au dessus des vents de force 5 ; zone du chenal entre les deux récifs très dangereuse par forte houle.