



## Surfrider Foundation Europe Siège

120, avenue de Verdun  
64200 Biarritz  
Tél 05 59 23 54 99  
Fax 05 59 41 11 04

Biarritz, le 12 Juillet 2011

Monsieur Bernard PIPET  
Président de la commission d'enquête  
Mairie BP 24  
85470 Brétignolles-sur-Mer

### **Objet : Enquête d'Utilité Publique sur le projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer**

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Surfrider Foundation Europe est une association à but non lucratif loi 1901 dédiée à la protection, la mise en valeur et la gestion durable de l'océan, des vagues et du littoral et de la population qui en jouit. Créée par des pratiquants de sports nautiques, elle regroupe, parmi ses 9 000 membres, des personnes venant de tous les horizons et ayant en commun la passion de l'océan et le souci de protéger le littoral. L'association agit aussi bien au niveau européen qu'en local grâce à ses antennes réparties en France, Allemagne, Espagne, Italie, Portugal, Irlande... Notre association est agréée de protection de l'environnement par le Ministère en charge de l'environnement et d'éducation populaire par le Ministère de la jeunesse et des sports.

A travers ses programmes de travail, Surfrider Foundation Europe suit et étudie le projet de port de Brétignolles-sur-Mer/La Normandelière depuis décembre 2008. C'est à ce titre que nous souhaitons vous exposer et vous faire part de quelques points qui nous paraissent essentiels.

Ce projet, et l'impact qu'il induirait sur l'environnement, concerne chaque programme d'action environnemental suivi par notre association, que ce soit du point de vue de l'artificialisation du littoral et du changement climatique, de la qualité des eaux de baignade, des déchets aquatiques, du transport maritime, ou du patrimoine naturel.

Cependant trois thèmes ont particulièrement retenu notre attention dans le dossier d'étude d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, réalisé par BRL Ingénierie.

Ainsi, nous aborderons successivement **les questions de l'impact du projet de port sur la qualité des eaux de baignade, sur la modification de la dynamique littorale, les activités nautiques et le tourisme.**

Nous vous remercions par avance de l'intérêt que vous porterez à cette requête, je vous prie de recevoir, Monsieur le Commissaire, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, mes cordiales salutations.

Gilles Asenjo - Président

## **1. Qualité de l'eau et Santé**

La qualité des eaux de baignade est un enjeu de santé publique mais également économique via notamment le tourisme et les loisirs nautiques...

Notre communauté « Océan », qui pratique des activités nautiques tout au long de l'année, est particulièrement exposée à la pollution de l'eau. L'exploitation d'un port de plaisance entraîne d'inévitables pollutions et ce, malgré de nombreuses mesures anti-pollution et équipements de gestion des effluents toxiques.

Il est à noter que le dossier d'enquête préalable à la DUP reconnaît que le port aurait un impact négatif sur la qualité de l'eau.

Pièce B1, Partie 3.4.2 Effets sur la santé, page 234 : « Une pollution limitée mais chronique, des eaux portuaires est possible, en lien avec le nombre de bateaux au port et de leur fréquence d'utilisation ; par exemple le démarrage des moteurs induit un rejet d'eaux de fond de cale souvent chargées en hydrocarbures. Tout déversement accidentel de polluant aura également un impact sur la qualité des eaux. »

Nous tenons à faire remarquer que la mesure la plus régulièrement évoquée dans le dossier d'étude d'impact contre la pollution de l'eau du bassin portuaire consiste à la diluer par le flux des marées : Pièce B1, Partie 3.4.2, page 235 « ...l'action de la marée permettra le renouvellement régulier de la masse d'eau portuaire et diluera d'éventuelles pollutions résiduelles. » ; cette mesure consistant à polluer les eaux de baignade de la zone située en aval, (plage des Dunes 1 et 2, plage de La Gachère...), est inacceptable en l'état.

Enfin, l'affirmation selon laquelle le bassin portuaire sera renouvelé de 40% à chaque marée n'est à aucun moment argumentée et semble difficilement vérifiable.

### **1.1 Contrôle de la qualité des eaux de baignade**

Le porteur de projet évoque à la page 235 : « Un suivi qualitatif régulier est prévu pour valider la compatibilité des eaux avec les normes en vigueur concernant les eaux de baignade. ». Or, ces contrôles effectués jusqu'ici **seulement en saison balnéaire** par les services des Directions Départementales des Affaires Sanitaires et Sociales (DDASS), seront progressivement confiés aux **gestionnaires des eaux de baignade**, soit ici le porteur du projet de port, qui serait alors juge et partie.

De plus, Surfrider Foundation Europe souhaite rappeler que la nouvelle directive Européenne sur la qualité des eaux de baignade, (2006/7/CE), qui entrera en application au 31/12/2014, sera certes plus exigeante sur deux caractères microbiologiques, mais occultera les caractères physico-chimiques tels que les hydrocarbures et métaux lourds, pollutions les plus toxiques émises par les ports maritimes. Le suivi de la qualité des eaux de baignade ne révélera donc en aucun cas leur teneur en polluants physico-chimiques.

### **1.2 Pollution physico-chimique**

Le Réseau de Surveillance des Ports Maritimes (REPOM) effectue des analyses de qualité des eaux et des sédiments prenant en compte ce type de polluants dans le cadre de suivis annuels.

En l'occurrence, le dernier bilan du REPOM en Vendée pour la période 2000/2008, fait apparaître que toute installation portuaire est génératrice de pollutions multiples. Ainsi une contamination au Cuivre et au Tributylétain, issue des peintures de carénage antifouling, est

révélée dans cette étude, ainsi que quelques analyses négatives liées à des taux de Zinc, de Plomb, ou de Mercure, anormaux. Force est de constater que, malgré les importants efforts effectués pour une meilleure gestion environnementale des ports de plaisance (aires de carénage, débourbeurs, déshuileurs), des rejets de dangereux polluants existent et dégradent durablement l'océan.

**Toutes les mesures conservatoires notées Mcv11, mentionnées en page 272, n'éviteront pas les pollutions chroniques aux hydrocarbures évoquées précédemment, provoquées par les moteurs nécessaires aux entrées et sorties du port** et multipliées par le nombre de bateaux stationnés dans le bassin qui proposera plus de 1000 anneaux.

De même les meilleures installations ne pourront empêcher les comportements inciviques, permettant de remettre à flot un bateau dont le traitement antifouling aura été fraîchement appliqué, contaminant massivement les eaux portuaires. (Exemple constaté sur le port des Minimes à La Rochelle). A ces pollutions chimiques s'ajoutent celles issues des tensio-actifs contenus dans les produits ménagers et autres détergents utilisés pour le nettoyage des ponts de bateaux, ces produits n'étant pas systématiquement biodégradables et finissant inmanquablement dans les eaux portuaires.

### **1.3 Envasement**

L'accumulation chronique de pollution dans les sédiments ne saura être évitée comme mentionné ci-dessus, ce qui implique une concentration importante de polluants dans les sédiments issus de l'envasement du bassin portuaire.

Or cet envasement risque d'être très conséquent à Brétignolles-sur Mer, étant donné les caractéristiques morphologiques de ce site à fort enclavement dans les terres, ne communiquant avec l'océan que par un chenal d'accès, certes imposant (40m de large, à -1m50 cote marine), mais insuffisant pour drainer les sédiments accumulés.

Les exemples des nombreuses infrastructures portuaires environnantes tendent à l'attester, puisque des ports estuariens, donc à fort drainage, tels que le port de l'Aiguillon ou Port La Vie à St Gilles Croix de Vie, souffrent d'importants envasements nécessitant régulièrement de lourdes opérations de dragage très néfastes pour le littoral et la santé, fait attesté d'après les nombreux témoignages de pratiquants d'activités nautiques auprès de notre association, ayant motivé notre lettre au Préfet de Vendée le 31/01/2011. De même les ports marins ouverts, tels que Port Bourgenay sont également victimes d'envasements problématiques.

**En conséquence, il semble totalement improbable que les sédiments issus du dragage du port et devant être dispersés au large du site de la Normandelière soient totalement exempts de pollution, tel que cela est évoqué dans l'étude d'impact.**

Le communiqué de presse rédigé par la Fédération Française des Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement (FNE), le 01/12/2010, intitulé « Boues de dragage : la grande omerta » dresse d'ailleurs un bilan peu vertueux sur les pratiques récurrentes de rejets de boues polluantes contaminant toute la chaîne alimentaire aux métaux lourds et autres produits chimiques.

### **1.4 Pollution bactériologique**

Même si les contrôles de qualité des eaux sont de plus en plus contraignants sur les facteurs de pollution bactériologique et que les équipements embarqués (WC, douches, éviers)

sont de plus en plus performants sur les navires, il est à redouter que des eaux grises et noires soient rejetées volontairement ou accidentellement dans les eaux portuaires.

Preuve en est le bilan des analyses menées pour l'Enquête Publique préalable à l'extension du port des Minimes à La Rochelle (17) en juin 2007, révélant une contamination bactériologique excessive des sédiments impliquant des risques pour la santé humaine, des risques de contamination des eaux de baignade et des coquillages du fait de concentrations importantes de germes fécaux.

## **2. Déchets aquatiques**

La problématique des déchets aquatiques ne saurait être également occultée. Les opérations de nettoyage des plages organisées chaque année par notre association Surfrider Foundation Europe dans le cadre de ses « Initiatives Océanes », nous permettent de constater d'année en année des quantités toujours plus impressionnantes de déchets présents sur les littoraux.

Les plages vendéennes, théâtre de plusieurs nettoyages de plages tout au long de l'année, voient s'échouer des tonnes de ces déchets plastiques, verre, papier, métaux, etc... Le littoral Brétignollais n'est malheureusement pas en reste, puisque tous les types de déchets y ont été trouvés, des plus petits, médias-filtrants ou billes de plastiques, aux plus gros, écran d'ordinateur, appareils électroménagers...

L'installation d'un port de plaisance de plus de 1000 anneaux sur le site de la Normandelière ne manquera pas, par la pression anthropique exercée, d'accroître encore plus cette pollution très spectaculaire car facilement visible.

La mise à disposition de poubelles en quantité dite « suffisante » prévue dans les mesures de gestion des pollutions et l'installation d'une déchetterie à tri sélectif ne saurait éviter le rejet de matériaux par dessus bord ou sur les quais, qui à terme polluerait les eaux et les plages adjacentes des Dunes 1 et 2, de La Gachère et d'Olonne.

## **3. Artificialisation du littoral**

L'espace naturel sur le littoral se réduit inexorablement au profit de zones urbanisées. Outre l'étalement urbain sur le littoral et l'extension des zones industrielles et portuaires, les ouvrages du littoral construits souvent pour lutter contre l'érosion s'avèrent fréquemment menaçants pour l'environnement quand ils perturbent les courants, déplacent les sables, créent une érosion artificielle, ou altèrent et font disparaître une plage ou une vague.

Par **ailleurs les préconisations issues de réflexions sur la gestion des espaces côtiers dans le contexte de changements climatique et d'intensification d'évènements extrêmes**, actuellement menées par le ministère et diverses parties prenantes (élus, services de l'état, scientifiques, institutions, etc.) suite aux préconisations avancées lors du Grenelle de la mer, **vont dans le sens opposé à ce type de projet. (cf « stratégie nationale de gestion du trait de côte »).**

Le projet de port de Brétignolles-sur-Mer par l'aménagement de récifs artificiels, d'un chenal et d'une estacade, s'inscrit en tous points dans ces problématiques et nous paraît particulièrement inquiétant pour la préservation de l'environnement littoral.

### **3.1 Récifs brise-lames**

Ainsi, malgré le choix de creuser un bassin portuaire à l'intérieur des terres, le projet de port nécessitera pour être accessible, outre le percement du cordon dunaire, d'importantes infrastructures immergées au large du site de La Normandelière.

Deux récifs artificiels brise-lames prendraient place sur les récifs existants respectivement à 300 et 200m du rivage et l'accès au port nécessiterait le creusement d'un chenal auquel serait adjointe une estacade.

**Contrairement à ce qu'affirme le dossier d'étude d'impact, ces équipements ne sauraient être sans conséquence sur les courants et la dynamique sédimentaire.**

### **3.2 Impact sur le paysage.**

Ces deux ouvrages semi émergés sont déclarés comme étant d'un impact réduit au maximum, à la fois d'un point de vue visuel et hydrodynamique. Pourtant leurs dimensions colossales, 350m de long, sur 65m de large et 6m50 de haut, pour l'ouvrage Nord et 200m de long pour l'ouvrage sud, laissent présager le contraire. En effet, la longueur et la hauteur de ces ouvrages barreraient toute perspective océanique depuis la plage de La Normandelière. Ceci étant prouvé par la nécessité d'édifier une estacade avançant à 210m vers le large, jusqu'en bordure de la roche de la Mouine. Il est à noter que, dans le dossier, aucune illustration n'évoque une vue en simulation de ces ouvrages depuis un point de vue situé sur la plage, le projet se contentant de vues en plan ou en coupe des récifs artificiels.

### **3.3 Impact sur les courants.**

Le dossier évoque page 201 : « La situation la plus influencée par la présence des ouvrages est bien celle correspondant à la pleine mer de vives eaux, pour un événement morphogène de houle d'Ouest, qui correspond à une configuration défavorable ».

**Cette configuration est extrêmement fréquente sur cette partie du littoral atlantique, particulièrement exposée aux houles d'Ouest/Nord-Ouest et à des vents de secteur Ouest dépassant régulièrement les 4 Beauforts ; soit une fréquence de « configurations défavorables » élevée.**

De même, en page 200, il est mentionné que : « La hauteur significative de l'agitation à l'abri de ces ouvrages sera limitée à une valeur de l'ordre de 1,5 à 2m ; ce constat se révèle très alarmant quant aux conditions de sécurité d'accès au port dans de telles circonstances, d'autant que d'après l'implantation du chenal, les navires devront manœuvrer obliquement par rapport à la houle de dominante Ouest. Une telle taille de houle à l'intérieur du chenal, cumulée à l'orientation de celle-ci, rendra tout accès au port très dangereux, voire impossible.

Page 201 : « l'influence des ouvrages atteint son maximum et vient influencer le champ de courant sur une emprise de l'ordre de 2 fois environ le linéaire d'ouvrage en aval »  
Cela atteste bien d'une influence non négligeable des récifs artificiels, de l'ordre de 1100m en aval de l'ouvrage, soit jusqu'à la plage des Dunes dont les fonds sableux seraient de ce fait bel et bien modifiés.

**Toujours page 201, avant dernier paragraphe, il est déclaré : « Il est illusoire d'espérer un impact complètement nul sur la courantométrie », le porteur de projet admet donc qu'il ne peut y avoir d'infrastructures portuaires sans modification de la morphologie littorale.**

### **3.4 Impact sur le transit sédimentaire**

Il est noté que le transit sédimentaire s'effectue en deux zones, la première située dans les 400m et la seconde à 800/1000m du trait de côte. Dans la première zone, il est distingué : « un premier pic entre 200 et 300m, puis un second plus important entre 400 et 500m du trait de côte »

Malgré ce qui est affirmé dans le dossier d'étude d'impact, la faible distance des ouvrages par rapport au trait de côte, associée au volume de sédiments charriés dans la zone, laisse présager la création de tombolos bloquant l'accès au port et à terme le transit littoral.

Du fait des ouvrages brise-lames, le transit est décalé de 100m environ vers le large. L'étude d'impact déclare que ce décalage conserve le flux sédimentaire, sans autre analyse des conséquences de ce déport pourtant important.

Il est noté page 204 que l'influence des ouvrages s'effectue en aval, sur une zone de 1 à 2 fois la longueur des ouvrages, soit une nouvelle fois de l'ordre de 1100m, correspondant aux plages des Dunes I et II et au trait de côte de l'aire Natura 2000. Ceci atteste à nouveau de l'impact qu'aurait le port sur ce site d'activités de loisirs nautiques très prisé et fréquenté toute l'année, mais plus particulièrement encore en période estivale.

Ce transit, sous évalué par rapport aux estimations de la DDTM de Vendée, semble pourtant fort conséquent si l'on juge le volume prévisionnel de matériaux à draguer dans le chenal d'accès au port.

### **3.5 Chenal d'accès au port**

Afin d'assurer une accessibilité permanente au port, il est prévu de creuser, entre les deux brise-lames, un chenal long de 450m, d'une profondeur de -1,5m Cote Marine. Le creusement de ce chenal devrait entraîner le dragage d'un important volume de sédiments évalué à 70 000m<sup>3</sup> destiné à être rejeté au Sud du chenal, soit en direction des plages des Dunes I et II et donc de la zone Natura 2000 ce qui entraînerait donc une importante modification des bancs de sable.

Ces bancs de sable, à l'origine de la création des vagues de surf, sont de nature très aléatoire et sensible. Le rejet des dragages du chenal pourrait modifier les fonds sableux et les vagues si prisées des pratiquants d'activités nautiques et des baigneurs.

De plus, il existe d'ores et déjà entre les récifs naturels un très fort courant latéral Nord/Sud, agissant même à mi marée par faible agitation océanique. Il est donc à redouter une amplification dangereuse de ce courant par le creusement d'un chenal d'1,5m de profondeur, sujet à un fort marnage.

En outre il est également mentionné que le chenal extérieur et l'entrée du chenal intérieur pourront être agités de l'ordre de 1 à 2m, lors d'évènements de tempêtes d'occurrence annuelle ; ce constat atteste donc de la dangerosité répétée de l'accès au port, ce type de conditions océaniques étant vouées à devenir de plus en plus régulières du fait du réchauffement climatique.

Le problème le plus marquant réside dans l'ensablement chronique du chenal, fait attesté par les besoins de dragage mentionnés dans l'étude d'impact : page 271 « ...il sera nécessaire de procéder à des dragages d'entretien 2 à 3 fois par an », avec d'éventuelles mesures correctives, pour un volume sédimentaire d'environ 10 000m<sup>3</sup> par an et impliquant un important surcoût d'exploitation de l'ordre de 80 000 à 320 000 euros Hors Taxes par an, dû à la nécessité de faire appel à des sous-traitants.

### **3.6 Estacade**

La mesure compensatoire Mcp 6 « Aménagement d'un point de vue », évoque d'une part l'opacité des ouvrages brise lame, occultant toute perspective océanique et d'autre part la construction d'une estacade au débouché du chenal portuaire, visant à remédier à ce problème majeur. Il est mentionné que cet édifice n'aura aucune incidence hydrosédimentaire, du fait de supports mono-pieux n'entraînant qu'un remous « localisé », sans autre élément technique. L'exemple de l'embarcadère apparemment du même type (mono-pieux), édifié à La Tranche-Sur-Mer au fond d'une large baie, tend à prouver le contraire, puisqu'il induit une modification des courants, créant notamment une vague de surf d'exception, elle même provoquée par la création d'importants bancs de sable vraisemblablement due à cette infrastructure.

L'estacade prévue en Mcp 6 ne saurait donc être « d'aucune incidence hydrosédimentaire », puisque située sur une zone soumise à des courants bien plus forts que l'embarcadère de La Tranche-Sur-Mer et à un ensablement important comme cela est évoqué dans l'étude d'impact (pour mémoire, 5000 à 10000m<sup>3</sup> de matériaux à draguer chaque année pour le chenal d'accès au port).

**En conclusion sur cette partie il nous apparaît que trop d'inconnues demeurent quant à l'impact des aménagements sur le trait de côte.**

## **4. Impact touristique**

Le Comité Départemental du Tourisme de la Vendée cite dans sa brochure « Horizon Vendée Bleue », page 29 : « Brétignolles-sur-Mer. Charmante station où il fait bon vivre la mer à la campagne. Au cœur du littoral vendéen, Brétignolles-sur-Mer, station balnéaire familiale reconnue, vous propose des infrastructures destinées au plaisir et au bien être de tous. ...Et pour les plus sportifs, de nombreuses activités sont proposées, en particulier le surf. »

Le site web de l'Office de tourisme Pays de Saint Gilles Croix de Vie déclare quant à lui : « La culture du surf est aujourd'hui largement implantée sur le littoral vendéen. L'appel des vagues fait de nombreux enjoués et l'engouement pour les spots de Brétignolles-sur-Mer et de Saint Gilles Croix de Vie rassemble les passionnés de tous niveaux. »

La commune de Brétignolles-sur-Mer affirme bien ici son patrimoine naturel comme facteur de dynamisme et d'attractivité touristique. Le surf y est nettement affirmé comme activité sportive privilégiée. En effet, la commune bénéficie d'une richesse naturelle inestimable : ses nombreux sites propices à la pratique du surf.

Son littoral propose un choix varié de « spots » de surf distribués sur une bande littorale longue d'environ 3km, allant de vagues sur fond de sable au Sud, (Dunes I et II), favorables aux débutants, à des vagues de renommée mondiale sur fond rocheux au Nord à La Sauzaie. Ce dernier site accueille chaque année une des plus importantes compétitions du circuit mondial de surf, le « Vendée Surf Pro WQS », organisée conjointement par la Ville de Brétignolles-sur-Mer, la Station Nautique (Communauté de communes Côte de Lumière) et le club de surf local. Cette compétition à laquelle est associée une manche du championnat de France, accueille plus de 1000 compétiteurs et plusieurs milliers de spectateurs et curieux. Or si le site privilégié de la compétition est celui de La Sauzaie, pour la qualité de sa vague de récif, les plages de sable des Dunes, situées au sud de la commune, sont susceptibles d'accueillir les compétiteurs en tant que « spot de repli », en cas de conditions de grosse houle rendant le site de la Sauzaie impraticable.

**La Ville de Brétignolles-sur-Mer mettant en avant en priorité le site de La Sauzaie concernant la pratique du surf sur son territoire, occulte la richesse de ses**

**plages sud offrant pourtant un grand nombre de vagues surfables accessibles au plus grand nombre, le long d'un cordon dunaire long de plus de 2km jusqu'à la plage de La Gachère (Brem-sur –Mer). C'est pourtant bien sur les plages des Dunes I et II qu'ont élu domicile les écoles de surf Atlantic Léopard Surf School et Keep Cool Surfing, ainsi que l'école Octopus sur la plage de La Gachère, ce qui prouve bien la valeur du site et sa forte fréquentation.**

D'après les arguments précédemment développés concernant les impacts négatifs de l'implantation d'une infrastructure portuaire sur le site de La Normandelière, le patrimoine naturel fragile et inestimable que sont les vagues des Dunes, situées directement à l'aval du site de la Normandelière, risquent d'être fortement dégradés, voir supprimés du fait de la dérive sédimentaire et de l'érosion induite. La contamination des eaux de baignade du site par le trafic et les activités liées au port, pose un sérieux problème sanitaire pour les pratiquants de sports aquatiques, qu'il s'agisse de surf, de kayak-surf, de planche à voile ou de kite-surf...

**Pourtant la présence d'un vague de bonne qualité et les sports de glisses associés représentent un intérêt économique non négligeable qui n'aura pas échappé aux élus locaux, utilisant systématiquement l'image positive et dynamique du surf dans ses publications touristiques.** La présence, de deux surf-shops (magasins d'équipement de sport spécialisés dans le surf), à Brétignolles-Sur-Mer, sans compter ceux des communes voisines, atteste de l'importance économique et de l'attrait touristique de cette pratique sportive pour cette petite commune.

**Il est certain que l'implantation d'un port aura de très néfastes conséquences sur l'économie locale liée de près ou de loin au surf (villégiature, restauration, commerces...).**



## **CONCLUSION**

Surfrider Foundation Europe s'oppose au projet de port de Brétignolles-sur-Mer, du fait des nombreux impacts sur l'environnement local et des risques sanitaires induits pour la « Communauté Océan » et plus largement pour la population.

Ce projet ne saurait être considéré comme étant d'intérêt public, tant il implique de conséquences néfastes pour l'accès du plus grand nombre au patrimoine littoral français. Nous n'avons pas le droit de priver nos enfants de cet accès à un littoral naturel. Nous voulons qu'ils puissent connaître, comme nous aujourd'hui, cette expérience avec l'océan qui nous est chère. Cet accès à l'océan, aux vagues, aux plages a aussi une valeur économique à protéger.

De plus, comme l'affirmait Jean Michel Kervadec, 1<sup>er</sup> Vice Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance, dans le journal télévisé régional de France 3 du 07/06/2011, la Vendée a augmenté de 60% son offre d'anneaux. Le réaménagement de structures existantes et le développement de ports à sec « est une réponse pour l'avenir », alors que « la construction bétonnée est pratiquement abandonnée ».

Il affirmait également qu'il fallait prendre en considération le problème des bateaux ventouses et inciter les plaisanciers à naviguer afin d'assurer une meilleure gestion des places de port. Ces propos d'un des premiers représentants de la Fédération Française des Ports de Plaisance attestent bien du caractère obsolète du projet de Brétignolles-sur-Mer qui ne saurait être considéré comme un projet d'avenir.

Enfin, le Dossier d'Etude d'Impact évoque page 320 : « la mer est un terrain de jeu qui se doit d'être rassurant ». Ce passage est révélateur de la philosophie ayant guidé la conception du projet de port de Brétignolles-sur-Mer. La mer est un espace naturel vivant, pas un « terrain de jeu » et à ce titre elle peut se révéler dangereuse pour ceux qui s'y aventurent. Mais ce danger est maîtrisable par une prise de conscience et une bonne connaissance du milieu, c'est là tout l'objet de l'art du surf, consistant à évoluer en harmonie avec les forces naturelles et non tenter de les canaliser ou de les artificialiser, ce que le phénomène Xynthia a récemment prouvé avec de graves conséquences.