



Observations conjointes de Vendée Nature Environnement et de COORLIT85* sur le projet de port de plaisance de Brétignolles-sur-Mer

Le projet de création à Brétignolles-sur-Mer d'un port à flot à destination de la plaisance a fait l'objet depuis plusieurs décennies d'études et de variantes multiples, qui toutes se sont heurtées à des difficultés majeures à concevoir un parti d'aménagement s'intégrant de manière satisfaisante dans un site objectivement peu propice ; les lieux capables d'accueillir un bassin portuaire ont toujours été rares sur la côte vendéenne, pour des raisons qui tiennent à des facteurs géomorphologiques et hydrographiques.

Ces difficultés, expliquant pour partie l'échec du projet de 2011 bien qu'il ait tenté de les contourner par le recours à l'idée d'un port dit « en aber » en contradiction flagrante avec la nature même de l'environnement local, sont d'évidence toujours d'actualité. Le dossier soumis aujourd'hui à l'enquête publique reprend ce parti d'aménagement, en cherchant malgré tout à convaincre que les difficultés d'alors sont résolues.

Le parti d'aménagement reste donc fondamentalement le même. Il prévoit essentiellement le percement du cordon dunaire, le creusement à la cote -1.50 CM d'un chenal d'accès, l'établissement de deux récifs artificiels brise-lames et le creusement de bassins implantés dans les terres.

L'ensemble conduit au réaménagement et à de profondes modifications d'un très vaste périmètre, puisque l'emprise foncière pour laquelle la déclaration d'utilité publique est sollicitée a été étendue pour atteindre 197 ha¹.

Le maintien de ce parti d'aménagement, au prix d'une extension considérable du périmètre foncier nécessaire à la réalisation du projet, manifeste une obstination déraisonnable, et ne peut qu'être qualifié de fuite en avant grosse d'une série de risques inacceptables...

* Coordination des associations environnementales du littoral vendéen.

¹ Pour mémoire, la version de 2011 du projet s'inscrivait dans une emprise foncière de 80 ha, dont 27 ha dédiés au bassin et aux aménagements portuaires, et 53 ha d'espaces verts périphériques. La DUP sollicitée portait sur 48 ha.

L'analyse du projet tel qu'actualisé dans le cadre de la présente enquête publique, nous paraît se résumer à un petit nombre de questions essentielles sur lesquelles nous souhaitons faire porter préférentiellement nos observations, en commençant par remettre les choses dans l'ordre².

Le projet est-il la réponse à des besoins avérés ?

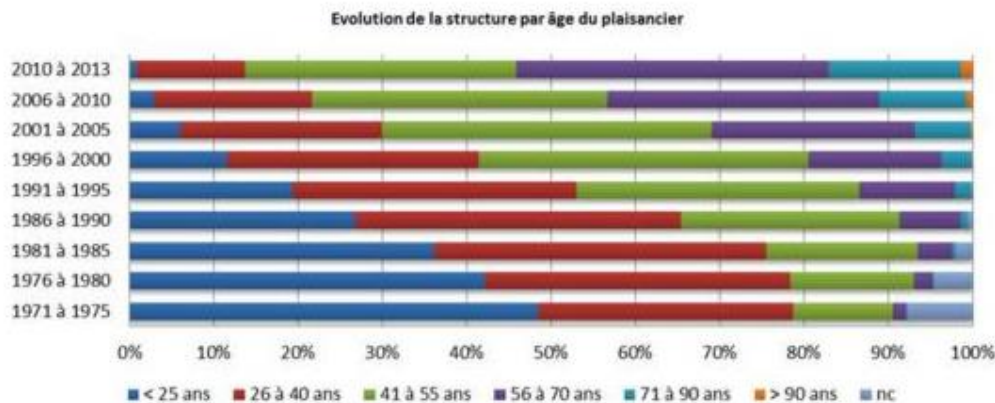
Ce sujet essentiel n'apparaît curieusement qu'au chapitre IV de la notice explicative du dossier, en défense de l'utilité publique et de l'intérêt public majeur du projet préalablement échafaudé...

L'argument défendu en premier lieu s'appuie sur le plaidoyer *pro domo* entendu en leitmotiv quant à « la pénurie d'anneaux » dans les ports existants, complété par le constat d'une carence de prétendument 1 616 places d'amarrage dans les ports vendéens à la date de mars 2015.

D'autres éléments d'appréciation auraient assurément mérité de venir tempérer un tel constat. Nombre d'acteurs de la filière ne manquent pas d'observer, en effet, des changements d'ordre sociétal dans les manières de consommer le nautisme, et par conséquent de s'interroger sur l'évolution du marché, qualifié dans certaines analyses de « marché en rupture ».

En 2014, le volet diagnostic d'une étude de caractérisation des besoins de la plaisance en Loire-Atlantique a ainsi mis en évidence l'évolution de la structure par âge des plaisanciers, marquée par un vieillessement prononcé et un faible renouvellement de cette population ; une « forte érosion des listes d'attente depuis 3 ans (- 30% voire plus) » et de « fortes variations (annuelles et géographiques) sur la taille demandée », avec un taux de concrétisation³ s'établissant « autour de 1/3 voire 1/2 » ; une « augmentation significative du nombre d'arrêts de pratique depuis 3 ans » motivés en majorité par l'âge, l'absence de relève, le contexte économique).

Il résulte de l'ensemble de ces constats émanant des gestionnaires de ports, la conclusion d'« une tendance forte à la diminution de la pression de la demande (Moins d'inscription + plus d'arrêts) »⁴.



Source : DDTM 44, SCE & NxA, Diagnostic bassin, Décembre 2014.

² Pour d'autres thèmes non développés par la présente déposition, nous renvoyons à celles de l'APNO (Association pour la Protection de la Nature au Pays des Olonnes), du Comité pour la Protection de la Nature et des Sites (CPNS), de France Nature Environnement Pays de la Loire et de la LPO - Vendée, dont nous soutenons les argumentaires.

³ C'est-à-dire le taux de conversion des pré-réservations en occupation effective de places disponibles.

⁴ DDTM 44, SCE & NxA, Diagnostic bassin, Décembre 2014.

Nous relevons également que le *Plan d'actions pour l'avenir du nautisme en Pays de la Loire* adopté par le Conseil régional en juin 2018 procède au constat d'« *une filière nautique [qui] doit aujourd'hui faire face à une mutation profonde des usages et des modes de consommation* », avec « *des propriétaires de voilier dont l'âge moyen est aujourd'hui de 61ans (et qui chaque année augmente de 11 mois).* » Ce plan appelle à une optimisation de l'utilisation du littoral par la plaisance en misant sur le développement des ports à sec de manière à adapter le lieu de stationnement de chaque bateau en fonction de son rythme de navigation. « *Le port à sec se pose en complément du port à flot et en véritable alternative à la construction de nouvelles infrastructures lourdes et coûteuses.*⁵ »

Quant à la stratégie *Ambition maritime régionale 2018-2022* du même Conseil régional des Pays de la Loire, elle confirme que « *la pratique de la plaisance est en pleine mutation* », étant marquée par « *un contexte de vieillissement des propriétaires [de bateaux de plaisance] et le « faible taux de sortie » de leurs embarcations.* Le Conseil régional relativise ouvertement la pénurie de places dans les ports de plaisance de la région, et dans un tel contexte, il n'envisage évidemment pas la création de nouveaux ports, confirmant qu'il entend privilégier le développement de ports à sec dont il est noté qu'ils sont encore peu nombreux en Pays de la Loire⁶.

Si le département de la Vendée ne dispose pas d'une étude comparable à celle réalisée en Loire-Atlantique, et si nous ne pouvons donc pas affirmer que les résultats appréciés dans ce département sont entièrement transposables à celui de la Vendée, nous relevons néanmoins qu'un ensemble de questions se pose bel et bien sur l'évolution de la plaisance, questions bien identifiées à l'échelon régional comme aux différentes échelles territoriales, et questions d'évidence fondamentales dans l'élaboration de tout projet public en la matière.

Mais le dossier du projet de port de Brétignolles-sur-Mer prend le risque de ne comporter aucune analyse prospective de nature à évaluer la robustesse – ou pas... – du scénario unique sur lequel il se base en ignorant délibérément ce que l'analyse des tendances générales fait pourtant clairement apparaître.

Ce projet ne fait fond en réalité que sur une liste d'attente locale dont les caractéristiques ne peuvent qu'étonner :

- un simple formulaire mis en ligne sur le site de la mairie,
- à titre purement gratuit (au contraire d'autres ports où la réservation suppose un engagement financier, même minime),
- sans que les modalités éventuelles de sa réactualisation ne soient connues⁷.

Ces caractéristiques aboutissent à l'établissement d'un potentiel « de 1 573 anneaux par 1 439 demandeurs à Brétignolles-sur-Mer au 15 mars 2017 », chiffres dont on ne peut que contester la fiabilité dès lors que :

- le taux des demandeurs déjà possesseurs d'un bateau est seulement de 57% (contre 76% en Loire-Atlantique) ;
- la question du taux de concrétisation (cf. *supra* pour la Loire-Atlantique) est ici tout simplement ignorée... ce qui conduit à douter fortement de la crédibilité d'un plan de

⁵ *Plan d'actions pour l'avenir du nautisme en Pays de la Loire*. Fiche action 7 : « Encourager les nouveaux modes d'aménagement pour adapter l'offre portuaire aux nouveaux enjeux de la plaisance ». Juin 2018.

⁶ *Stratégie Ambition maritime régionale 2018-2022*, Conseil régional des Pays de la Loire, juillet 2018, p. 23.

⁷ À Saint-Gilles-Croix-de-Vie, l'inscription en liste d'attente doit être renouvelée chaque année et coûte 15€/an.

financement reposant à 93% sur les recettes d'exploitation espérées, elles-mêmes évaluées sur la foi d'une liste d'attente en réalité non étayée, mais dont l'on prétend qu'elle assure de remplir le port dès le premier jour.

Quant aux 3 millions d'euros de subventions annoncés de la part de deux collectivités, il n'apparaît pas que ces dernières (Conseil régional – dont l'on a vu *supra* les choix politiques tout différents en la matière – et Conseil départemental) aient été amenées à délibérer sur le sujet.

Le plan de financement est d'évidence bâti sur du sable... et il est de nature à entraîner la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles vers de grandes difficultés budgétaires.

Cette faiblesse inhérente à la construction du projet vaut bien sûr également pour les projections par ratios purement théoriques sur lesquels se base le dossier en termes d'emplois attendus. Où pourraient donc se situer lesdits emplois, et avec quel degré de durabilité, s'agissant d'un « concept » qui veut que le port existe en excluant de son environnement immédiat la présence d'activités à destination de ses usagers (services, commerces) ?

Ainsi, l'utilité publique comme l'intérêt public majeur d'un tel projet ne peuvent qu'être contestés, ne serait-ce qu'en l'absence de projections suffisamment robustes quant à la concrétisation supposée des motifs mis en avant sans pouvoir convaincre.

Le dossier est-il franc et loyal ?

Nous avons trouvé particulièrement choquante l'attaque *ad hominem* contre le signataire de l'avis du Conseil national de protection de la nature (CNPN), portée par les rédacteurs du mémoire en réponse à cet avis.

Par sa nature, cette attaque ignominieuse vise à entacher la crédibilité des avis du CNPN, dont nous rappelons que les membres sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'environnement au titre de leur expertise reconnue, et *intuitu personae*. Le fonctionnement du CNPN est de plus régi par un règlement intérieur publié, dont un chapitre fixe les règles de transparence et de déontologie sur le respect desquelles tous ses membres engagent expressément leur signature.

Il est particulièrement déloyal de porter une telle attaque sans l'étayer d'aucune façon par l'évocation de faits tangibles démontrant un supposé défaut d'impartialité. À ce compte, nous pourrions aisément mettre en cause la position des rédacteurs de ce mémoire en réponse et leur absence d'objectivité, du seul fait qu'ils sont rémunérés par le maître d'ouvrage pour produire le dossier d'enquête publique. Telle n'est pourtant pas notre habituelle manière de voir.

Cette attaque est d'autant plus absurde qu'il est admis que le rapporteur du CNPN a su reconnaître « des points positifs » dans le dossier qui lui était soumis, faisant bien, par là même, la preuve de l'objectivité que l'on veut lui dénier...

La réaction excessive du porteur de projet, par la voix des rédacteurs de ses études, nous paraît révélatrice d'une certaine fébrilité, et plus encore de son blocage devant toute observation, d'où qu'elle vienne, venant questionner la qualité de son dossier, et par là-même celle de son projet. Cela n'est malheureusement pas nouveau.

Oui, ce dossier est fortement critiquable dans l'ensemble de sa conception. Nous relevons pour notre part que sa faible lisibilité rend particulièrement difficile d'apprécier la nature et l'ampleur des

impacts, et de les mettre en relation avec les mesures proposées au vu de chacun d'entre eux. En l'absence d'une telle approche, on ne peut comprendre précisément quelle réponse est apportée (et de quel type) dans le cadre de la séquence Éviter/Réduire/Compenser, pour chacune des espèces et chacun des habitats impactés.

Les données sont par ailleurs floues quant aux « gains » supposément apportés par les mesures proposées, ce en quoi le dossier ne répond pas non plus aux exigences de la réglementation dans ce domaine particulier.

Les mesures de suivi proposées sont manifestement peu engageantes, notamment quant à leur durée. Elles restent dans le flou s'agissant des opérateurs qui devraient être chargés de leur mise en œuvre, ce qui rend le dispositif encore moins valide, encore une fois au regard des exigences de la réglementation.

Mettant en avant de très larges « enveloppes de compensation » conçues pour impressionner, le dossier n'apporte pas la preuve d'engagements suffisamment solides pour répondre aux bouleversements considérables que son parti d'aménagement prévoit d'apporter à une échelle spatiale non moins considérable ; le tout, ne l'oublions pas, sans pouvoir le justifier au nom de l'utilité publique ou d'un intérêt public majeur, lesquels sont au contraire malmenés par le sacrifice de la réserve d'eau douce que représente la carrière du Brethomé vouée au comblement tout simplement pour s'y débarrasser de déblais en excédent.

Une autre dimension des problèmes posés par ce dossier réside dans l'insuffisante prise en compte du niveau d'élévation des océans. Au regard des données pourtant connues, car publiques, le choix d'une hypothèse moyenne « réaliste » de 60 cm⁸ apparaît très imprudent.

En effet, le cinquième rapport du GIEC indiquait déjà en 2014 une élévation pouvant atteindre un maximum de +98cm en 2100⁹ ; une hypothèse à +65cm ne tient que si le niveau de la mer continue à changer au même rythme qu'au cours des 25 dernières années. Or, plusieurs études indiquent, en 2016¹⁰ comme en 2018¹¹, que le niveau moyen de la mer ne monte pas à vitesse constante, mais qu'il y a, ces dernières années, une nette accélération due à la fonte accrue des glaces du Groënland et de l'Antarctique. Et il faut aussi compter avec les conséquences de la fonte accélérée du pergélisol.

Par ailleurs, on note (p. 372, pièce C) que « le cas de figure de la concomitance d'une houle centennale avec un niveau d'eau centennal n'est pas strictement intégré dans la conception » du port. Même si la DDTM a obtenu une amélioration, il y a là une autre marque d'imprudence, dans un contexte de changement climatique où l'on redoute la répétition d'événements météorologiques extrêmes.

Dans le même ordre d'idées, le risque d'inondation par remontée de la nappe subaffleurante au niveau du marais Girard affecte l'aire du projet. Or, on ne peut pas exclure une conjonction de conditions défavorables (dépression, houle exceptionnelle et inondation terrestre) dont les paramètres seraient alors de nature à causer une catastrophe non anticipée.

⁸ Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse.

⁹ http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg1/WG1AR5_SummaryVolume_FINAL_FRENCH.pdf

¹⁰ <http://www.sciencemag.org/news/2016/02/sea-levels-are-rising-their-fastest-rate-2000-years>

¹¹ R. S. Nerem, B. D. Beckley, J. T. Fasullo et B. D. Hamlington, « Climate-change-driven accelerated sea-level rise detected in the altimeter era », *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 7 février 2018, p. 201717312.

Le sujet du trait de côte souffre également d'une approche qui nous paraît bien imprudente. Au motif du choix d'ouvrages extérieurs non rattachés au rivage et de l'ajustement théorique de leur configuration, le maître d'ouvrage identifie l'impact du projet sur les conditions hydrodynamiques et hydrosédimentaires en le qualifiant de « résiduel », sur la base d'un modèle dont les conditions de construction ne sont pas présentées (variantes, ...), et dont il n'est pas démontré que son paramétrage reproduit correctement la situation avant-projet.

La même démarche conduit le maître d'ouvrage à affirmer que les ouvrages ne modifieront ni le risque d'érosion, ni celui de choc mécanique cartographié au sud de la commune par le PPRL.

Courantologie et transit sédimentaire étant liés, toutes garanties seraient apportées par le modèle cité, et il n'y aurait donc que peu d'inquiétude à avoir sur l'évolution du littoral ; et ce d'autant plus que selon diverses expertises prises en référence, on peut se fier à une stabilité à long terme (C2, p.93).

Notons pourtant que les études citées datent de 2004 et 2007 et que le PPRL, approuvé en 2016, contredit cette prévision de stabilité en estimant que le recul côtier sera de 9 m en 2100.

On peut rattacher cette donnée aux observations précédentes relatives à la montée du niveau marin : celui-ci s'élevant plus vite que prévu, comment valider l'idée que la réalité de demain se conformera aux estimations du dossier ?

Quoi qu'il en soit, les modalités de suivi du trait de côte annoncées dans la mesure E_MS_Li4 (C5 p. 359) sont très insuffisantes. Pour évaluer les effets potentiels du projet à moyen et long terme sur les mouvements sédimentaires de l'estran, au nord et au sud du port, on prévoit certes un suivi bathymétrique et topographique du trait de côte ; mais au moyen de 6 profils dont on ne connaît pas la localisation, et ce seulement sur 5 ans !

Nul besoin d'être océanographe pour comprendre que ce point ne peut pas être sérieusement validé, en termes de durée et de coûts à intégrer. Si le programme prévu pour les 5 premières années est convenable, il faut le prolonger par un suivi tous les 5 ans, de manière à couvrir au moins 3 décennies. Et là encore, aucun engagement quant à savoir sur qui reposera cette mesure.

En conclusion

Au vu de ce dossier conçu pour séduire, mais au prix de la déloyauté et de la minimisation des risques et impacts, du flou maintenu sur les mesures proposées et de l'ignorance volontaire de réalités essentielles au point que le soupçon de dissimulation ne peut être écarté, nous constatons que le projet aventureux de création *ex nihilo* d'un port de plaisance à Brétignolles-sur-Mer échoue à convaincre, et qu'au contraire il ne fait que créer de la division dans la population.

Nous appelons au rejet de l'ensemble des autorisations demandées.