



Comité pour la Protection de la Nature et des Sites

Canton de Saint-Hilaire-de-Riez

1973 – 2018 – 45 ans au service de l'environnement et du cadre de vie

À l'attention de Monsieur le Président de la
Commission d'enquête

Saint-Gilles-Croix-de-Vie, le 26 septembre 2018

Objet : EP projet de port à Brétignolles s/mer

Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires enquêteurs,

Je vous prie de trouver ci-dessous les observations et les questions du Comité pour la Protection de la Nature et des Sites, agréé défense de l'environnement sur le canton de Saint Hilaire de Riez sur le projet de port à Brétignolles s/mer :

I. Un projet risqué :

- Éventration d'un massif dunaire

En préambule, nous rappellerons que le littoral vendéen est, par sa morphologie, sauvage et fait de cordons dunaires successifs, non propices à la création de port contrairement à ce que l'on trouve en Bretagne par exemple, où il existe des ports pratiquement naturels dans des abers.

Ici, il apparaît risqué de creuser un port de 10 ha en éventrant le massif dunaire du Marais Girard sur 100 m de large. Faut-il avoir oublié l'exemple de la tempête Xynthia qui a provoqué la mort d'une cinquantaine de personnes en 2010 un peu plus au sud sur la côte vendéenne ? Dans son avis, l'Autorité Environnementale recommande d'ailleurs de *mieux prendre en compte les conséquences d'un évènement centennal (de type Xynthia) vis-à-vis de l'érosion des dunes et des berges.*

La Communauté de communes du Pays de Saint Gilles, porteuse du projet et aussi de la compétence « défense contre la mer » pour la communauté de communes, a-t-elle oublié qu'il existe par exemple à La Pège commune de Saint Hilaire de Riez une faille dans le massif dunaire et que cette zone est ainsi placée en aléa moyen à fort avec une bande de précaution spéciale mentionnée dans le PPRL des pays de Monts ? D'autre part, elle a investi des sommes colossales pour reculer les enrochements pour s'adapter au trait de côte et protéger les habitations à proximité de cette zone aux Mouettes et aux Becs ?

Pourquoi protège-on des submersions marines là-bas et ici à Brétignolles sur mer on ferait rentrer la mer dans les terres ? Le réchauffement climatique n'est plus à prouver : il nous apportera des tempêtes de plus en plus marquées d'où la nécessité d'agir avec prudence.

- Des réserves d'eau douce neutralisées :

Plusieurs études géomorphologiques prouvent qu'il existe un système géologique faillé conséquent au droit du futur port et que la nappe phréatique y est active. Ainsi il semble risqué de creuser à 15 m de profondeur dans une zone hydrogéologique complexe sans compromettre son équilibre hydrostatique. Il est regrettable que l'étude d'impact ait oublié ce volet de grande importance pour la population, la ressource en eau.

D'autre part, il existe une ancienne carrière nommée « Brethomé » qui actuellement constitue une réserve d'eau de 340 000 m³. Nous apprenons que celle-ci va être utilisée pour stocker une partie des gravats issus du creusement des bassins. Alors que la ressource en eau indispensable à la vie risque de manquer de plus en plus vu le réchauffement climatique, il paraît nécessaire de conserver la disponibilité de cette réserve d'eau douce.

- Un accès délicat par voie maritime :

En admettant que le projet se fasse, par vents de Nord Ouest (qui sont dominants), l'accès au port sera dangereux car les bateaux seront déportés vers la côte et les massifs rocheux, aussi bien par le vent que par la houle. Le préfet maritime émet des réserves dans son avis favorable (il écrit que « *la problématique du chenal d'accès et des ouvrages de port (récifs artificiels) reste délicate du fait de la complexité du site* ») D'autre part, plusieurs marins professionnels ont déposé dans ce sens. Ne faut-il pas comparer avec Port Bourgenay construit en 1981 dans la même configuration ? Ce port est difficile d'accès par forte houle : un plaisancier s'est d'ailleurs tué il y a une semaine.

II. Un projet sur un site naturel remarquable :

- La zone du projet jouxte une zone humide, une partie même sera entaillée par le creusement des bassins du port ; rappelons qu'une zone humide joue un rôle de « tampon » et de « filtre » particulièrement important et que la vie y explose. Les zones humides font l'objet d'une protection européenne.
- Le massif dunaire qui sera éventré est une ZNIEFF de type II : 520005766 DUNES, FORET, MARAIS ET COTEAUX DU PAYS D'OLONNE. Intérêt de cette zone : Fonction d'habitat pour les populations animales ou végétales mais aussi fonctions de régulation hydraulique.
- En mer, nous sommes dans la zone Natura 2000 FR5212015, secteur marin de l'île d'Yeu jusqu'au continent avec une Zone de Protection Spéciale directive Oiseaux. Les Roches du Repos sont un site d'étape pour les oiseaux migrateurs. Le projet de port comprend la destruction d'une partie des massifs rocheux de la Grande Roche et de la Moine : ce sont des travaux lourds qui vont perturber l'ensemble des espèces marines présentes et leurs habitats.

Toutes ces caractéristiques font de la zone d'implantation du port, un site naturel remarquable à protéger.

Nous sommes d'ailleurs choqués par l'affirmation du porteur de projet qui écrit « *le projet de port est implanté sur un site ne faisant l'objet d'aucune protection réglementaire* » (p.6 synthèse du dossier)

III. Un projet qui ne respecte pas la loi littoral :

- Destruction d'un espace remarquable du littoral :

Nous venons de dire que le projet se situait sur une zone remarquable du littoral or seuls les aménagements légers y sont autorisés (cf article L121-23 du code de l'urbanisme). Ce port qui va occuper plus de 40 ha ne peut être qualifié d'aménagement léger.

- Extension non limitée de l'urbanisation en espace proche du rivage :

La zone d'implantation du port est un espace proche du rivage.

Plusieurs critères sont pris en compte pour déterminer si une opération d'urbanisation est ou non limitée, notamment **les caractéristiques d'implantation, d'importance et de destination des constructions envisagées.**

L'examen de ces critères peut amener à considérer que **l'extension n'est pas limitée** :

- s'agissant de l'implantation, le projet est réalisé dans un espace remarquable, en partie dans la bande des 100 mètres, avec présence de différentes espèces protégées, en contact au nord et au sud avec des zones pavillonnaires homogènes d'un point de vue architectural, et en contact avec des zones agricoles et naturelles ;
- s'agissant de l'importance, le port et l'ensemble de ses installations annexes conduisent à un aménagement de caractère massif, avec une surface totale de plus de 40 ha ;
- s'agissant de la destination, le projet tranche évidemment totalement avec la destination actuelle de la zone et des secteurs à proximité.

Dès lors, le projet paraît contraire à l'article L. 121-13 du code de l'urbanisme.

- Disparition d'une coupure d'urbanisation :

L'article L. 121-22 du code de l'urbanisme dispose que :

« Les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation ».

En effet, l'implantation du port **aboutirait à une urbanisation continue entre le bourg de Brétignolles-sur-Mer et celui de Brem-sur-Mer, alors même qu'une coupure d'urbanisation y existe actuellement et qu'elle est nécessaire.**

Il y a d'ailleurs un illogisme flagrant lorsque le porteur du projet nous dit que *celui-ci est motivé par le désir de stopper l'urbanisation galopante du territoire communal* car ce projet de port de par sa localisation, va faire disparaître une coupure d'urbanisation existante.

IV. Un projet qui ne semble pas d'utilité publique :

Parmi les autorisations faisant l'objet de l'enquête publique, nous trouvons le projet de déclaration d'utilité publique du port.

Une déclaration d'utilité publique ne peut être délivrée qu'après mise en balance des avantages et inconvénients d'un projet, notamment dans ses dimensions sociales, économiques et environnementales.

Nous avons commencé ci-dessus par détailler les inconvénients qui nous semblent supérieurs à tous les autres c'est-à-dire ceux qui entravent la sécurité des personnes et que nous classerions dans le volet social. A eux seuls, ils compromettent l'utilité publique. Continuons sur le :

- Volet social :

Un espace naturel accessible aujourd'hui / un espace bétonné demain :

Le porteur du projet veut **créer une zone de promenade attractive toute l'année mais celle-ci existe déjà** : la zone est actuellement une plage familiale très prisée en période estivale. Le CPNS y fait d'ailleurs chaque été une animation « utilité de la laisse de mer » qui reçoit un très bon accueil auprès des résidents secondaires et des estivants où l'on explique notamment comment la laisse de mer permet de consolider naturellement le massif dunaire. **Après l'implantation du port, il n'y aura plus qu'un bassin de baignade alimenté en eau de mer renouvelée régulièrement.**

C'est aussi la localisation de l'école de voile municipale qui parle de « *la voile loisirs, c'est profiter de la pleine nature en avant et après saison en découvrant, en s'initiant ou en se perfectionnant dans diverses activités nautiques* » (extrait du site internet de la ville de Brétignolles sur Mer). **Après le creusement du port, il n'y aura plus qu'un bassin d'initiation à la voile.**

Dans les deux cas, **nous passons d'une activité exercée en pleine nature à une activité restreinte dans un univers artificiel.**

Rappelons qu'il existait déjà un bassin de loisirs alimenté en eau de mer et qu'il a été éventré lors de la pré-étude de ce projet de port (fouilles archéologiques) en

2016 et que le porteur de projet n'a pas souhaité le réhabiliter depuis, malgré les demandes récurrentes des citoyens.

S'il n'y a plus de vraie plage à la Normandelière, les estivants et locaux iront à la plage des dunes plus au Sud, ils feront donc plus de kilomètres depuis le bourg et le trafic routier sera encore plus encombré qu'aujourd'hui, augmentant la pollution, ceci en admettant que la plage des Dunes existe toujours car les transferts de sédiments marins vont être sans doute piégés par ce nouveau port diminuant les apports de sable vers les plages plus au Sud comme ceci s'est produit sur la dune du Veillon après le creusement du port de Bourgenay.

Hors saison, la zone du port n'est pas actuellement désertée : la promenade le long des côtes est prisée toute l'année et ici tout a été fait pour qu'elle soit accessible : présence du sentier du littoral et d'une piste cyclable. Celle-ci sera-t-elle coupée au niveau du port ?

Du point de vue qualité des sites naturels et donc du cadre de vie accessible à tous, nous observons donc que les avantages du projet sont minimes par rapport aux inconvénients. Ce projet aboutit à **faire considérablement régresser le cadre de vie des habitants.**

- Volet économique :

Quelques remarques à propos du coût :

Ce projet de port a déjà coûté 7 millions d'euros en frais d'études et de communication. Son coût estimé est de 43 millions : c'est une somme importante ; de plus, même s'il existe des subventions d'Etat, ceci reste de l'argent public qu'il est nécessaire d'investir **dans un projet utile.**

Pour ce type de grande infrastructure, **l'estimation est malheureusement toujours en deça du coût réel du projet.**

Rappelons aussi que la SEMVIE qui gère le port de Saint Gilles Croix de Vie possède un Forum Port La Vie avec des commerces en location en plein bourg et que malgré cela, elle n'a pas pu équilibrer le projet de port de plaisance, à trois reprises la Municipalité de Saint Gilles Croix de Vie a dû venir en secours pour rétablir l'équilibre financier.

Le CPNS voulait revenir sur un point qu'il connaît particulièrement, l'aspect dragage, faisant partie du comité de suivi du dragage des ports de Saint-Gilles-Croix-de-Vie (plaisance et pêche) : le porteur de projet énonce que *l'entretien des ouvrages portuaires sera mutualisé avec celui du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.* Or **ceci nous paraît difficile** puisque la drague propriété de la SEMVIE est louée un hiver sur trois au port de Granville, équilibrant ainsi son budget entretien et réparations. Le matériel ancien nécessite de fréquents investissements pour rester performant, les problèmes mécaniques sont récurrents, par exemple cet hiver, la drague a été en arrêt technique deux fois pendant la dernière campagne de dragage, provoquant un retard et des zones qui n'ont pas pu être draguées comme prévu, à rattraper sur la prochaine campagne de dragage. Nous doutons de la disponibilité de ce matériel pour une utilisation à Brétignolles sur mer, aussi faudra-t-il soit faire appel à une société de dragage extérieure, soit investir dans un nouveau matériel, **ce qui n'est pas prévu dans le budget dragage annoncé.**

Cité dans un article du courrier vendéen du jeudi 13 septembre 2018, le groupe Bénéteau, (leader de l'industrie nautique locale) explique à l'occasion de la création de son Bénéteau Boat Club aux Sables d'Olonne, **les tendances actuelles du marché du nautisme.** On y apprend que « *ce marché connaît un ralentissement, que la clientèle est vieillissante, la moyenne d'âge de 65 ans alors qu'elle était de 54 ans en 2004. Le contexte économique n'incite guère à l'achat de bateaux de plaisance, les pratiques du nautisme évoluent, les séjours des plaisanciers sont moins longs et la location ou le partage sont préférés à l'achat pour l'utilisation des bateaux.* »

Ces affirmations émanant d'un professionnel du secteur viennent mettre à mal les avantages économiques que le porteur de projet nous annonce et la notion d'utilité publique.

Les listes d'attente sont-elles fiables pour évaluer les besoins ? A noter que la somme modique de 15€ demandée pour une inscription sur la liste d'attente du port de Saint Gilles Croix de Vie

n'est pas dissuasive. De plus, le fait de posséder un bateau n'est pas non plus requis pour l'inscription.

- Volet environnemental :

Nous avons déjà vu que le projet prenait place sur un site remarquable, qui constitue d'ailleurs l'habitat de nombreuses espèces protégées. Du fait de la présence de ces espèces et de leurs habitats, le porteur de projet est tenu de **demander une dérogation permettant de porter atteinte à ces espèces** qui ne peuvent en principe faire l'objet d'aucune forme de perturbation.

La délivrance d'une dérogation est soumise à trois conditions dont celle **d'absence de solution alternative satisfaisante**. Vu l'implantation projetée du port, nous observons qu'il existe deux ports de plaisance aux alentours, celui des Sables d'Olonne et celui de Saint Gilles Croix de Vie. Parlons plus spécialement de ce dernier puisque le porteur de projet a décidé de mutualiser la gestion de ce nouveau port avec celui-ci.

La possibilité d'extension du port de Saint Gilles Croix de Vie a-t-elle été suffisamment étudiée ? C'est ce que demande l'Autorité Environnementale : dans son avis elle *recommande de justifier l'impossibilité alléguée de l'extension du port de Saint Gilles Croix de Vie*.

Il y a déjà eu une étude dans ce sens, comprenant l'édification d'un port à sec dont le principe existe plus ou moins actuellement à Brétignolles sur mer pour les petites unités sur la plage de la Normandelière. Cette étude à Saint Gilles Croix de Vie doit être actualisée en prenant en compte les nouveaux usages de la plaisance cités précédemment, le fait que l'activité pêche a baissé pouvant dégager une des 2 darses réservées exclusivement pour cette activité, d'autre part, il existe actuellement davantage de zones d'implantation possibles d'un éventuel port à sec qui plus est, plus proches du port en lui-même avec un accès routier qui a été récemment modernisé par la commune de Saint Gilles Croix de Vie.

Ainsi, **que ce soit dans le volet social, économique ou environnemental, l'utilité publique du projet n'est pas démontrée.**

V. Un projet élaboré hors cadre réglementaire

En dernier lieu, nous trouvons illogique que cette enquête publique soit menée **en l'absence de Plan Local d'Urbanisme approuvé**. En effet, nous n'avons aucune information précise sur les règles d'urbanisation du territoire, donc aucun moyen de faire des commentaires sur l'adéquation de ce projet de port avec les règles d'urbanisme. L'enquête est ainsi tronquée.

En conclusion, le CPNS dit NON à ce projet de port.

Celui-ci est risqué, il mettra en péril la sécurité des personnes et l'accès à la ressource « eau », il est prévu sur un site naturel remarquable qu'il va endommager de façon irréversible, il ne respecte pas trois principes de la loi littoral. De plus, il n'a pas pris en compte l'évolution actuelle du marché du nautisme qui compromet fortement son utilité publique.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à nos observations pour émettre votre avis.

Pour le CPNS, la présidente, MF Simonnet

