

Bretignolles su mer, le 15/09/18

Monsieur le Président,

Je vous écris pour vous faire part de mon opposition au projet de port de Bretignolles. Mon avis avant tout motivé par les impacts sociaux et écologiques de ce projet, mais mon parcours professionnel m'incite à vous exposer les risques techniques de ce projet.

Officier de marine de 1990 à 2012, puis directeur technique de la centrale nucléaire de Chooz, je suis aujourd'hui directeur adjoint de l'unité des pompiers du nucléaire d'EdF (la Force d'Action Rapide Nucléaire). J'ai eu l'occasion de manœuvrer une grande variété de navires, allant des navires de plaisance à voile (dériveur, voiler de croisière) aux gros bâtiments à moteur (bâtiments de 400t à 4000t) en passant par les sous-marins nucléaires. Mon parcours m'a également permis de faire escale dans un grand nombre de ports, industriels ou de plaisance, sur bon nombre d'océans de la planète.

Cette expérience m'incite à vous alerter, malgré certaines études rassurantes apportées par les promoteurs du projet. Ces études traitent de phénomènes extrêmement complexes qui peuvent mettre en difficulté les modèles de simulation numérique. Cette complexité est telle que le bon sens du marin fondé sur l'expérience fait souvent jeu égal avec ces outils de simulation high-tech. Dans bien des cas, ces études sont de simples cautions achetées auprès d'experts dont les avis changent de façon notable à partir du moment où ils sont impliqués personnellement dans les conséquences de leurs études. En voici deux illustrations.

- Implication des experts : un de mes amis commandait un sous-marin de petite taille occasionnellement utilisé pour expérimenter des équipements futurs de sous-marins plus gros. En l'occurrence l'expérimentation prévue impliquait d'ajouter un équipement de masse significative, dans la partie la plus haute du sous-marin (le kiosque) ou l'impact sur la stabilité est maximal. L'ingénieur en charge du projet avançait que l'étude de stabilité n'était pas nécessaire. Mon ami l'a validé à condition que l'ingénieur embarque sur le sous-marin pour l'expérimentation. Au vu de cette exigence, l'ingénieur a finalement préféré faire l'étude de stabilité.
- Pour illustrer les limites techniques intrinsèques aux simulations numériques, je citerai simplement le cas de la baie du mont Saint Michel où elles ont été jugées insuffisantes pour engager les travaux de désensablement et complétées par une simulation physique sur une maquette à échelle réduite.

La première limite technique du projet de port Bretignolles concerne la dangerosité du chenal d'accès. Si l'on prend en compte les phénomènes de diffraction de houle, la digue Nord est insuffisamment prolongée vers le Sud. Elle ne protège d'ailleurs pas la fin du chenal. Cette situation est d'autant plus ennuyeuse que le chenal est orienté face à l'ouest d'où vient la houle dominante. Cette configuration géométrique maximise généralement l'impact de la diffraction.

L'étroitesse du Chenal le rend incompatible avec une navigation à la voile. Mais l'entrée de la houle dans le chenal peut mettre aussi en grande difficulté les bâtiments navigant au moteur. Au bilan ce port risque de n'être praticable qu'à marée haute et par beau temps.

Outre l'impact potentiel sur l'équilibre économique du projet cette situation représente un risque de sécurité si l'on prend en compte l'expérience du port de Pornic qui connaît des problèmes d'ensablement comparables à ceux prévus à Bretignolles. En effet l'irrégularité du transit sédimentaire et la difficulté d'organisation industrielle du dragage rendent très difficile le respect de la profondeur du chenal. Ainsi, il n'est pas rare d'observer à Pornic des voiliers échoués dans le chenal d'accès du port, ce qui a heureusement des conséquences limitées compte-tenu de la configuration favorable (faible exposition à la houle et éloignement des dangers). Il en sera malheureusement tout autrement à Bretignolles où le chenal sera exposé à la houle, avec une forte probabilité de voir le navire drossé par le vent sur les dangers.

Le chenal n'est pas l'endroit où l'ensablement sera le plus compliqué à gérer. En effet, il faut s'attendre à un problème accru à l'intérieur du port. Or le désensablement du port représente un défi industriel dans la mesure où un travail efficace impliquerait de sortir tous les bateaux.

La fragilité de l'équilibre sédimentaire induit aussi un impact social de premier ordre. L'expérience indique en effet, que la création d'une digue dans un espace soumis conjointement à la houle et à des phénomènes de transit sédimentaire, peut avoir un impact bien plus étendu que l'espace concerné par les travaux. Ainsi, la zone d'impact potentiel des digues couvre les plages du marais Girard, la Normandelière et une partie des dunes. En bref, le projet risque de ruiner l'espace de loisir public de milliers de baigneurs au seul profit de quelques centaines de plaisanciers.

L'impact social ne concerne malheureusement pas seulement les plages. Aux abords de la ville et du port en projet, le réseau routier est déjà en situation de saturation chronique l'été. Le projet va aggraver cette situation et assécher toute capacité de financement des aménagements déjà nécessaires et non prévus à ce jour. L'absence de projet local d'urbanisation est le symptôme le plus marquant de l'insuffisance de la réflexion engagée.

Par ailleurs, l'extension de l'ancrage du projet initial à la communauté de commune, ouvre également la voie à des travaux moins risqués et à plus faible impact écologique, au travers de l'opportunité d'agrandissement du port de St Gilles-croix de vie.

Sur le plan écologique, le projet de Bretignolles présente en effet un risque de salinisation des réserves d'eau de l'arrière-pays. Il est effectivement impossible de garantir l'étanchéité d'un ouvrage aussi vaste. Le phénomène de marée a de grandes chances de provoquer un mécanisme de pompage entre les réservoirs d'eau douce et salée. La salinisation de l'arrière-pays pourrait provoquer un impact écologique majeur, sur la flore puis sur la faune.

Pour finir, je souhaite porter à votre connaissance un fait troublant : la clôture de protection de la dune, au niveau du tracé du chenal, a été retirée par la mairie. Ceci permet aux enfants d'y aller jouer, de la dégrader progressivement et de rendre nul l'argument de ceux qui sont attachés à cette défense naturelle. Cette situation représente à mes yeux un singulier mépris de l'instruction en cours.

En conclusion, je crois que le projet de port de Bretignolles présente des risques techniques sérieux, et un manque de maturité quant à ses impacts, dans les domaines de l'écologie et de l'urbanisme. La sous-estimation des risques et l'absence de marges financières pour les couvrir laisse craindre qu'il ne soit pas viable. Les carences d'urbanisation du projet condamnent les abords du site à une situation d'apoplexie. Ce projet me semble destiné à s'inscrire dans la liste déjà trop longue des ports qui offrent le triste spectacle d'un enlèvement dans des problèmes d'envasement insolubles.

Je vous prie, Monsieur le Président, d'agréer l'expression de mes salutations respectueuses.

M. Benoit VANDIER

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Benoit Vandier', with a stylized flourish above the name.