

Brétignolles, 02 septembre 2018

Objet : Enquête publique sur le projet de port de plaisance de Brétignolles sur Mer

Monsieur,

J'ai 31 ans. Brétignolles, c'est mon havre de paix. J'y suis arrivée à l'âge de 5 jours, 4^{ème} génération de ma famille à être fidèle à ce petit coin de côte vendéenne.

A l'école j'ai eu la chance d'être sensibilisée au respect de l'environnement. Je pense que les générations précédentes ont fait beaucoup de mal au littoral pendant de nombreuses années. Heureusement, la loi littorale est là pour sauvegarder nos côtes du bétonnage intempestif, mais aussi des projets insensés ! J'espère simplement qu'elle sera suffisante pour nous protéger, cette fois encore ! Rien n'a changé depuis 2011. L'emprise du projet sur le littoral reste le même !

J'écrivais ceci en 2011 :

« Quand je lis l'avis de l'autorité environnementale sur la mise en compatibilité du POS en date du 18 mai 2011 :

- « *Fragilité juridique notamment au regard du SDAGE et de la loi littorale* »
- *Avis sur la prise en compte de l'environnement : « La mise en compatibilité du POS entraînerait nécessairement des effets dommageables sur l'environnement d'autant plus regrettable que l'utilité publique du projet d'aménagement qui les motive n'apparaît pas établie »*,

et la conclusion de Monsieur Jean Daubigny Préfet de la Région Pays de la Loire du 9 mai 2011 qui parle d'insuffisances substantielles du dossier, de risques naturels et sécurité de la navigation, d'apparition de problèmes de fonctionnement de l'infrastructure, de risques dommageables pour l'environnement...je me demande pourquoi ces seules remarques ne suffisent pas à arrêter définitivement le projet de port de plaisance de Brétignolles. »

Aujourd'hui, en 2018, il faut encore se battre contre cette folie destructrice d'un autre temps !

Je déplore, comme en 2011, l'absence de transparence sur l'impact visuel du projet. C'est même plus qu'une absence de transparence, c'est une publicité mensongère quand on gomme volontairement le chenal et que la prise de vue ne permet pas de voir les récifs ! (paroles de Brétignolles)

Aucune vue à marée basse pour que l'on prenne conscience du trou que serait ce port ! Aucune vue de la plage vers l'horizon pour qu'on puisse se rendre compte de l'impact visuel des 2 récifs semi-immergés qui seraient visibles, même à marée haute ! 540 m de long (en cumulé), 6,5 m de hauteur ! ... imaginez à marée basse, lors des grandes marées, pour ceux qui aiment la pêche à pied... Ils seraient au pied d'une « barre d'immeuble » de **plus de 2**

étages, 65 m de large !! Ils ne verront même plus la mer ! Ils ne pourront plus aller sur la Gand'Roche !

C'est une tromperie, cette volonté de n'afficher que les côtés idylliques du projet ! On masque tout ce qui dérange. C'est inacceptable ! Il faut qu'avant la fin de l'enquête publique le porteur du projet communique sur ce point !

C'est un projet qui divise la population, encore une fois, et aucune réconciliation n'est possible. Pourtant l'enquête publique de 2011 avait tranché !

IMPACT SUR LE CARACTERE DE BRETIGNOLLES

Les activités de loisir liées au Littoral sont les attraits majeurs de la Vendée. La côte vendéenne offre toute la diversité des sports nautiques C'est particulièrement vrai à Brétignolles : baignades, plages, surf, kitesurf, planche à voile, paddle, catamaran, kayak ou pêche en kayak, vélo, promenades et randonnées, pêche loisir. Il y en a pour tout le monde !

Tout est dit dans ces quelques lignes, alors pourquoi détruire tout ça ? Brétignolles est un site qui a conservé son caractère naturel, authentique, loin des bétonnages, **pour le plaisir de tous !**

Les pêcheurs sont toujours sortis de l'anse du repos quand les conditions le permettaient. Il ne s'agit pas de sortir n'importe quand ! Mon grand-père posait des filets, il avait un bateau, un tracteur et pourtant il est contre le port !

Domage que les gens de la mairie, qui disaient en 2011 (« *Sans avoir une grande vocation maritime (aucun d'entre nous n'est marin), le conseil municipal...* » - source *plaquette mairie de 2011*), n'aient pas conscience de la valeur inestimable de ce patrimoine. Ils veulent dérocter, creuser, enrocher, abimer, détruire un site remarquable, sans aucune certitude du devenir de la côte et des plages...

Ils se sont entêtés jusqu'à porter ce projet à la Communauté de Commune. Je suis très étonnée qu'une consultation n'ait pas été faite pour connaître l'avis de la population de la ComCom. On lui impose un projet démesuré, financièrement très risqué, pour lequel elle va devoir payer !

Le Président de la Com Com étant aussi Maire de Brétignolles, on voit bien que ce projet, qui bloque les gros investissements pour une éventuelle refonte du port de Saint-Gilles, est toujours un projet Brétignollais !

Quand on fait des recherches sur internet, on constate que lorsque l'on met des digues ou des enrochements, les plages alentours se désensablent ! Les exemples sont nombreux. Les porteurs du projet sont-ils assez crédules pour penser qu'à Brétignolles, alors que les courants peuvent être violents, il ne se passera rien ? J'ai peur que la réponse soit plus terrible que ça... Ils s'en moquent !

Le projet prévoit la création d'un bassin de baignade : l'ancien était si attractif par sa proximité avec l'école de voile et la plage ! Les petits pouvaient se baigner au plan d'eau pendant que leurs aînés étaient à la mer. Tout était centralisé, simple pour les familles. Le projet 2018 rejette le bassin d'initiation voile à l'autre bout du port, le bassin de baignade trop loin de la plage, Les familles ne pourront plus laisser leurs enfants aller et venir. Trop de distance.

Le projet vente le développement de la voile : Création d'un bassin d'initiation à la voile... Mais il en existait un, qu'il n'était pas urgent de détruire et qu'il aurait suffi de remettre en état ! 2000 jeunes étaient initiés à l'école de voile chaque année. Et demain, quand ils seront initiés, que va-t-il se passer ? Ils devront s'offrir un bateau et une place de port pour pouvoir naviguer ? On va susciter des envies, mais les jeunes du pays n'auront plus la possibilité de naviguer à Brétignolles !

En 2011, il était écrit dans le dossier « *Possibles conflits d'usagers entre plaisanciers empruntant le chenal d'accès au bassin portuaire et les usagers de la base nautique* »
Type de mesure à envisager : plan accès différencié pour les différents usagers.
Pièce B2 dossier d'enquête préalable p20.

Avec le projet 2018, le problème est résolu, on a « gommé » la voile légère ! Pas de parking pour stocker les catamarans ou dériveurs ! Plus d'accès au chenal pour sortir en mer... Il resterait la Normandelière pour sortir, mais il faudrait faire cohabiter baigneurs, plagistes, planchistes et les bateaux à voile, tout en évitant le récif sud semi-immergé ! On court à la catastrophe... d'autant que les vagues y sont très souvent présentes !
Pour rappel, un bateau qui accoste a les safrans relevés et n'est donc plus manœuvrant !
Un bateau qui part face aux vagues, abrité derrière la Mouine, est en danger quand il y a des vagues !
Comme je n'imagine pas un projet de port sans école de voile, (des emplois sont quand même en jeu !) je pense donc qu'on garderait un chenal pour l'école de voile côté Normandelière, mais suppression de la baignade surveillée...

La diversité sociale des personnes aimant Brétignolles est aussi un de ses points forts : les Campings, les colonies de vacances, les petites locations, côtoient les grandes locations, les résidences secondaires et principales, voilà le visage qu'offre Brétignolles. Qu'est-ce qui attire tous ces gens aujourd'hui, y compris ceux qui viennent de l'étranger : les plages, les promenades dans les dunes, les pistes cyclables, le caractère sauvage de notre côte. Peut-on imaginer un seul instant qu'un port de plaisance puisse les faire rêver ? J'en doute. Sinon ils iraient passer leurs vacances aux Sables ou à Saint-Gilles !

Quand on fait le bilan de l'impact sur le caractère de Brétignolles :

- Très fort impact visuel des digues et du chenal que le dossier cache volontairement !
- Très fort impact sur les plages principales : coupées en 2 par le chenal qui représente un danger pour les enfants (risque de chutes)
- Plage de la Normandelière surpeuplée (pas de baignade possible au Marais-Girard à marée basse) ou interdite à la baignade ?
- Quelle qualité des eaux dans l'avant-port et à la Normandelière ?
- Quels impacts sur plages des Dunes 1 et 2 si tous les plagistes vont là-bas : réseau routier non approprié, parkings déjà saturés en été, pollution sur une zone natura 2000 par la multiplication des voitures et des touristes.
- Plan d'eau et d'initiation à la voile moins pratiques qu'avant : trop éloignés de la plage, surtout si les plagistes sont relégués aux Dunes !
- Disparition de la voile légère pour les particuliers (absence de parking)
- Pollution probable du milieu par les dragages répétés et les résidus de port (exemple de la grande plage de St Gilles - les problèmes médicaux se multiplient chez les surfeurs, les dragages mis en cause !)
- Pêche à pied : Quel impact auront les travaux sur le milieu marin ? plus d'accès à la Grand'Roche.

- Pêche interdite pendant et après les dragages et en cas de pollution du milieu.
- Promenade depuis le Marais-Girard vers la Gachère impossible par la plage
 - Dégradation des plages à craindre par érosion
 - Impact sur la dune imprévisible
 - Fuite des touristes pendant la durée des travaux
 - Risque de fuite des touristes s'il l'impact est trop important sur les plages.

Un port dans quel but ?

CREER DE L'ACTIVITE TOUTE L'ANNEE

J'ai vécu près de Narbonne. Je me rappelle des ports lugubres et morts en hiver. Aucune activité. Les boutiques fermées, les abords morts ! Et pourtant c'était le Sud...

Comment peut-on croire qu'un port à Brétignolles puisse apporter de la vie toute l'année ? Les bateaux ne sortent pas en hiver. A fortiori à Brétignolles quand la mer est démontée !

A Brétignolles, les pêcheurs ne sortent que quand les conditions de mer sont clémentes, et quand il ne fait pas trop froid ! Je ne vois pas ce que la création d'un port va changer !

Selon les statistiques nationales, l'utilisation d'un bateau de plaisance est inférieure à 10 jours par an !

On peut considérer, en étant large, que les résidents principaux sortiront leur bateau d'avril à octobre, quand le temps le permettra, comme avant le port !

Dans le dossier de port, on annonce (*Dossier d'enquête du projet de port de plaisance – Pièce A : Eléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AE- BIOTOPE – Octobre 2017 page 66*) que sur 1439 demandeurs d'anneaux à Brétignolles, seuls 251 possèdent une résidence principale à Brétignolles ou Brem !

826 sur 1439 sont des résidents secondaires.

Le port ne générera pas d'activité à l'année, ce sera une nouvelle activité saisonnière.

LE MANQUE D'ANNEAUX

Ce n'est pas parce qu'il manque d'anneaux qu'il faut absolument créer un port à la Normandelière. Le site n'est pas approprié. Le Préfet de Vendée déclarait en 2012 que « la Normandelière n'est pas forcément l'endroit pour installer un port de plaisance » !

Connus dans tous les ports, les bateaux ventouses encombrant les pontons !

Solutionnons le problème des bateaux ventouses, il ne manquera plus autant de places dans les ports français et il ne sera pas nécessaire d'en construire de nouveaux !

Aménageons le port de Saint-Gilles. La Vie peut être aménagée pour les petits bateaux, ceux-là même que l'on veut mettre à Brétignolles !

ENVIRONNEMENT

« 88% des demandes renseignées concernent des bateaux à moteur. »

« 83% des demandes concernent des bateaux de moins de 8 m »

Ces chiffres sortent du « *Dossier d'enquête du projet de port de plaisance – Pièce A : Eléments constitutifs du dossier d'enquête DUP et AE- BIOTOPE – Octobre 2017 page 66* ».

C'est une absurdité écologique de détruire une côte pour mettre une majorité de petits bateaux à moteur dans un port, pour soit disant éviter la pollution de quelques tracteurs ! Les ports à

sec sont beaucoup mieux adaptés ; moindre impact sur l'environnement... Le projet de port à sec des Sables d'Olonne a été abandonné faute de pré-réservations alors qu'il avait été primé au concours des ports exemplaires (contrairement au projet de Brétignolles) et qu'il existait un site pour l'accueillir sur un quai, sans impact sur le domaine public maritime !

La zone humide est un lieu à protéger ! Les mesures compensatoires n'empêcheront pas la destruction du milieu lors des travaux et des remblais. Combien de temps faudra-t-il à la nature pour cicatriser ses plaies, y arrivera-t-elle ?

Le comblement, même partiel, de la carrière du Brethomé est une aberration ! C'est une réserve d'eau douce, alimentée par la nappe phréatique. La Vendée ne possède pas assez de capacité de stockage d'eau !



La question se posait déjà en 2011 :

21 juillet 2011, article du journal des Sables d'Olonne concernant le manque d'eau dans la région.

C'est un entretien avec Monsieur BROT, Préfet de Vendée.

De nature curieuse, j'ai fait des recherches sur internet. Je suis allée voir le site de Wikipédia. L'article sur l'impact environnemental d'un port est assez éloquent ! (Mis en annexe 1)
Après lecture attentive, j'ai du mal à imaginer qu'à Brétignolles nous soyons capables de creuser un port et un chenal sans impact pour notre côte, sans modifier le transit sédimentaire.

RESPONSABILITE

Qui se porte caution en cas de non rentabilité du port ?

Existe-t-il un « F.N.I. » (fond nautique international) pour couvrir les éventuels défauts de paiement ?

La Communauté de Commune veut construire à Brétignolles un port de plaisance protégé uniquement par des récifs artificiels, projet unique en France ! Malgré ça on nous vante un dossier exemplaire, sans impact sur la fiscalité, ni sur l'environnement.

Qui peut dire que les digues brise-lames suffiront à sécuriser le chenal dans la zone tourmentée de l'entrée de port ?

Qui peut certifier que l'ensablement du chenal ne sera pas un lourd problème nécessitant de fréquents dragages et donc de la pollution et un surcoût d'exploitation ?

Qui peut prévoir la stabilité de l'enrochement du chenal dans le temps ?

Qui peut prévoir la stabilité de l'enrochement des brise-lames posés partiellement sur du sable ?

Qui peut dire que rien ne se passera si un gros phénomène météorologique du type Xynthia se reproduisait ?

Un seul de ces problèmes entraînerait des modifications obligatoires et coûteuses des récifs semi-immergés !

Le maître d'œuvre peut affirmer, mais les études de BRL n'ont pas pu être complètes parce que la mer était trop agitées !!!!! On rêve... les certitudes ne deviendront réelles qu'après la mise en service du port. Il sera alors trop tard !

Qui est capable aujourd'hui de certifier qu'il n'y aura pas de dépassement de coût pour un chantier de cette ampleur et dans cette zone rocheuse difficile ? Exemple, les travaux de la Gachère pourtant moins importants que le projet de port à Brétignolles :

Budget initial 2 151 540 euros HT, coût final : 3,2 millions € !

A-t-on un budget prévisionnel en cas de coup dur ? Devra-t-on encore emprunter ?

On nous affirme que le financement du port ne reposerait pas sur les épaules des contribuables...Devant un dossier aussi complexe, on ne peut pas signer un chèque en blanc. Trop de belles paroles, trop de questions sans réponse, de sujets flous, d'incertitudes ! L'enquête ne repose que sur un avant-projet mal documenté !

Les élus se portent-ils caution personnellement ? Bien sûr que non !

La volonté de faire à tout prix ce port ne les engage-t-elle en rien ? Peuvent-ils jouer avec l'argent des citoyens sans être pénalement responsables ?

Par contre, ils engagent tous les habitants en cas de fiasco économique ! Dans quel but : plaire à quelques plaisanciers ! Les contribuables de la Com Com doivent-ils payer pour que d'autres s'amuse ? Les Brétignollais doivent-ils mettre en danger leur côte et leur cadre de vie pour enrichir les constructeurs nautiques qui se moquent complètement de l'environnement ? Ou pour que quelques privilégiés puissent boire l'apéro ou se fassent bronzer sur leur bateau ? Ah oui, les propriétaires de petits bateaux moteur ne veulent pas de port à sec parce qu'ils ne pourraient pas boire l'apéro sur leur bateaux ! de qui se moque-t-on... Ce n'est pas moi qui le dit, c'est écrit dans le dossier déposé à l'enquête publique !

extrait du dossier « étude du marché nautique – rapport final en page 13 concernant les ports à sec !!

Avec ces équipements, les plaisanciers ne peuvent pas utiliser leur bateau lorsqu'il est stocké (apéritifs entre amis, bain de soleil...).

Pour ma part je préfère être au calme sur la plage de la Normandelière à faire des châteaux de sable avec ma fille en regardant entrer et sortir les catamarans et dériveurs, plutôt que d'entendre des bateaux moteur entrer /sortir d'un port et des scooters des mers faire des ronds

dans l'eau en abrutissant toute la population alentour (sur mer, comme sur terre). Car, oui, ce sont des véritables nuisances sonores qui portent très loin !

Ce projet impacte lourdement un site remarquable, pour le plaisir de quelques-uns, avec possible mise en danger des plaisanciers, si on en croit les avis de la précédente enquête publique, car le site n'a pas changé il est aussi dangereux en 2018 qu'il l'était en 2011 !

« ... nul ne sait exactement ce que seraient les conditions de navigabilité et de sécurité nautique, si le port était réalisé. Cela étant dû principalement au creusement du chenal, au déroctage, à la courantologie, à l'hydro-sédimentologie, à l'édification des brise-lames dont l'efficacité n'est pas certaine et ne pourrait, en tout état de cause, être prouvée qu'après leur réalisation »

Au regard du peu d'emplois directs que ce projet va générer, des risques environnementaux et financiers qu'il entraîne, des risques potentiels sur la sécurité et la navigabilité dans l'avant-port, de la perte du caractère sauvage de Brétignolles qui attire les touristes sur nos côtes depuis les années 60, de l'intérêt pour une minorité de personnes au détriment des autres, ça paraît inimaginable qu'on puisse considérer ce projet comme d'utilité publique majeure !

C'est pourquoi je souhaite de tout cœur que ce projet de port soit envoyé une bonne fois pour toutes aux oubliettes et que notre littoral soient définitivement protégé, pour le plaisir de tous !

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce courrier et vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma profonde considération.

Annexe 1

https://fr.wikipedia.org/wiki/Port_de_plaisance#Impact_%C3%A9cologique

L'impact de la création d'un port sur les équilibres naturels n'est jamais nul, ...

Impacts directs

Ils sont liés à la construction du port (destruction ou fort appauvrissement de vasières, d'herbiers, d'habitats côtiers ou marins et littoraux recouverts ou concernés par les ouvrages, modifications biogéomorphologiques et des courants, moindre oxygénation ou moindre renouvellement des eaux, impact des films d'hydrocarbures, fréquents dans les ports fermés, impacts bactériologiques liés aux WC de bord, réchauffement, et impact du fonctionnement du port, dont

Pollutions chroniques typiques des ports industriels, de pêche et de plaisance Elles concernent surtout :

- 1. Les hydrocarbures provenant de l'activité maritime et portuaire normale**
- 2. Les pollutions accidentelles ou liées aux dégâts des tempêtes**
- 3. Les fuites ou rejets involontaires ou volontaires de carburant, d'huiles de vidange**
Une partie s'évapore (odeurs caractéristiques), tandis que la fraction la plus lourde forme un film irisé à la surface de l'eau. Lorsque le film est continu et occupe une surface importante, il diminue la pénétration de lumière et d'oxygène et peut ainsi contribuer à un déficit en oxygène des eaux sous-jacentes.

Les biocides et polluants métalliques provenant de la corrosion ou de la solubilisation des métaux...et des **peintures « antisalissures »** qui protègent les coques contre la corrosion et contre les « biosalissures » en tuant les algues et microorganismes. **Elles sont par nature très toxiques pour les organismes marins et non biodégradables.**

Enfin, la **pollution de type urbain provenant de l'habitat à bord des bateaux** dans le bassin portuaire peut être significative (rejets de lessives, shampoings, savons, etc. peu de toilettes chimiques à bord, mais rejet direct sous la ligne de flottaison, théoriquement interdit dans la plupart des ports).

Impacts indirects

Ce sont par exemple **les impacts générés en amont par les prélèvements de matériaux, le transport induit**, ou les conséquences ressenties à l'extérieur de la zone aménagée hors des passes d'entrée (**rejet en mer des matériaux de dragage et des déchets, ruissellements pollués**, artificialisation supplémentaire, **pollution lumineuse** impactant les oiseaux sur leurs trajets de migration, enfouissement des organismes benthiques, pollution par les antifouling, augmentation de la turbidité, transferts d'organismes invasifs ou de parasites des moules et huîtres).

Les ports étant souvent situés sur des estuaires ou en baies, **ils concernent l'ensemble d'écosystèmes** autrefois très productifs, parfois écologiquement stratégiques, toujours fragiles. **Ils seront affectés le plus souvent sur le long terme, voire irréversiblement.**

- Impacts liés à la construction.

L'implantation d'un ouvrage dans le milieu marin a des **conséquences immédiates et pour partie irréversibles en termes de destruction de la faune et de la flore** fixées ou dépendantes de la zone qui supportent les travaux. Par exemple, l'étude d'impact de l'extension du port de Loctudy dans le Finistère en 1986 prévoyait la disparition de 10 % de la surface d'un herbier de zostères. Or, ces végétaux marins jouent un rôle fondamental dans l'écosystème côtier (abri pour une riche faune d'invertébrés marins et protection et nourricerie pour les juvéniles poissons. Le port de Morgat qui s'est agrandi 3 fois en un siècle a détruit la quasi-totalité de l'herbier et des grands crustacés de cette partie du littoral, avec une modification des courants qui a produit un ensablement rendant inutilisable l'ancien port.

L'utilisation d'explosifs et d'engins lourds, le creusement et/ou le dragage des fonds pour atteindre un tirant d'eau suffisant, puis les dragages périodiques d'entretien cumulent leurs effets : Le dépôt des produits prélevés en mer est susceptible d'altérer l'environnement marin.

Les effets du dragage : Ils concernent à la fois la colonne d'eau, le fond et la zone de dispersion, avec possibilité de bioconcentration et bioturbation de toxiques dans les réseaux trophiques (chaîne alimentaire)

- Les effets sur le fond

Enfouissement des organismes benthiques marins sous des dépôts de dragages. Les organismes fixés sur le fond sont immédiatement tués. Les plus petits individus sont les plus vulnérables lorsque les conditions deviennent anoxiques, car ils ne peuvent atteindre la surface du sédiment avant de suffoquer. .. En général, après l'arrêt des rejets de dragages, les peuplements se rétablissent dans un délai de quelques mois à quelques années.

- Les effets dans la colonne d'eau : accroissement de la turbidité

Les matières en suspension dans le milieu marin ont des origines variées. Elles sont naturelles ... ou elles sont produites par l'homme (dragages et rejets domestiques, eaux industrielles...). Le nombre de particules en suspension peut avoir des conséquences telles que la diminution du taux de filtration des bivalves et le colmatage des branchies de poissons. Les eaux turbides empêchent aussi les UV de désinfecter l'eau, et favorisent la présence de salmonelles, streptocoques et staphylocoques très présents dans les ports.