

Thierry Savin
24 faubourg Roch
70100 Arc lès Gray

15 avenue de la Grand Roche
85470 Brétignolles sur Mer

Monsieur Jacques DUTOUR
Président de la commission d'enquête
Mairie de Brétignolles
BP 24
85470 Brétignolles sur Mer

Le 25 Août 2018

OBJET :

Dépôt d'observations à la concertation publique sur le projet Port de Brétignolles sur Mer.

Monsieur le Président de la commission d'enquête sur le projet de port de Brétignolles sur Mer.

Je suis natif de la commune de Brétignolles sur Mer, copropriétaire au Marais Girard et j'ai vécu toute mon enfance et ma jeunesse au Marais Girard.

Pour ma part, la dégradation irréversible du site de la Normandelière et la balance entre les intérêts indéniables pour quelques-uns et les impacts négatifs pour la collectivité de ce projet m'amène à m'opposer au projet de port de Brétignolles.

L'heure est à la préservation de notre patrimoine côtier, des solutions alternatives sont possibles entraînant beaucoup moins de dommages sur l'environnement. C'est un projet d'un autre temps, à haut risque et non réversible.

Je me permets donc de porter à votre connaissance les observations, oppositions et interrogations qui m'ont permis de forger ma conviction concernant ce projet.

1 – Impact visuel du projet:

La dégradation irréversible du site est pour ma part indiscutable.

Zone fortement impactée:

- Rupture du cordon dunaire et du trait côtier sur une largeur importante.
- Infrastructure de protection du chenal.
- Suppression d'une partie significative de la plage du Marais Girard.

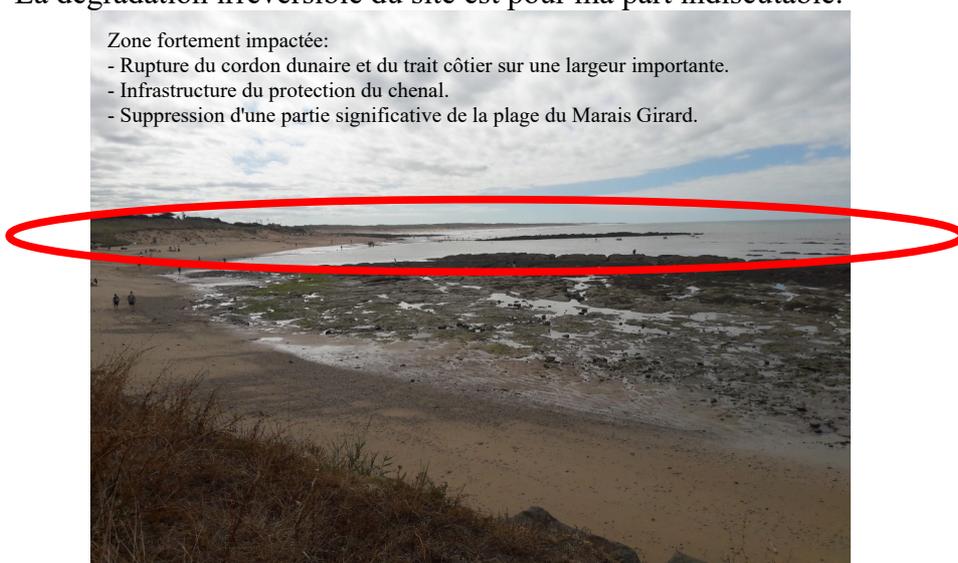


Photo prise rue de la Grand Roche

La présentation du projet ne présente que des esquisses avec des cotes peu visibles ou photos promotionnelles du projet des vues aériennes ou très partielles et qui nuisent à la compréhension des impacts visuels et réels du projet. Comment le public peut:

- Se rendre compte de la hauteur (6,5m) des récifs artificiels qui sont proposés côté mer?
- Se rendre compte de l'aspect des infrastructures à marée basse et à marée haute?
- Se rendre compte de l'impact de toutes les structures sur la coupure d'urbanisme et de co-visibilité avec les effets du remblaiement et les différentes constructions côté terre?

Le dossier complet présente une véritable insuffisance de représentation sur ces aspects. Les outils CAO 3D permettent aisément d'apporter des vues 3D ou coupes suffisamment significatives des points importants de l'ouvrage pour permettre une bonne compréhension des impacts visuels du projet.

- Pourquoi le porteur de projet ne présente-t-il pas des vues significatives du projet?
- Ces vues permettraient de prendre réellement la mesure de la destruction du site.

Il me paraît inconcevable, à l'heure où toutes les études sont faites systématiquement en CAO 3D et bien souvent validées en réalité virtuelle ou augmentées, de ne pas présenter un minimum de vue permettant d'appréhender correctement les ouvrages proposés par le maître d'œuvre dans les différentes conditions d'utilisations.

Je suis habitué à lire des plans 2D. On peut constater la pauvreté (lisibilité médiocre) de la présentation des esquisses. Pour ma part, **l'impact visuel n'est pas acceptable.**

2 - Les documents d'urbanisme:

Le SCOT du Pays de Saint Gilles fait l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Nantes.

Les communes ont fait le choix de ne pas établir un PLUI et le PLU de la commune de Brétignolles est actuellement « non validé ».

Il est donc curieux que le porteur de Projet, en l'occurrence la Communauté de Communes du pays de Saint Gilles, demande une mise en enquête publique alors que le PLU de la commune la plus concernée n'est pas validé.

La chronologie de la mise en œuvre de ce projet ne me semble tout simplement pas acceptable. Il me paraît évident qu'il est nécessaire d'attendre que le SCOT ne soit pas remis en cause par une décision du tribunal administratif et que le PLU soit validé avant de valider l'utilité publique de ce projet qui reste à démontrer. Il me semble anormal que les documents d'études fassent état du PLU de Brétignolles au chapitre V 3.3.2 alors qu'il est seulement à l'état de projet.

Le deuxième aspect lié à cette articulation des documents d'urbanisme concerne la coupure d'urbanisation au POS de 1998. Je pense que les différents porteurs de projet, dans un premier temps la commune de Brétignolles et ensuite la Communauté de Communes du pays de Saint-Gilles se sont évertués à faire disparaître cette coupure d'urbanisme et de co-visibilité présente dans le POS de 1998. Cette coupure d'urbanisme a été mise en place à la demande des services de l'état, **il ne me paraît pas envisageable de gommer la présence de cette coupure d'urbanisme et de co-visibilité et surtout de ne pas la mentionner.** C'est une information importante qu'il me semble nécessaire de porter à la connaissance du public dans un tel projet.

Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale des Pays-de-la-loire sur le PLU de BRETIGNOLLES-SUR-MER (85). (2016-page 15)

« Le dossier aurait mérité d'expliquer si le projet de PLU permet la suppression ou la réduction de coupures actuellement protégées dans le POS en vigueur. »

3 – Impact du projet sur notre environnement:

Le porteur de projet indique dans son document de présentation page 28:
« A l'échelle de numérisation disponible du périmètre, les brise-lames semi-émergés semblent positionnés à l'extérieur de ce périmètre qui exclut nettement les Roches du Repos. En revanche l'extrémité du chenal est en contact avec le périmètre de cette ZPS. »

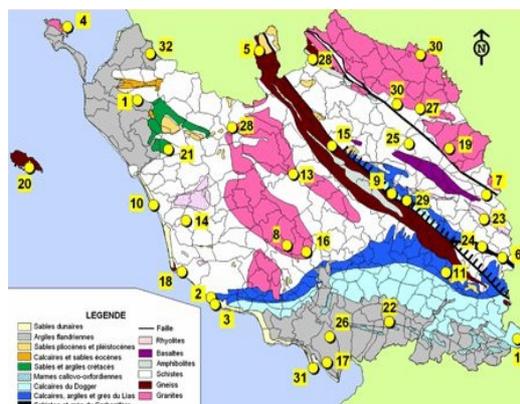
Le porteur du projet ne peut pas bâtir son argumentaire autour de cette supposition, ce n'est pas concevable. Il est évident et indéniable que le projet impacte directement la zone Natura 2000. A ce titre, le projet devrait justifier d'une « Raison impérative d'intérêt public majeur », relevant de la législation européenne (l'article L. 411-1 du code de l'environnement (CE) relatif à la protection d'espèces)

Je pense que les impacts de la construction d'un port de plaisance sur la zone Natura 2000 sont indéniables et **le promoteur du projet n'apporte pas la preuve d'une raison impérative d'intérêt public majeur** à la réalisation de son projet. L'étude d'impact est clairement insuffisante. A ce titre le porteur de projet aurait dû étudier de véritables alternatives principalement sur le réaménagement des ports de Saint Gilles et des Sables d'Olonne.

En ce qui concerne la réalisation des bassins et des infrastructures, il est évident que **ce projet va impacter de manière irréversible la ZNIEF, la zone humide du Marais Girard, le cordon dunaire et la réserve d'eau de la carrière du Brethomé**. Il n'est pas raisonnable de penser que les mesures d'étanchéité des bassins pourraient permettre la non communication entre l'eau de mer et les ressources naturelles de la nappe. Quand on connaît les problématiques du département en matière de gestion des ressources en eau. C'est la destruction d'un site qui allie toutes les caractéristiques d'un espace remarquable qui est l'enjeu de ce projet. Ce seul fait rend le projet inacceptable.

Il y a un véritable impact de ce projet, entraînant une sensibilité très élevée de la zone aquifère.

L'estran de la Normandelière fait l'objet d'un classement comme site géologique remarquable (SCAP). De nombreuses études (M. Ters et J. M Large) confirment l'intérêt de ce classement, en attente d'un arrêté préfectoral. **Ces sites doivent faire l'objet de mesures de protections spécifiques.**



10 : Brétignolles sur Mer.

Avis délibéré de la Mission Régionale d’Autorité environnementale des Pays-de-la-loire sur le PLU de BRETIGNOLLES-SUR-MER (85). (2016-page)

*« L’estran et la partie maritime concernés par le projet de port de plaisance chevauchent le secteur prioritaire « estran de Brétignolles-sur-Mer » identifié au niveau national en 2011-2012 dans le cadre de la stratégie de création d’aires protégées (SCAP), volet patrimoine géologique, puis validé comme prioritaire dans la déclinaison régionale de la SCAP par le conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) des Pays de la Loire. Cela signifie que l’État et le CSRPN ont mis en évidence la nécessité de conserver le patrimoine géologique de ce secteur à fort enjeu, **ce qui apparaît contradictoire avec la** vocation que lui assigne le PLU. (...) La MRAe recommande de réexaminer le respect, par le projet de PLU des dispositions de la loi Littoral relatives aux espaces remarquables au regard des enjeux environnementaux identifiés. »*

Bien d'autres points méritent d'être développés, mais il est évident que la zone concernée par le projet de port, dispose de toutes les caractéristiques pour être classée comme site remarquable.

Il est donc impensable de permettre une modification irréversible et des impacts environnementaux de cet ampleur.

4 – Utilisation du domaine public:

La création du chenal provoque non seulement une rupture du cordon dunaire mais aussi une emprise sur le domaine public maritime. Il ne sera plus possible de passer à pied de la plage du Marais Girard à celle de la Normandelière. La modification par une disparition partielle ou entière (causes d'usage) de ces deux plages, peut entraîner une très forte modification de l'utilisation estivale des plages de la commune. Il me semble important de se poser les questions suivantes:

- Restera t-il un coin de plages à la Normandelière et au Marais Girard?
- Quel sera le comportement des très nombreux usagers de ces deux plages?
- Vont-ils changer de plage ou de destination?
- Quel impact sur le trafic routier peut avoir un changement de comportement des usagers?
- Quel impact sur les commerces locaux de ce secteur?
- Quel va être l'impact, s'il résulte de ce projet, un transfert des usagers sur les plages des Dunes (site Natura2000 et ZNIEF de type I)?

Devant ce constat et ces nombreuses interrogations il ne me paraît pas concevable de céder l'usage de cette partie du domaine publique pour le bénéfice d'un petit nombre d'usagers.

5 – Les simulations numériques de l'impact de la houle sur les infrastructures portuaires:

De part mon métier, j'utilise régulièrement la simulation numérique par le biais du calcul par éléments finis, dans le domaine des écoulements complexes. Sans être un spécialiste des calculs spécifiques en milieu marin, je me passionne pour tout ce qui touche la simulation.

Le porteur de projet présente principalement deux aspects utilisant la simulation numérique (document D3 et pages 82 à 93): le transit sédimentaire et principalement un chapitre sur la simulation de la houle. (Impact sur les bassins portuaires) afin de promouvoir son projet et lui donner une validation technique avec pour objectifs:

- Valider la forme des ouvrages extérieurs
- Valider la forme des bassins et talus

Les résultats des études numériques sont nécessaires pour évaluer un projet, ce sont des informations d'aide à la décision mais qui doivent être entourées de la plus grande précaution. Ce qui n'est absolument pas le cas dans les documents qui nous sont présentés.

Pour apprécier les résultats d'une étude de simulation, il est donc important d'analyser 3 phases:

- Les conditions initiales (l'ensemble des valeurs, des choix et hypothèses permettant de caractériser le milieu)
- Les conditions de calcul (le type, la caractérisation, la qualité du maillage ainsi que les codes de calcul utilisés et leurs validations)
- Les résultats obtenus sont souvent présentés sous forme d'images ou d'animations.

Les conditions initiales:

La caractérisation de la houle est un point qui mérite une attention particulière. Visiblement une partie de cette caractérisation a été réalisée à partir des points ANEMOC (page 84).

L'éditeur des données (CETMEF) concernant la caractérisation de la houle avertit que ses données sont issues d'un modèle numérique et qu'en aucun cas ne peuvent servir au dimensionnement d'ouvrage et qu'elles doivent être complétées par des campagnes de mesures in-situ.

Le dossier ne fait pas apparaître les campagnes de mesures complémentaires nécessaires, il est fort probable qu'elles n'ont pas été réalisées.

« ...une base de données d'états de mer appelée ANEMOC (Atlas Numérique d'Etats de Mer Oceanique et Cotier) compilant des données d'observation en continu sur une période de 23 ans entre 1979 et 2002. ». (Page 84)

Visiblement le bureau d'étude a utilisé ou réutilisé les données de la base ANEMOC 1. (1979-2002).

Pourquoi l'évaluation de la houle par simulation n'a pas été réalisée à partir de la base de données ANEMOC 2 (réévaluation de la base de données 1979-2010) ?

De plus la modélisation ne repose que sur différents cas d'études de houle monodirectionnelle avec semble-t-il une vitesse d'avance de la mer nulle. Les cas de houle multidirectionnelle, les houles irrégulières et un grand nombre de paramètres ne semblent pas pris en compte. Tout cela est trop loin de la réalité du terrain.

Les conditions de réflexion utilisées dans la modélisation des ouvrages extérieurs posent quelques questions et remarques. (fig 9 page 198)

Les ouvrages extérieurs ne sont pas présentés.

Les coefficients de réflexion de 0,05 du cordon dunaire dans des conditions critiques tel qu'indiqué pour l'étude paraît peu probable.

Les conditions de calcul:

Les infrastructures en mer sont visiblement issues d'études antérieures. Elles ne semblent pas être présentées dans le dossier. La bathymétrie utilisée ainsi que la description du maillage ne sont pas présentées.

L'utilisation du logiciel ARTEMIS a fait l'objet de nombreuses études, sans remettre en cause l'intérêt et la nécessité de réaliser ces études de simulations. Il est important de préciser qu'elles ont démontrées, principalement en bassin, des écarts significatifs entre la simulation et les mesures réalisées. Comme dans tous calculs par éléments finis, la précision du maillage a un impact important sur les résultats. Les cartographie de résultats semblent montrer un maillage assez sommaire pour ne pas dire « grossier » permettant de réduire les temps de calcul.

Les résultats:

Un point particulier a attiré mon attention à la lecture des résultats obtenus en simulation pour évaluer les conditions de houle dans les bassins.



- Quel est l'impact de la houle sur cordon dunaire restant?
- la houle semble être évaluée à des hauteurs de 2 à 3m
- Modification des zones de choc mécanique?

Il m'apparaît donc très important de dire qu'un grand nombre de précautions doivent être prises au regard de cette étude. La présentation des résultats ne permet pas de répondre clairement aux objectifs affichés.

Le dossier fait état d'études de simulations des infrastructures prévues dans le projet de 2011 qui a fait l'objet d'avis négatifs par la commission d'enquête. Les résultats ne sont pas présentés dans ce dossier.

La conclusion de cette étude numérique ne porte que sur l'incidence de la houle dans les bassins et de manière très succincte sur le transit sédimentaire. Il est regrettable et curieux que la cartographie des résultats sur l'ensemble de l'aire d'études ne soit pas montrée, que les conditions et méthodes permettant d'appréhender le calcul ne soient pas détaillées.

Il me semble aussi important d'essayer d'évaluer l'impact de la houle sur le cordon dunaire.

- **La présentation de cette partie simulation me semble largement insuffisante.**
- **Les conditions initiales, la méthode et les résultats sont présentés de manière trop succinctes.**
- **Les résultats ne sont pas présentés sur l'ensemble de la zone d'étude et l'analyse reste très « superficielle ».**
- **Les précautions d'usage dans la communication des résultats en matière de simulation ne sont pas respectées.**

6 – Principe de précaution:

La coupure du cordon dunaire pose la problématique de la défense contre la mer. L'épisode Xynthia et les tempêtes qui ont suivi démontrent le caractère imprévisible l'augmentation de la fréquence et de la violence des aléas climatiques liés au réchauffement de la planète.

Ce sont des évènements climatiques difficilement prévisibles et quasiment impossibles à quantifier.

Quel serait le résultat d'un épisode de type Xynthia sur le cordon dunaire entourant l'entrée du port?

Quel serait le résultat d'un épisode Xynthia dans les bassins portuaires et sur les constructions environnantes?

Le principe de précaution vise les risques dont ni l'ampleur ni la probabilité d'occurrence ne peuvent être calculés avec certitude, compte tenu des connaissances du moment. Il me semble que toutes les incertitudes liées au changement et aux aléas climatiques forts nécessitent la mise en œuvre du principe de précaution et de préservation.

7 – Les risques financiers:

Le projet, de part son ampleur, me semble largement sous estimé sur le plan des coûts et décrit de manière beaucoup trop succincte.

Principalement les coûts de terrassement, d'enrochement et surtout d'isolation me semblent largement sous estimés.

Ce sont des risques portés principalement par les collectivités et par les contribuables.

Ce point important est pour moi inacceptable.

8 – Autre point :

La maîtrise foncière du projet pose beaucoup de questions.

La commune de Brétignolles a fait l'acquisition de la ferme de la Normandelière. Ce point a fait l'objet d'une décision du tribunal administratif de Nantes exigeant l'annulation de la vente des terrains de la ferme de la Normandelière.

A ma connaissance, aucune information n'a été communiquée par la mairie de Brétignolles sur la résolution du contrat signé le 10 janvier 2013 et aucune nouvelle délibération concernant l'achat des terres agricoles de la ferme de la Normandelière n'a été prise par le conseil municipal de Brétignolles.

Il ne me paraît pas concevable que le promoteur du projet de port prétende avoir la maîtrise foncière de son projet.

9 - Mes conclusions sont les suivantes:

- Je pense que la balance de ce projet est extrêmement négative.
- C'est un projet qui divise la population.
- Que les dégâts sur l'environnement sont **considérables et irréversibles.**
- Pour ma part les impacts visuels de ce projet sont inacceptables.
- Que la réalisation de la partie simulation me semble largement insuffisante.
- Que les aspects de sécurité au regard des aléas climatiques ne sont pas ou mal évalués et que le principe de précaution doit s'appliquer.
- Que ce projet va bénéficier à un nombre restreint et pénaliser pour un grand nombre l'usage du domaine public.
- Que le risque financier est très élevé pour la collectivité.
- Que les solutions alternatives n'ont pas été étudiées et qu'à ce titre ce projet ne peut pas satisfaire au principe d'intérêt public majeur.

Pour l'ensemble de ces raisons je suis défavorable à la réalisation de ce projet.

Je vous prie, Mr le président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Thierry Savin