



Association de veille citoyenne
et écologique de Bretignolles-sur-Mer

Média - Presse

Communiqué

Bretignolles-sur-Mer le 10 mars 2019

Bonjour,

En 2003 le maire de la commune de Bretignolles-sur-Mer a imaginé faire réaliser un port de plaisance, sur la commune, au lieu dit **La Normandelière**.

Nous sommes une association communale de plus de mille adhérents cotisants et de plus dix mille signatures à notre pétition :

La Vigie association de veille citoyenne et écologique de Bretignolles-sur-Mer.

Notre association est en lutte contre ce projet considéré anti environnemental et hors la loi.

Vous trouverez en pièce attaché un dossier qui vous permettra d'appréhender ce projet avec une légitime et nécessaire information.

Ce projet présente les mêmes défauts caractéristiques que les projets de SIVENS et de NDDL. Le projet de port de Bretignolles-sur-Mer dépasse les obligations de gestion locale et environnementale. Les gestionnaires des territoires locaux s'arrogent le droit d'imposer leur projet au nom d'un développement économique irrespectueux des règles et des lois et du véritable intérêt général.

Depuis quinze années, débats et controverses divisent les habitants locaux. Le projet de port de plaisance de Bretignolles-sur-Mer présente tous les aspects qui ont produit les effets désastreux à SIVENS et NDDL avec in fine le retrait par l'Etat de l'autorisation qu'il avait lui-même donné. Ce dernier avait suivi les élus projecteurs et avait avalisé la réalisation de leurs projets.

Une 2^{ème} enquête publique s'est déroulée du début Août jusqu'à mi-Septembre 2018 avec plus de 6000 dépositions. Le projet de port de 2018 ne lève aucune des objections majeures avérées dans le projet soumis à l'enquête en 2011, mais les avis des commissaires enquêteurs divergent intentionnellement de ceux de la première enquête de 2011 et incitent au doute de l'impartialité des auteurs.

Notre association apolitique dénonce ce projet et alerte les services de l'état. Nous estimons nécessaire de chercher des alternatives à ces schémas de développement économique dépassés qui portent atteinte à l'environnement et dont les dossiers d'étude tentent de nous faire croire le contraire. La Vigie demande le rejet de ce projet dont les critères ne peuvent franchir le contrôle de la légalité sans le risque de conséquences funestes incontrôlables.

Nous sommes à votre écoute pour toutes vos éventuelles questions.

Je vous prie d'agréer Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président Jean Baptiste DURAND



UN PORT À BRÉTIGNOLLES ? UN PROJET IRRÉALISTE

Sommaire

Préambule	p 2
1 Une destruction irréversible	p 3
- Présentation du contexte	p 3
- Un projet déjà condamné	p 3
- Genèse	p 4
- L'historique	p 4
- Développement /évolution	p 5
o 2003	p 5
o 2006	p 6
o 2008	p 7
o 2010	p 8
o 2011 - l'enquête publique	p 9
o Quelle suite ?	p 10
- La face cachée du projet de port	p 11
- L'enquête publique de 2018	p 12
2- Les impacts écologiques	p 13
- 3/1 Le site global	p 13
- 3/2 La coupure d'urbanisation	p 14
- 3/3 La ZNIEFF	p 15
- 3/4 La zone humide classée	p 16
- 3/5 Hydrogéologie du site	p 18
- Eaux souterraines	p 18
- Réseau veines et sources	p 19
- Carrière	p 20
- 3/6 Espace public	p 21
- domaine maritime	p 21
- Transit sédimentaire	p 21
- Dune, plages, estran...	p 22
- Erosion	p 23
- Dégâts déjà là	p 24
- Plan d'eau	p 24
3- Un flot d'arguments	p 27
- Objections des méthodes	p 28
- Des objections majeures	p 29
o Sociologie	p 30
o Navigation Bathymétrie	p 33
o Economie	p 34
o Les règlements	p 35
4- Focus sur les chiffres	p 36
- Conclusions	p 37

Préambule



Environnement

Le projet affecterait une emprise de plus de 80 ha sur une coupure d'urbanisation dont une zone humide de 14 ha : Composée de prairies humides, peupleraie, haies de saules bordées de fossés et cultures. C'est une zone naturelle d'expansion des crues. Le bassin polluerait la nappe phréatique et ses déblais combleraient une réserve d'eau douce d'environ 340 000 m³.

Le projet affecterait le domaine maritime avec la création d'une barrière de six cents mètres de récifs artificiels en mer en amont du creusement d'un chenal qui défoncerait l'estran, la plage, la dune classée en ZNIEFF II. Le transit sédimentaire serait coupé et provoquerait l'accélération de l'érosion de la dune au sud.



Economie

L'intérêt économique prétendu n'a jamais été prouvé. Il est même de plus en plus incertain compte tenu de la conjoncture. Déjà 7 millions d'euros dépensés en pure perte pour des frais d'études. Coût des travaux largement sous-estimé.



Urbanisme

Destruction du site touristique le plus prisé de la commune dont le succès ne s'est jamais démenti : des milliers de vacanciers attirés chaque année par ses plages et la beauté du site pour son aspect naturel préservé.

Zonage en terres agricoles supprimées, zonage remplacé au profit d'aménageurs.

Plages et dune bordière défoncées et bétonnées par un chenal amenant la mer dans le bassin creusé dans les terres.



Politique

Entêtement incompréhensible :

1/ après les conclusions d'avis négatif aux sept enquêtes de la consultation publique en 2011 prononcées par la commission des commissaires enquêteurs.

2/ après les avis négatifs donnés par les Préfets successifs,

3/ après les avis négatifs de la Direction de l'Équipement et de l'Aménagement du Logement,

4/ après le rejet le 29 janvier 2016 du projet de port Brétignolles au concours de ports exemplaires organisé par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

1. LE PORT - un projet de destruction irréversible

1/1 - Présentation du contexte

Le projet de port s'inscrit dans un site remarquable comprenant et impliquant :

- la coupure d'urbanisation, actée dans le POS, abritant une zone humide,
- la dune classée en ZNIEFF II,
- les plages du Marais Girard et de la Normandelière,
- le domaine maritime de l'anse du Repos, l'estran et la Grand'Roche . (ci-après)



1/2 - Un projet déjà condamné

2009

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer désengagée du projet par le préfet.

"Je ne peux que vous confirmer ma décision de mettre un terme à l'intervention de la DDTM dans ce dossier déjà très contesté"

2010 - La côte Brétignolaise gravement touchée par la tempête Xynthia.

2011 - Enquête publique :

7 registres portant chacun sur une grande rubrique : environnement, navigabilité, foncier etc.

- les 7 registres ont reçu un avis négatif
- 51 observations motivant ces décisions
- 2 avis négatifs des autorités environnementales signés des Préfets de région et du département
- la mairie retire son projet avant même la décision finale du Préfet

2012 et 2013 : mises en garde des Préfets qui se sont succédés

Préfets de la Vendée :

- *"La Normandelière n'est pas forcément l'endroit pour installer un port de plaisance. "*
- *"Aucune commune ne peut se prévaloir d'un droit de réaliser un port sur son territoire. "*
- *"Aujourd'hui, je suis dans la mise en garde, mais le moment venu, je prendrai mes responsabilités. "*

2016 - candidature de Brétignolles sur mer rejetée au concours des projets de ports exemplaires.

1 /3 Historique des avant-projets



Un port de 500 anneaux - coût estimé par la mairie de 15 M€ :

- implantation en partie sur une zone ZNIEFF,
- étude incomplète et communication tronquée,
- graves problèmes de transit du sable,
- navigabilité dangereuse,
- coût et financement faux et non maîtrisés.

Dès l'annonce de cet avant projet de port en 2003, la municipalité a lancé une consultation. Ce pseudo référendum (*critère du choix des électeurs controversé*) a été engagé sans délai ni débat.

Cette tromperie sans valeur juridique qui sert encore de référence à la municipalité a suscité la constitution de **La Vigie** contre le projet, slogan "non au port"

Communication de la municipalité avant la consultation de mars 2003 :

Les quatre conditions sine qua non

La municipalité a fixé quatre conditions qui, si elles ne sont pas réunies, bloquant le projet.

- Les subventions devront être supérieures à 40%
- L'École de Voile et le Club Nautique devront poursuivre leurs activités.
- Aucun programme immobilier ne sera réalisé en complément du port
- La plage de La Normandelière ne devra subir aucune pollution

Les coûts et les Recettes :

- coût des études : subventionnables à 100%
- coût du projet : environ 15 millions d'euros
- subventions : 80% maximum (région, département, Europe...)
- capacité d'autofinancement de la commune : 7 millions d'euros sur 15 ans
- prêt : 4,5 millions d'euros environ, soit des annuités de 0,4 millions d'euros
- port de 500 places :
 - recettes : 580 000 euros/an
 - charges d'exploitation : 585 000 euros/an
- port de 700 places :
 - recettes : 800 000 euros/an
 - charges d'exploitation : 743 000 euros/an

2006 - L'AVANT-PROJET proclamé ABOUTI

Après la surprenante sortie de chapeau de 2003, pour mieux faire oublier les premiers mensonges, la gigantesque illusion est proposée. Dans un grand show, le maire présente cette mouture pharaonique pour 1000 bateaux avec une kyrielle de superlatifs et distribution du poster ci-dessous pour masquer le contenu du dossier d'étude d'impact.



1^{er} rejet du dossier de demande d'enquête publique par la préfecture.
Ici commence l'entêtement du maire.

Autant l'image peut flatter, autant l'étude d'impact contient les contradictions et révèle les dangers. Le soin apporté à la forme tente de masquer le fond

Avec l'obéissance aveugle de son conseil municipal, le maire va s'identifier à son projet et engager les moyens financiers de la commune à fonds perdus.

2008 - L'AVANT-PROJET affirmé CORRIGÉ



Comme s'il suffisait d'éliminer les digues pour que le projet soit accepté !

Les digues sont remplacées par deux récifs artificiels, un de 350 m, l'autre de 250 de long, plus hauts que la Grand'Roche.

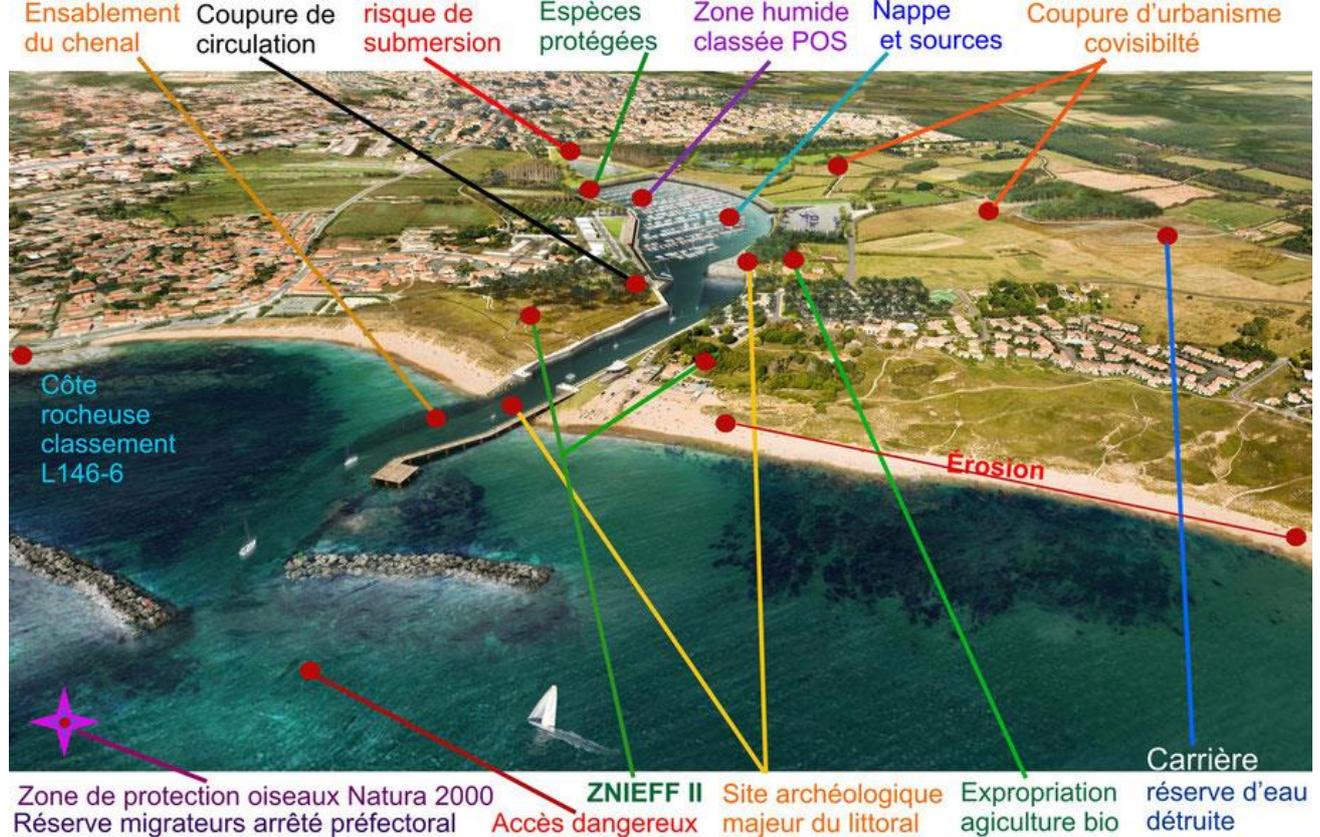
Toutes les autres contraintes demeurent :

- problèmes environnementaux
- problèmes juridiques
- augmentation de l'emprise du projet,
- nécessité de creuser profond pour obtenir un tirant d'eau suffisant dans le chenal : à - 1,50 m cote marine (CM), soit plus de 9m de profondeur au niveau de la plage. Même s'il était bétonné, on imagine facilement que selon les marées, ce chenal dont les bords sont prévus semi-immergés serait comblé par le sable !

2^{ème} rejet du dossier de demande d'enquête publique par la préfecture.

L'ambition démesurée égare le porteur du projet. L'erreur manifeste d'appréciation du maître d'ouvrage profite aux bureaux d'études... et le préjudice sera communal.

2010 - PROJET intitulé « AVENIR EXEMPLAIRE »



La Vigie présente sur la maquette les points critiques du projet.

A la 3^{ème} édition du projet, sur la forme et par défaut le préfet a dû autoriser le lancement de l'enquête publique en 2011.

Le projet a été soumis à 7 enquêtes conjointes. Elles se sont déroulées du 20 juin au 18 août 2011.

La mobilisation des déposants a été exceptionnelle, un record, avec près de 7500 dépositions.

De la connaissance des dossiers :

Le dossier du projet est évidemment lourd et complexe.

Cela rebute la majorité des administrés, contribuables et électeurs. C'est pourquoi La Vigie a développé et diffusé au public ses contre expertises et fait ressortir les aspects négatifs, voire pernicieux que la masse du dossier dissimule.

Vous trouverez dans ce document l'ensemble des points de références indispensables.

2011 - L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1/3 – 3 L'enquête publique 2011

Le verdict est sans appel !

Après 8 années de contradictions, de prétentions et d'annonces péremptoires, après 2 rejets, le préfet soumet le projet portuaire à l'enquête publique.

Une commission de 5 enquêteurs reçoit les avis du public pendant 45 jours.

La Vigie a fourni aux enquêteurs un volumineux dossier d'observations en 9 classeurs pour les 7 enquêtes conjointes.

Le projet de port sur le site remarquable de la Normandelière est condamnable.

Sur le fond, le verdict est tombé. Le rapport de la commission d'enquête a délivré un **avis défavorable** à chacune. C'est l'analyse des résultats des enquêtes après ce rapport qui confirme ce que La Vigie dit depuis le début et qui est à nouveau retenu par l'autorité administrative préfectorale dans un communiqué.

L'attitude déplorable du maire promoteur du projet : Devant ce camouflet, le Maire s'était énervé et avait fustigé tous les services de l'Etat et les opposants de façon indigne.

Pire encore, arrogant et mauvais joueur. Le maire a organisé une manifestation de protestation à la sous-préfecture.

Pour défier les services de l'état à nouveau, avant que le préfet fasse tomber le couperet en conséquence des résultats de l'enquête publique, il a fait retirer son projet par une délibération du conseil municipal dans le but de refaire une nouvelle demande d'enquête.

Questions primordiales :

Devant toutes les études menées, les arguments analysés, nous avons les réponses :

Pourrait-il y avoir des intérêts privés ?	réponse = oui
Pourrait-il y avoir atteinte à l'environnement ?	réponse = oui
Pourrait-il y avoir un intérêt général ?	réponse = non
Pourrait-il y avoir une utilité publique ?	réponse = non

l'abandon du projet est la seule résolution viable.

Pour la suite, le maire a délégué la compétence de maître d'ouvrage à la Communauté de Communes dont il est le président. La poursuite de ce projet par la communauté de communes reste sous l'emprise et le maitrise du même instigateur.

Seul l'abandon de ce projet, mettra fin à notre combat.

1/3 – 4 Quelle suite ?

La menace du nouveau projet est reprise par la com-com

Les quatorze communes de la communauté de communes (CdC) suivent l'instigateur maire de Bretignolles.



Les grandes manoeuvres

Pour asseoir une apparence crédible d'un nouveau projet, le porteur du projet entend profiter de sa maîtrise sur l'élaboration réglementaire du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Ces outils de réglementation, de programmation et de planifications de l'aménagement du territoire crédibiliseraient le projet si ce dernier y était inscrit, espère-t-il.

Pour rappel ce projet de port est soumis à l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), tant qu'un projet d'infrastructure de cette importance n'est pas validée par l'état, qu'il n'a pas reçu une Déclaration d'Utilité Publique, il ne dispose pas d'un droit à apparaître dans un document de programmation prescriptive. Les documents d'urbanisme de planification SCoT et PLU ne doivent pas dépendre d'un projet, c'est le projet qui doit respecter ces documents d'urbanisme.

Le promoteur de ce projet maire de la communes du projet et président de la CdC peut maîtriser l'élaboration du PLU et l'élaboration du SCoT. Il a incorporé son projet en éliminant arbitrairement les classements qui juridiquement empêchent un tel ouvrage dans cet endroit.

Ainsi le maire de Bretignolles, l'instigateur du projet de port entend supprimer la coupure d'urbanisation de la Normandelière qui entrave son projet de port sur ce site dans les documents d'urbanisme du SCoT et du PLU. Cqfd

1/3 – 5 [La face cachée du projet de port](#)

Pour bien comprendre : le projet de port, hautement improbable pour bien des raisons, sert de prétexte et de camouflage pour changer le zonage de tout l'espace naturel remarquable de la Normandelière.

C'est une manœuvre plan B dans une perspective sans la réalisation du projet de port. En effet le zonage se trouverait modifié de telle façon que rien ne s'opposerait plus à l'urbanisation de cet espace naturel remarquable, même sans port.



Malgré les avis sévères du préfet, la CDC a voté l'approbation du SCoT et l'a rendu exécutoire. **La La Vigie a aussitôt déposé un recours en contentieux près le Tribunal Administratif de Nantes.**

Quant au PLU la commission de l'enquête publique à rendu son rapport et ses conclusions le 21 février 2019, La suppression illégale de la coupure d'urbanisation de la Normandelière dans le SCoT et dans le PLU est rejetée par la réserve émise dans l'avis des commissaires de l'enquête publique sur le PLU : « *Cet avis est assorti de la réserve suivante : Rétablissement d'une coupure d'urbanisation sur le secteur de la Normandelière* ».

Ainsi dans sa conclusion, la commission d'enquête « *considère que la transformation de cet espace de la Normandelière sur plus de 60 ha constitue une grave atteinte à la protection des espaces naturels et ne contribue pas une gestion économe de l'espace* ».



La "consultation préalable" réglementaire sur le soit disant nouveau projet de port organisée par la CDC a subi un échec de non participation des administrés communautaires. Le rapport de la consultation a été approuvé par le conseil communautaire et **le dossier du projet de port a été déposé en préfecture avec la demande de mise en enquête publique à la fin juin 2017.**

Mais rien ne va plus, les services de l'état sont alertés.

L'Enquête Publique du projet de port de 2018,

Demande à nouveau d'une DUP pour un projet non substantiellement différent

Tous les points d'objections majeures restent et demeurent inchangés dans la nouvelle configuration.

Principalement ce dossier repose sur la demande d'autorisation d'utilisation du domaine public maritime impérative en vertu des articles L 411 et 2 du Code de l'Environnement.

La Zone NATURA 2000, dite Zone de Protection Spéciale (ZPS) de l'île d'Yeu au continent Jusqu'au au trait de la côte de Bretignolles couvre une partie du projet de réalisation du port de Brétignolles, dans sa partie sur le domaine public maritime.

Suite à une lettre de demande de dérogation du Maître d'ouvrage le 21 janvier 2011 voici la réponse faite le 28 juillet 2011 au Maître d'ouvrage par Mr le Préfet du département de la Vendée, il indique que cette dérogation ne peut être obtenue que si le Maître d'ouvrage « *démontre que son projet répond bien à une raison impérative d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique : santé, sécurité, environnement, obligation de service public* ».

Autrement dit le dossier 2018 tente l'impossible : démontrer à l'état que le projet répond bien à une raison impérative d'intérêt public majeur, rêvant d'obtenir une Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

La réserve de l'avis de l'enquête sur le PLU condamne la légitimité de l'élaboration du projet de port sur cet endroit confirmé en coupure d'urbanisation.

Rien que pour ces dispositions de droit sur le domaine maritime et terrestre,
ce projet n'aurait jamais du être initié !

Partie 2

2-Les impacts écologiques

- 2/ 1 Le site globalp 13
- 2/ 2 La coupure d'urbanisation.....p 14

- 2/ 3 La ZNIEFF p 15
- 2/ 4 La zone humide classée..... p 16
- 2/ 5 Hydrogéologie du site..... p 18
 - Eaux souterraines..... p 18
 - Réseau veines et sources..... p 19
 - Carrière..... p 20
- 2/ 6 Espace public..... p 21
 - domaine maritime..... p 21
 - Transit sédimentaire..... p 21
 - Dune, plages, estran........ p 22
 - Erosion p 23
 - Dégâts déjà là..... p 24
 - Plan d'eau..... p 24

2 - Les impacts écologiques

2/1 - Le site global - Identifier les impacts



Ce qu'a dit le Préfet :

- » La Normandelière n'est pas forcément l'endroit pour installer un port de plaisance. »
- » Aucune commune ne peut se prévaloir d'un droit de réaliser un port sur son territoire. »
- » Aujourd'hui, je suis dans la mise en garde, mais le moment venu, je prendrai mes responsabilités.

Ce qu'a dit La Vigie :

a été entièrement confirmé dans le rapport de l'enquête publique de 2011 qui conclut par 7 avis négatifs.

Ce qui doit être dit :

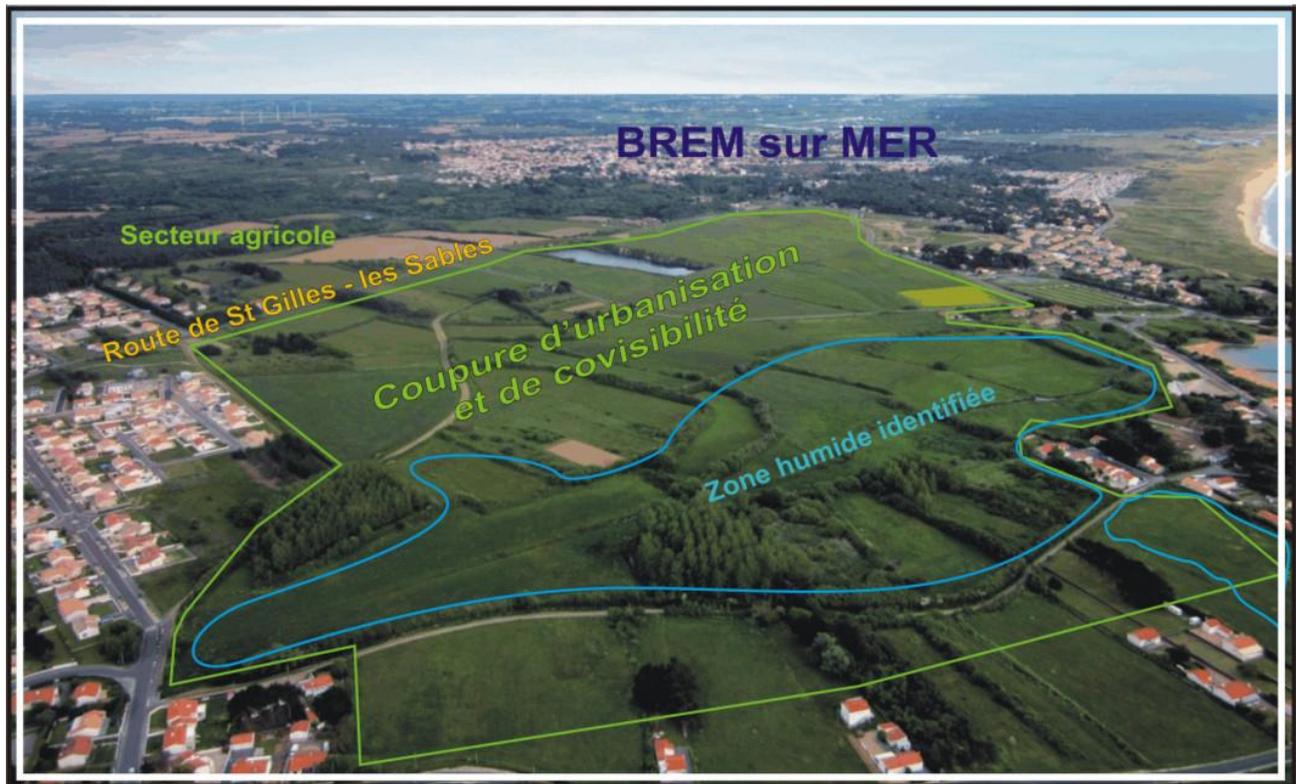
Alors que le trait de côte est en érosion naturelle inquiétante, le projet défoncerait la dune bordière et reculerait le trait de côte de plusieurs centaines de mètres à l'intérieur des terres !

2 /2 - La coupure d'urbanisation

Manoeuvre anti-environnementale, contraire à la loi littorale.

Entre le bourg et les quartiers de Brem-sur-Mer, cette zone naturelle de terre de pâture offre une précieuse covisibilité entre les terres et la mer et abrite :

- un dolmen classé - une zone humide classée - une ancienne carrière réserve de 340 000 M3.
Le site est identifié en zone de coupure d'urbanisation et de covisibilité dans le POS de 1998.
Ce classement fait obstacle au projet de port de plaisance de la municipalité.
Le maître d'ouvrage a fait disparaître ce classement dans l'élaboration du SCoT et du PLU.



Autrement dit, il a fait sauter le verrou de protection pour livrer ce site naturel remarquable aux convoitises des aménageurs sans scrupule.
Pour bien comprendre, le projet de port, hautement impossible pour toute ces raisons.

La véritable raison pourrait être une perspective sans la réalisation du projet de port. En effet le zonage se trouverait modifié de telle façon que rien ne s'opposerait plus à l'urbanisation de cet espace naturel remarquable même sans port.

Avec un montage stratégique douteux, la municipalité a pris acquisition de la ferme d'élevage de chèvres et producteur de fromage en bio, (soit 24 ha du terrain d'assiette de l'emprise du projet de port) auprès d'un promoteur deux semaines après que se dernier ait lui-même acquis ce bien.

Sans attendre une éventuelle autorisation du projet de port, dont la DUP autoriserait l'expropriation du propriétaire exploitant, le maire a voulu à tout prix anticiper l'éviction du fermier pour s'attribuer la maîtrise foncière et sortir ces parcelles du secteur agricole afin de justifier le changement du zonage dans le PLU.

Les conditions financières de la transaction ont donné lieu aux recours conjoints de La Vigie et de Monsieur le préfet de Vendée au Tribunal Administratif (TA) de Nantes.
Suite à ces requêtes, le TA de Nantes a condamné la municipalité de Bretignolles-sur-Mer à annuler la décision du conseil municipal qui a autorisé l'acquisition des terres de la ferme de la Normandelière.



2/ 3 La ZNIEFF II et la coupure d'urbanisation

(Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique).

Avertissement

2012 et 2013 : mises en garde des Préfets qui se sont succédés

Préfets de la Vendée :

- "La Normandelière n'est pas forcément l'endroit pour installer un port de plaisance. "
- "Aucune commune ne peut se prévaloir d'un droit de réaliser un port sur son territoire. "
- "Aujourd'hui, je suis dans la mise en garde, mais le moment venu, je prendrai mes responsabilités. "

Pour bien marquer la contre indication du choix de ce site pour le projet de port, les services administratifs concernés ont fait un porter à connaissance à la municipalité en **2016** présentant [une nouvelle carte de délimitation des zones appelées ZNIEFF](#) (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique). Cette nouvelle cartographie inclut ces terres considérées par le POS en zone de coupure d'urbanisation de la Normandelière comprenant la zone humide.

Ironie du sort, le document est assorti des listes de références des études qui étayent le bien fondé du classement de cette zone et, surprise :

il s'agit des études faunistiques et floristiques diligentées et financées par La Vigie sur cet espace dans le cadre de son dossier remis à la commission d'enquête publique de 2011.

Ainsi, ce classement devra figurer dans le PLU, nul ne peut l'ignorer !

2/4 - La zone humide classée

La zone humide du Marais Girard s'étend le long du ru de la Normandelière depuis le bourg, au carrefour de la rue du Marais Girard et de la rue des Vignerons, jusqu'à la rue de la Source Elle est le **réceptacle des eaux météoriques du bassin versant estimé à 430 ha** et d'une partie des eaux pluviales canalisées sur le nord du site. Une grande partie était occupée par une exploitation agricole biologique en pâturage-fauchage, le reste en sylviculture.



Cette zone humide est composée de prairies humides, peupleraie, haies de saules bordées de fossés et cultures. Elle est traversée par un ruisseau Nord-Sud s'écoulant à la mer au niveau de la Normandelière. C'est une zone naturelle d'expansion des crues. Cette rétention des eaux, qui inonde les prairies, joue un rôle indispensable au maintien du cycle de l'eau. Les prairies humides capturent et retiennent les sédiments. Elles procèdent à l'autoépuration des éléments chimiques (nitrates, phosphores, métaux lourds, pesticides...).

C'est une zone riche en biodiversité indispensable à l'équilibre de l'écosystème qui abrite quelques espèces protégées.

C'est aussi un milieu des plus délicat et fragile. Il n'est pas concevable de tolérer quelque intrusion que ce soit sans provoquer une altération irréversible.

Les formules pieuses dites "*mesures compensatoires*" sont des actes de régression dans le devoir de protection de ces milieux si précieux pour notre avenir.

Dans ce projet d'infrastructure portuaire le maître d'ouvrage n'hésite pas, avec les cabinets d'étude, à user de ces formules déresponsabilisantes.



Bassin versant du Marais Girard **Zones humides** **Vallée de l'Ecours**

La fiche d'identification BRT26 produite par le SAGE Auzance Vertonne lors de sa première restitution en mairie précise et montre tout l'intérêt que représente cette zone humide pour sa biodiversité, sa fonction biologique, sa valeur naturelle paysagère et culturelle. Sa superficie est estimée à 14,9 ha.

Cette zone humide entre dans le champ d'application des protections et préservations définies par les articles du Code de l'Environnement L 211-1 et 211-1-1 précisant que cette protection relève de l'intérêt général.

Cette zone humide serait gravement impactée par le projet de port de plaisance.

Le petit décalage de l'implantation du bassin du nouveau projet, serait l'élément mis en avant pour annuler l'objection de l'impact de la zone humide (ZH). Foutaise ! La ZH serait quand même condamnée par cette infrastructure.

La structure hydrogéologique de la zone d'emprise du projet n'est pas compatible avec un tel ouvrage.

2/5 - Hydrogéologie du site



Dans tous les dossiers du projet de port, la nappe phréatique affleurante qui sous-tend la zone humide est totalement négligée. Le creusement du chenal et des bassins tranchera le biseau salé sur une profondeur de - 2m50 sous le 0 cote marine (CM), soit -12m50 sous le niveau du sol naturel. Outre le mélange éventuel eaux douces et eaux salées, la nappe serait menacée d'effondrement avec pour conséquence directe l'assèchement de la zone humide à plus ou moins long terme. L'installation d'un dispositif d'étanchéité des bords des 10 ha des bassins du port de 15 m de profondeurs, aurait un effet limité. Remarquons que les travaux d'excavation du trou pour faire le bassin seraient largement suffisants pour assécher la nappe. Il est difficile de dire que la zone humide survivrait après ce trou qui siphonnerait le secteur. En faisant ce trou, il est logique d'admettre que la zone humide serait altérée dans des proportions lui interdisant de conserver les mêmes propriétés qu'avant : son équilibre biologique et sa fonctionnalité. Cela montre que le déplacement du bassin ne pourra garantir l'équilibre de cet écosystème.

L'étude géologique du projet de port de 2010 nous renseigne sur la géologie du lieu.

La zone humide du Marais Girard s'établit sur un site de composition géologique très variée. Les différents substrats du sous-sol sont hétérogènes. L'étude nous révèle qu'ils sont constitués de schistes, de microgranites, d'argiles vasardes, de sables et graviers. Quelle que soit la nature de chaque couche, leur porosité ou imperméabilité, permettent à l'eau souterraine d'investir le site en nappes phréatiques communicantes.

L'étude géologique ne renseigne pas sur les veines d'eau souterraines. Or ces veines d'eau souterraines issues de multiples failles horizontales ou verticales du toit rocheux, sont essentielles pour l'équilibre hydraulique de toute la zone.

Des veines d'eau souterraines quadrillent le site et jouent un rôle dans l'état hydrostatique de

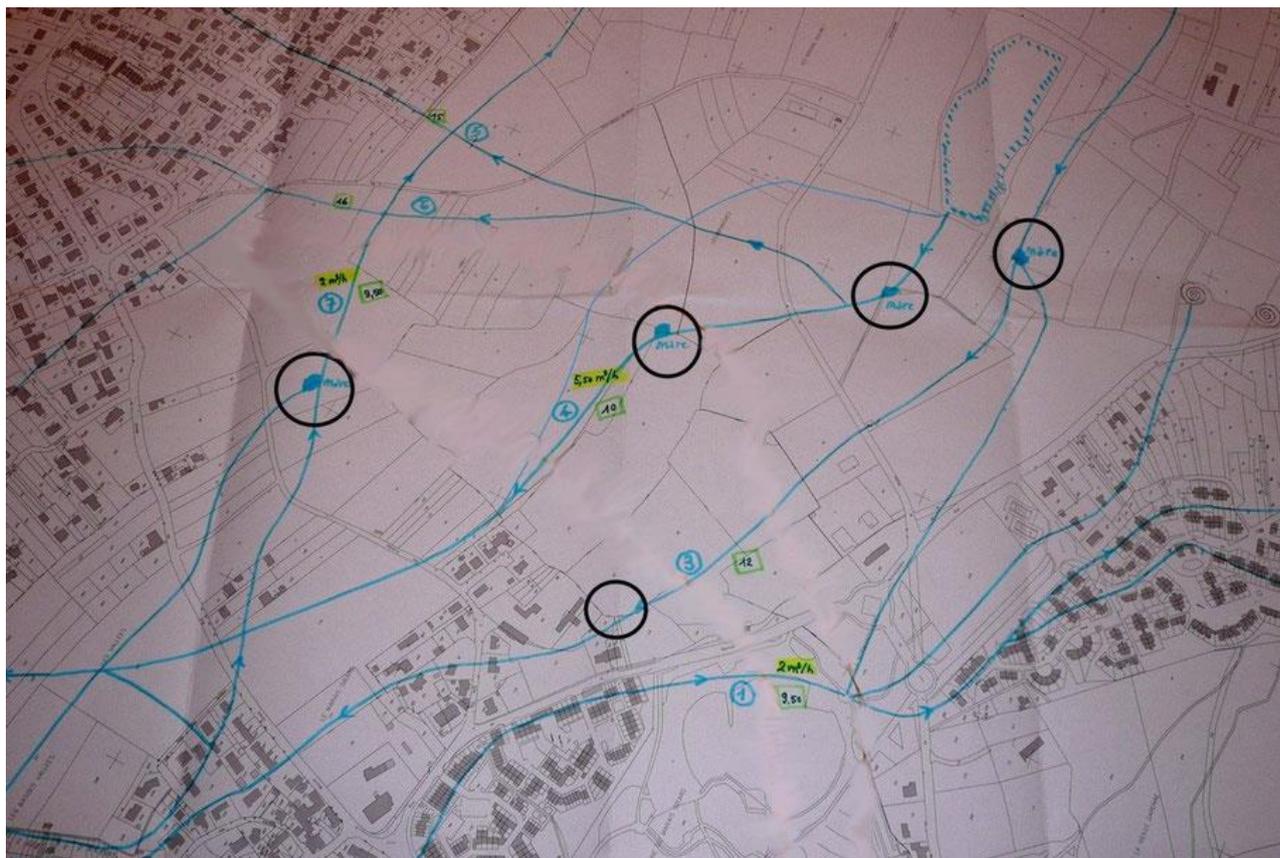
l'ensemble. Ainsi la carrière du Brethomé fait partie de l'ensemble hydrique de toute la zone et représente une réserve de secours d'intérêt général de 340 000m³ d'eau de qualité.

Les sondages piézométriques, mentionnés dans l'étude géologique, indiquent des valeurs de niveau de la nappe phréatique de +10,19 m Cote Marine (CM) en moyenne et de +7,49m CM au plus bas (sécheresse de 1990, mentionnée dans l'étude SOGREAH de 2002)

Le bassin de port et le chenal auraient été creusés à la cote de -2m CM. Le tracé de ce creusement traverse un terrain naturel (TN) qui est à la cote de +9m CM à 10m CM. Par rapport au terrain naturel (TN) existant, le trou aurait eu une profondeur de 12m, voire un peu plus pour le bassin. Ces veines d'eau souterraine seraient atteintes par le creusement. Il en résulterait une modification de l'équilibre hydraulique de toute la zone dont les conséquences seraient irréversibles.

2 /5 - 2 Le réseau de veines d'eau souterraines et les sources.

La Vigie a fait faire le relevé de ces veines d'eau souterraines in situ :



Le relevé de ce réseau de veines d'eau souterraines démontre l'importance de son lien et de son rôle sur le système complexe du site. Les veines n°3 et n°4 pulsent vers la surface à plusieurs endroits ; leurs résurgences constituent des sources qui entretiennent les mares indiquées sur le plan par des cercles noirs. Cela démontre à l'évidence que tout est interconnecté : nappe phréatique, carrière, veines circulantes, et que l'ensemble participe à l'existence et à l'équilibre de la zone humide.

Les interconnexions entre les différents réseaux d'eau souterrains de la zone humide sont un élément de la fragilité de cette zone. Toute intervention dans le sous-sol en un point de la zone entraînerait des variations et des disparitions de nappe phréatique, de veines circulantes, de mares, même apparemment éloignées de l'intervention. Aucune maîtrise des effets qu'induirait un tel acte n'est possible. Or ces eaux souterraines sont indispensables à l'existence d'arbres, de haies et même de puits éventuels.

La zone humide du Marias Girard doit impérativement bénéficier d'une protection administrative dans le PLU et le SCOT avec la coupure d'urbanisation qui englobe cette zone et s'étend jusqu'au dolmen.

2 / 5 - 3 La carrière du Brethomé



Faire un trou pour le port et reboucher celui de la carrière !

La carrière du Brethomé est d'un niveau constant avec 340 000 m³ d'eau de qualité. Cette capacité représenterait en cas de pénurie plus de 40 jours pour 50 000 personnes.

La carrière du Brethomé est un élément faisant partie de l'intérêt général dans le dispositif de la gestion de l'eau.

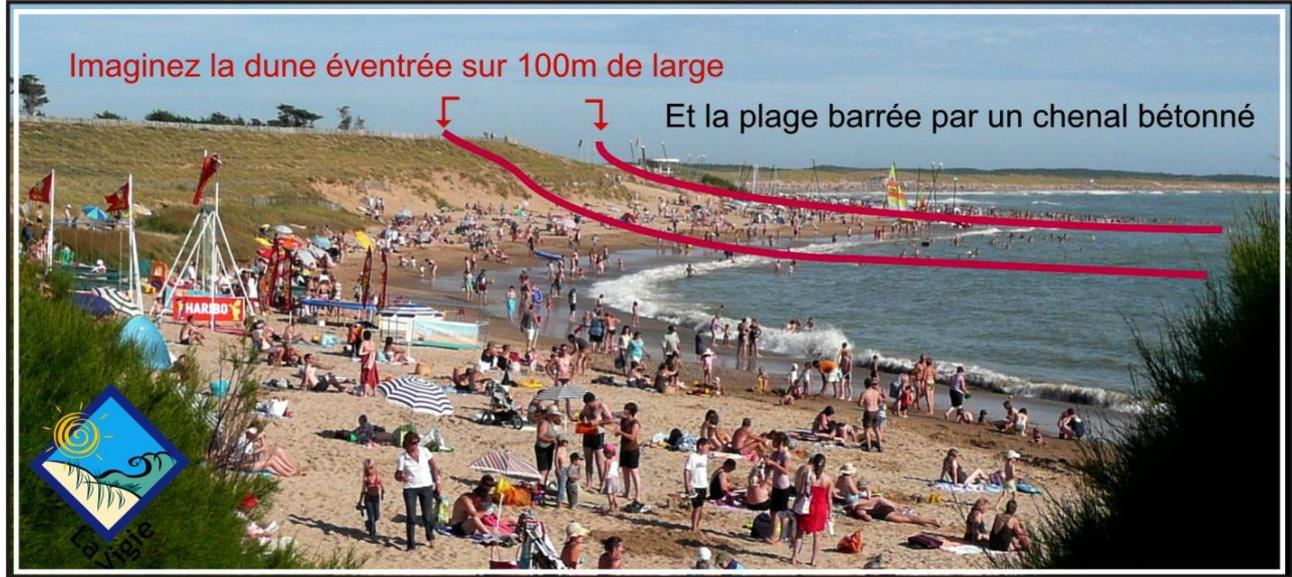
Décider de supprimer une réserve d'eau de qualité de 340 000 m³, uniquement pour faire des économies d'évacuation des déblais dans le projet du port, est contraire aux orientations de développement d'intérêt général et du principe de préservation.

Pour préserver cette réserve de 340 000 m³ d'eau de qualité, il conviendrait de classer cette réserve dans l'intérêt général ainsi : ZSGE (Zone Stratégique pour la Gestion de l'Eau). (article L.212-5-1 du code de l'environnement). Quelles soient petites ou grandes, l'heure est venue de ne plus considérer ces espaces modestes comme hors de considération de ces classements.

2 / 6 L'espace publique

2 / 6 - 1 Domaine maritime

La dune bordière - Les plages - L'estran - Le platier rocheux et la biodiversité marine



Coupure des plages / paysage détruit = vacanciers chassés

Une remarque s'impose : les deux plages, de la Normandelière et du Marais Girard, l'estran et le rocher appelé la Mouine qui sépare les deux plages n'ont aucune référence de classement ! De part et d'autre, le trait de côte et l'estran sont protégés par l'article L146-6 du code de l'urbanisme au nord et Natura 2000 au sud.

Ce site de plages ayant aussi une tradition d'accès à la mer pour les embarcations légères, quelques aménagements, conçus dans la limite de sa capacité d'accueil, sont présents pour ces activités de loisir : une école de voile, une association de propriétaires de petits bateaux à voile ou à moteur et de planchistes, un poste de surveillance des plages, une crêperie brasserie.

Un classement de l'ensemble du site serait-il impossible ?

Un classement serait de nature à lui donner un cadre de protection, tout en lui garantissant sa capacité d'accueil.

Avec ce projet l'espace public serait privatisé, attribué à une catégorie d'usagers et de surcroît par un investissement couvert par l'argent de TOUS !



2 / 6 - 2 Transit sédimentaire

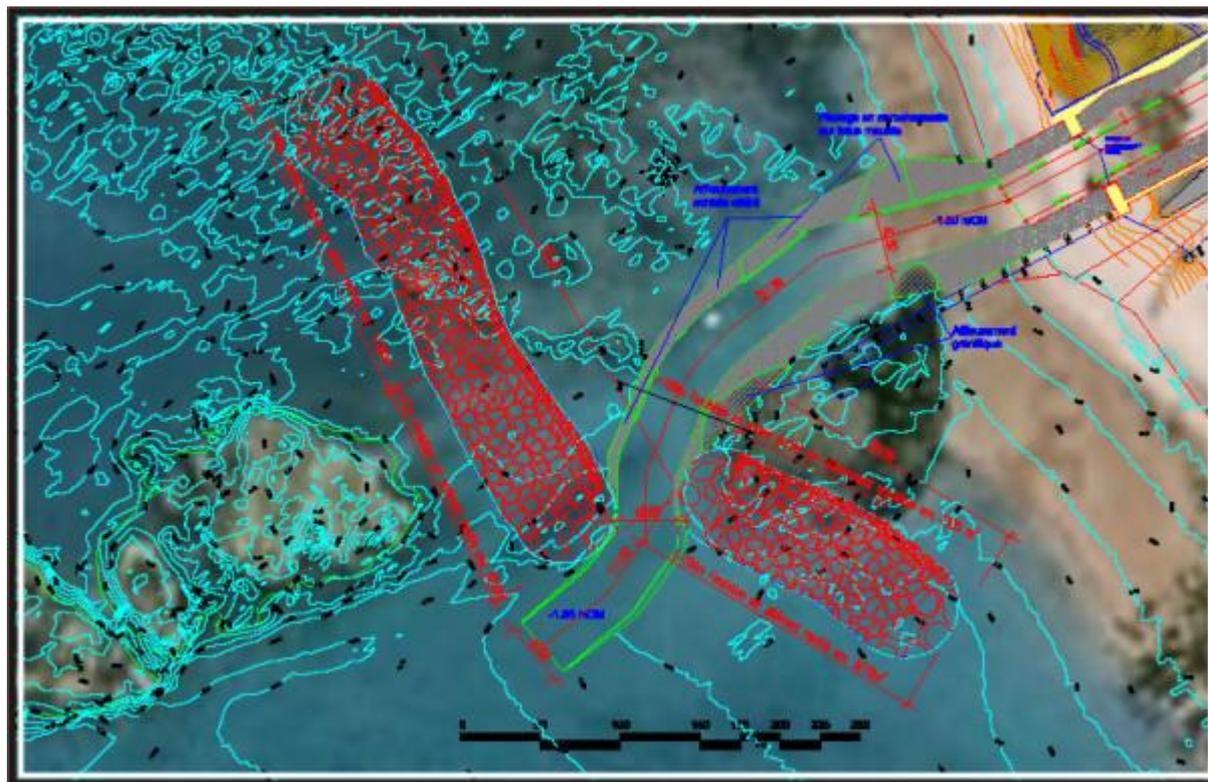
Attention danger !

Le projet entend modifier un site marin naturel non seulement dans son aspect paysage, mais aussi dans son fonctionnement.

Les deux masses d'enrochements artificiels et une double barre de béton pour former un chenal, représente une dérive du transit sédimentaire.

Aucune modélisation fiable sur ce lieu n'est possible. Cependant sur tous les ouvrages de contexte analogue les dégâts d'érosion accélérée sont énormes et sont provoqués par ce type de configuration.

Le trait de côte de ce lieu est déjà en dégradation naturelle par l'augmentation du niveau de la mer et les tempêtes.



2 / 6 - 3 L'érosion Phénomène naturel

Le maintien de l'existant est un véritable défi sur nos rivages. La prise de conscience des risques naturels invite à la plus grande vigilance dans le domaine des aménagements du littoral. La protection des personnes et des biens est la priorité absolue. Aucun nouvel équipement ne peut maintenant s'affranchir des règles environnementales et des principes de préservations. C'est le devoir des décideurs de l'aménagement du territoire, une haute responsabilité sur le littoral.

Alors que le trait de côte est en érosion naturelle inquiétante, le projet défoncerait la dune bordière et reculerait le trait de côte de plusieurs centaines de mètres à l'intérieur des terres !

Le promoteur du projet de port à la Normandelière ne doute de rien ! Comment peut-on prétendre un avenir exemplaire et l'innocuité d'une brèche dans le rempart naturel du cordon dunaire ?



Après le drame Xynthia

Le phénomène ne peut se réduire à la rareté. Les connaissances scientifiques d'aujourd'hui nous obligent à considérer l'évolution du dérèglement climatique. Le réchauffement et l'augmentation du niveau de la mer entraînent des intempéries et des tempêtes plus nombreuses et plus violentes.



2 / 6 - 4 Le site est déjà mis à mal !

La dégradation par négligence organisée est mise en œuvre sur le terrain.



Le secteur dune du Marais Girard en dégradation volontaire...

Sur le haut de la dune le détournement du chemin belvédère, soit disant pour les fouilles, érode la dune.

L'espace dunaire est livré au saccage. La protection de la dune par des ganivelles sur le haut de la plage est enlevée sur la partie correspondant au tracé du chenal dans le projet et uniquement à cet endroit !

Cela fait le jeu des enfants, mais sans les ganivelles c'est open pour eux en toute innocence.

2 / 6 - 5 L'affaire du plan d'eau

Dégâts programmés du plan d'eau

Prétextant l'obligation prescrite par l'état de faire des fouilles préventives d'archéologie sur le site du projet, le maire a décidé de profiter de la possibilité de faire exécuter ces travaux par anticipation.

Rappelons que cette autorisation de fouille d'archéologie préventive n'a pas d'obligation d'anticipation

Il y a faute ou volonté délibérée !

- *Le sondage pouvait être fait sans dégâts sur le coté et la partie en parking avec la même pertinence.*
- *Le protocole du contrat entre DRAC et municipalité pouvait prévoir la remise en état.*
- *Lors de la création du plan d'eau une investigation de sondage analogue avait déjà été faite au préalable sur son emplacement.*

Manifestement, le résultat était voulu, prémédité. En l'absence d'autorisation du projet, le promoteur veut donner l'illusion d'un projet acté qu'il va démarrer.

Défi honteux fait aux administrés et vacanciers

Le site de la Normandelière est l'endroit le plus touristique de la côte Bretignollaise justifiant à lui seul le slogan : "La mer à la campagne". Le plan d'eau de mer implanté juste en retrait des plages s'insère tout naturellement dans l'espace public maritime de l'estran et des plages.





La Vigie proteste -

<https://www.la-vigie.org/accueil/actualit%C3%A9s/>



750 personnes manifestent

Reportage : https://www.youtube.com/watch?v=Xv_c930otQY

Partie 3

3- [Un flot d'arguments](#)p 27

- Objections des méthodes.....p 28
- Des objections majeures.....p 29
 - o Sociologiep 30
 - o Navigation Bathymétrie.....p 33
 - o Economiep 34
 - o Les règlements.....p 35

3 UN FLOT D'ARGUMENTS



Les considérations spéculatives du promoteur tentent d'occulter les objections fondées.

- Elles sont impossibles à dissimuler.
- elles sont impossibles à éradiquer.
- elles sont impossibles à compenser.

Regardons la vérité !

La maire de la commune a transféré la maîtrise d'ouvrage du projet à la Communauté de Communes (CdC) dont il est le président. Il a engagé les 13 autres communes dans les dépenses dispendieuses des études.

Les résultats de l'enquête publique de 2011 sont sans appel ! Nul ne peut les ignorer. Aucune modification de plan du projet ne saurait, ni ne pourrait effacer les objections majeures.

3 /1 Objections des méthodes

Les classements

L'instigateur du projet fait tout pour échapper aux classements qui font obstacle à son projet :

Le maire et président de la CdC tente de supprimer la coupure d'urbanisation de la zone de la Normandelière dans le SCoT (*Schéma de Cohérence Territoriale*) et dans le PLU (*Plan Local d'Urbanisme*). Cette coupure d'urbanisation couvre le site du projet et forme une lourde objection au projet de port.

Ces manœuvres visent un profond changement d'affectation des zonages dont l'urbanisation serait l'enjeu, avec ou sans port.

Un classement pour préserver la carrière serait ignoré pour les mêmes raisons.

La zone humide identifiée et délimitée par les opérateurs du SAGE Auzance/Vertonne (*Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux*) est non-cartographiée dans les dossiers du projet et péremptoirement déclarée non impactée.

Le SCoT et le PLU proposent une régression au lieu de progresser dans la prise en compte et le développement des classements de protection de ce site remarquable.

Les classements réglementaires sont les témoins de la prise en compte de l'Administration pour protéger l'environnement et orienter les acteurs de l'aménagement du territoire vers le développement durable afin de préserver notre futur.

Le projet viole le respect des classements et ignore le principe de non régression.

Ces pages montrent la richesse de ce site exceptionnel en biodiversité avec un écosystème très fragile que certaines convoitises mettent en danger.

Sur le volet de la biodiversité, le projet n'échappe pas à sa grave implication dans l'atteinte des milieux, aussi bien côté mer que du côté terre. L'outil formulé (ERC) Eviter, Réduire, Compenser, tente des propositions mais se limitent à de belles formules vertueuses.

Expl. déplacer des espèces végétales et surtout animales relève de l'abus d'excuses ou de pure affabulation (*déplacement de massifs d'Hermelles installés sur le tracé du plan de chenal*) !

<https://www.youtube.com/watch?v=2S1dTsiC-oU&feature=youtu.be>

3 /2 Des objections majeures

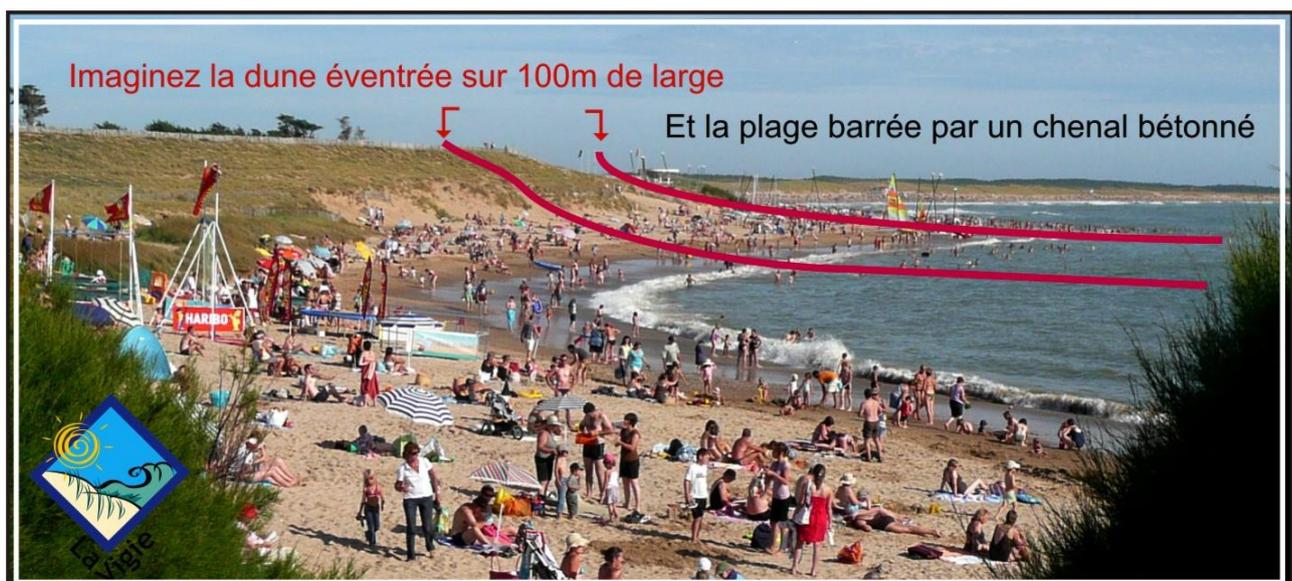
3 /2 – 1 Sociologie

Les plages du Marais Girard et de la Normandelière



Leurs situations en font les plages les plus fréquentées de Brétignolles ; elles disparaîtraient si le projet voyait le jour.

Destruction du site touristique le plus prisé de la commune dont le succès ne s'est jamais démenti; des milliers de vacanciers attirés chaque année par la beauté du site et son aspect naturel préservé.



Un détournement du bien public social et touristique - Comment peut-on envisager ça !

le clivage communal - *Malgré les sept avis négatifs et le constat social de l'enquête publique de 2011. Le maire initiateur du projet n'en démord pas et entretient la division.*

Le domaine public maritime est inaliénable.

Il ne peut y être dérogé que pour raison d'état avec une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) Le projet ne peut obtenir une DUP.

Coupure des plages - paysage détruit - plan d'eau supprimé - vacanciers chassés

L'espace public serait privatisé, attribué à une catégorie d'usagers et par l'investissement couvert par l'argent de TOUS.



Le site à toutes les caractéristiques pour être classé en espace remarquable



Chenal dit semi immergé ! ensablage certain avec une grave altération du transit sédimentaire

Pour asseoir le chenal, le creusement serait réalisé de façon à stabiliser le fond à la cote moins 1m50, sous le zéro de la Cote Marine (CM). Les rives sont prévues semi-immergées, plus ou moins selon les marées. Les dépôts sédimentaires rempliraient rapidement le fond du chenal jusqu'au niveau naturel, au moins à la cote OCM, et probablement bien plus aux grandes marées. Le principe est naturel et pourrait se propager jusqu'au bassin portuaire car il s'agit d'un bassin en cul de sac. Il ne dispose pas, comme dans un estuaire, de courant formant une chasse d'expulsion.



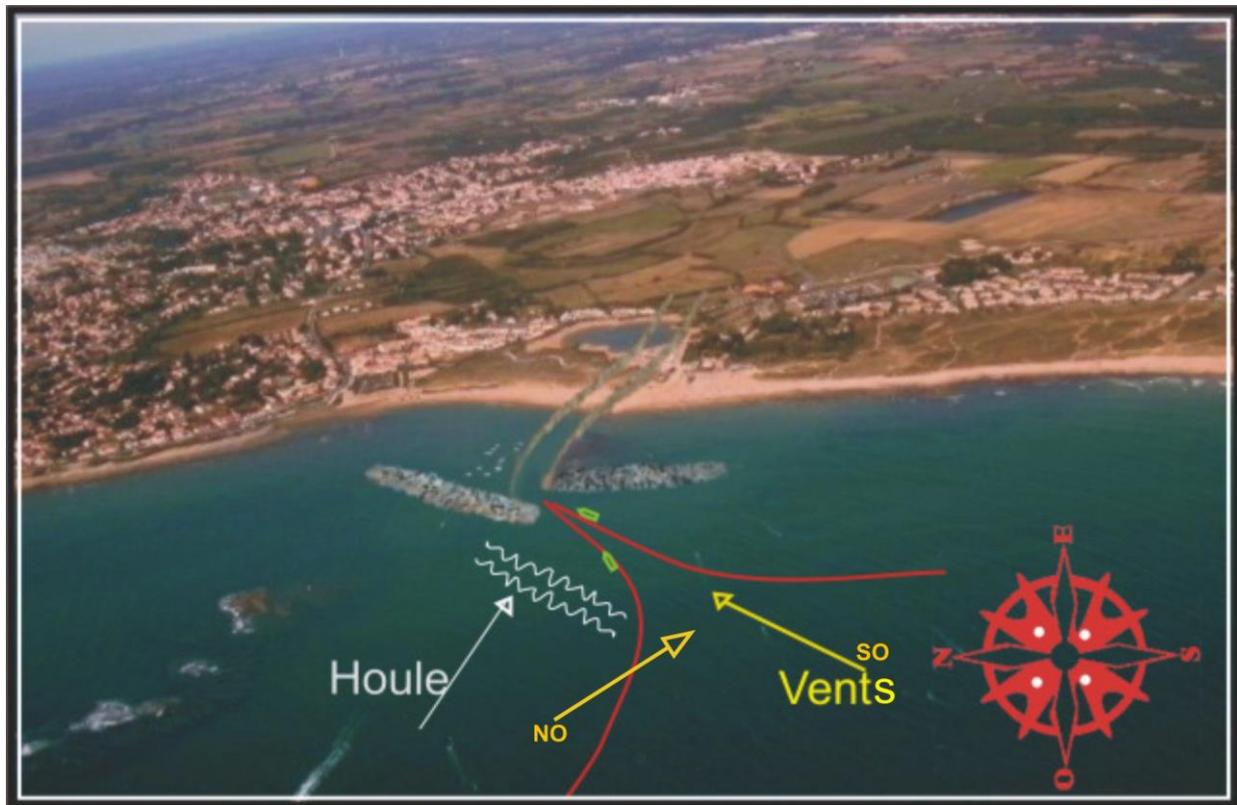
Compo/illustration - La Vigie

Le chenal porte la promesse de multiples désordres :

- ✓ La coupure du cheminement côtier par les plages et en retro littoral,
- ✓ L'inévitable destruction du paysage, artificialisation,
- ✓ La vue vers la mer, depuis le reste des plages, barrée par les récifs artificiels,
- ✓ L'impossibilité de fonctionnement de l'école de voile actuelle,
- ✓ Le dérèglement du transit sédimentaire et l'ensablement du chenal,
- ✓ L'inévitable trouble du milieu généré par les pollutions diffuses du port,
- ✓ Les dragages répétés en raison de l'ensablement du chenal.

Avec les boues issues du dragage du bassin portuaire dont le traitement n'existe pas et qui seraient simplement rejetées à la mer à quelques mètres du rivage la salubrité des plages ne serait pas garantie, ni d'ailleurs la biodiversité marine, notamment les bivalves et les massifs d'Hermelles locales.

Un accès à haut risque



A l'examen, la navigabilité se révèle dangereuse dès un 4 Beaufort. Les commentaires péremptores du maire se réfèrent abusivement au rapport de la Grande Commission Nautique, sans préciser que l'avis favorable est conditionné par la mention « Avec réserves ». Cet avis n'engage donc pas la responsabilité du principal signataire, ni des autres membres de la Commission, dont la composition assurément peut étonner les observateurs.

D'éminentes et impartiales personnalités ont déposé leurs analyses lors de l'enquête publique avec de sévères avertissements dans leurs conclusions.

3 / 2 - 4 Economie

Le modèle économique d'un autre temps

Le projet de port de Brétignolles-sur-mer s'inscrit dans le langage du développement économique. Seulement voilà il y a maintenant son pendant incontournable, le vocable inconditionnel le développement durable.

Le principe de l'investissement avec le concours de fonds publics et la garantie de l'emprunt par les contribuables doit servir l'intérêt général.

Le projet de port à la Normandelière se heurte au principe de l'intérêt général.

- D'une part il priverait un nombre énorme de vacanciers de jouir de ce site plage/baignade.
- d'autre part ce site serait alloué à une catégorie utilisatrice exclusive de cette infrastructure, ce qui reviendrait à une privatisation d'un espace public.

Côté financier, le délit argumentaire du promoteur est flagrant.

Les arguments de retombées économiques sont péremptoires, redondants et tendent à occulter l'absence d'intérêt général.

Le volet économique du projet s'appuie sur le chantage à l'emploi, et des revenus qui seraient produits par plus de consommation, de gaspillage et de pollution.

Ces visées exclusives ne sauraient légitimer les lourds impacts sur la nature, l'environnement et justifier de défigurer les paysages de notre territoire.

- Les emplois directs et induits sont insignifiants au regard de l'investissement. Les heures de travail fournis aux entreprises générées par la réalisation de l'ouvrage produiraient un intérêt mais pour ces entreprises seulement.
- la valorisation touristique mise en avant est contredite par la destruction de ce qui justement fait l'attrait de la commune : Son littoral naturel sans artificialisation est son capital durable.
- Les revenus d'exploitation mirobolants annoncés sont idéalisés.
- Les coûts de réalisation sont sous estimés pour les faire correspondre aux résultats d'exploitation rêvés.
- Les annonces de remplissage sont exagérément optimisées.
- L'estimation des charges d'entretien sont imprévisibles et sur le temps, elles chevaucheraient les remboursements de l'emprunt. (*Traitement des boues des dragages ?*)
- L'attrait du lieu serait médiocre pour des possesseurs de bateaux de qualité. Ils n'y trouveraient pas les plus de l'équipement d'entretien sur place, ni leurs critères d'environnement habituels. La moyenne des locations serait basse.
- En conclusion nombres d'observateurs sans parti pris estiment le business plan de ce projet à très haut risque.

Vouloir imposer l'aventure financière à Bretignolles avec ce projet n'est pas d'intérêt général

3/2 - 5 Les règlements s'imposent d'abord



Le projet de port de Bretignolles-Sur-Mer n'est pas une simple formalité. Il ne suffit pas d'en proclamer l'annonce pour en faire une promesse de droits acquis.

Le bien public est garanti par nos institutions et ne peut dépendre des seules volontés des élus. C'est pourquoi avant de lancer un tel ouvrage le promoteur du projet doit se soumettre aux règles de chaque aspect concerné dans le projet.

Tous les points feront l'objet d'une étude et seront présentés dans un dossier, l'Etude d'Impact (EI).

Le dossier d'Etude d'Impact (EI) a été soumis au préfet pour une demande de mise en Enquête Publique (EP).

A la demande de la préfète de la Région des Pays de Loire, le ministre Nicolas HULOT s'est saisi de l'Etude d'Impact du projet et a délégué La compétence de l'Autorité Environnementale à La formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae CGEDD) pour formuler son avis sur ce projet.

L'Ae CGEDD a rendu son avis le 30 mai 2018. Avec 29 recommandations le dossier a été présenté à l'Enquête Publique (EP) de début août jusqu'à mi Septembre 2018.

Le maître d'ouvrage a répondu aux recommandations et les a présenté à l'EP.

Les grands axes réglementaires



En terme de conformité un tel dossier doit rendre compte de l'implication du projet dans chaque volet régité par les textes de lois et des orientations législatives.

La liste est longue et les chapitres sont ramifiés pour couvrir tous les champs d'applications. Sans être exhaustifs ni détaillés ici, certains domaines sensibles sont à considérer d'un niveau supérieur et majeur. il en va ainsi de la loi littorale, du code de l'environnement, de la loi sur l'eau, du code de l'urbanisme, du code des collectivités territoriales, des règles de la santé et de la sécurité...

Les points de transgression potentielle



La veille et la compétence administrative sont les garants du respect des procédures. Mais la conduite des études du projet sont sous le contrôle du maître d'ouvrage. Les cabinets d'études sont dans un rapport fournisseur à client. La Vigie pour en avoir fait l'expérience dans le projet mené en enquête publique en 2011, a relevé la complexité des rédactions rendues dans les rapports d'études. Le rôle civique des associations dans l'analyse de ces dossiers jusqu'aux contre expertises est indispensable pour clarifier les points obscurs ou tendancieux des documents.

La mise à jour des classements de protection des territoires



Dans le cadre de la protection de l'environnement les dispositions permettant d'agir en préservation se décuplent. L'arsenal des classements irrite certains aménageurs. Le projet de port à la Normandelière se caractérise dans ce refus des classements que la nature à préserver exige.

Le projet proposé est décalé du progrès en cours et se montre dépassé, d'un autre temps, celui où la notion d'avenir de la nature était nulle.

Sur le terrain le projet prétend investir une zone dont les classements existants s'y opposent et où ceux qui concrètement sont à consolider sont menacés de suppression.

Le projet de port de plaisance sur le site de la Normandelière à Bretignolles-sur-Mer tente de forcer la loi littorale, les classements et leurs règlements pour envahir et artificialiser un territoire naturel et remarquable :

ZNIEFF - zone naturelle agricole en coupure d'urbanisation, zone humide, domaine maritime, domaine public de loisir, soit un ensemble dont l'écosystème et la biodiversité est à préserver impérativement.

Le maître d'ouvrage nie l'évidence d'être en présence d'un site de paysage de caractère traditionnel et d'espace remarquable d'une richesse exceptionnelle en biodiversité avec un écosystème fragile.

Quand le pouvoir s'affranchi du devoir,

Il renie sa fonction qui le charge du développement de l'intérêt général dont la protection de la nature et des sites remarquables.

Partie 4

situation.....	p 37
Quelques chiffres	p 38
Conclusions.....	p 38



4- Situation au 10 mars 2019

L'approbation du PLU par le conseil municipal de Bretignolles-sur-Mer prévu le 27 mars 2019 donnera lieu à des recours des associations contre cette décision et le préfet s'il ne la désapprouve pas lui-même.

Pour le projet de port, c'est à l'Etat seul de décider. Nous attendons l'annonce que doit faire le préfet, cependant les réserves des enquêtes publiques du projet de port et du PLU, conditionnent les décisions et l'agenda

Une autorisation du projet de port de plaisance à la Normandelière ne pourrait que déclencher des réactions en chaîne dont les conséquences s'apparenteront aux cas analogues de tristes mémoires comme SIVENS, NOTRE DAME DES LANDES...

5 Focus

Aperçu du projet de port en chiffres

La coupure d'urbanisation concernée, surface globale.....	80 ha
La zone humide.....	14,9 ha
L'emprise globale du projet de port.....	70 ha
Les bassins du projet port.....	9 ha
Longueur du chenal	490 m
Profondeur chenal et bassins à partir du 0 cote Marine (CM)	- 2m50
Hauteur du terrain naturel (TN) à partir du 0 cote Marine (CM) +/-	+ 10 m

Dimensions des récifs artificiels sur babord long. 350 m larg 60 m haut 6 m

Dimensions des récifs artificiels sur tribord long. 250 m larg 60 m haut 6 m

Volume des substrats de l'excavation
Répartition des délais

2 M m3
surface 70 ha m² hauteur ?

Capacité prévue 960 places

Coût prévisionnel de l'ouvrage 43 M

Durée de réalisation 3 ans

Dépenses engagée à ce jour 7 M d'€uro rien qu'en étude, propagande, acquisition de lopins de terres

Conclusions

Les soi disant besoins d'un tel ouvrage à cet endroit pour la filière nautique ne sont que des arguments dépassés et sans fondement sauf d'obscures intérêts privés car les alternatives sont évidentes aux Sables d'Olonne et à Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Ce projet prétentieusement écologique va à l'encontre des enjeux d'un avenir durable :

- des améliorations et développements à entreprendre pour les structures existantes.
- pour les réformes indispensables de la gestion des nouveaux modes d'utilisation de ce loisir en mutation.
- du respect de la nature et de l'environnement et particulièrement du littoral.

Un projet :

- ✓ anti-environnemental,
- ✓ En opposition avec la loi littoral,
- ✓ Economiquement trop risqué,
- ✓ Hors de l'intérêt général et sans utilité publique majeure.