

Contribution à l'enquête d'utilité publique concernant l'élargissement de l'apasse d'entrée et déplacement du chenal de Regnéville et la construction d'épis et rechargement de la plage de Hauteville sur mer.

### **Monsieur le commissaire.**

Après avoir consulté ce document d'enquête publique et pour avoir aussi eu l'occasion de participer à plusieurs réunions, depuis le début des années 90, consacrées en partie ou en totalité au dossier de protection de la dune de Montmartin et à l'ensablement du havre de Regnéville, je viens aujourd'hui vous faire part de mon avis favorable à l'action envisagée après autant d'années d'études et d'incertitudes.

Mon accord, fondé sur l'analyse du dossier présenté et la vision que j'ai de ce site et de son évolution comporte cependant plusieurs interrogations et suggestions dont je vous ferait part.

### **Agir ou Ne Pas Agir ?**

C'est bien la question de fond à l'origine de ce projet et c'est de fait une double question : Agir ou ne pas agir et agir pourquoi faire ?

Afin de mieux appréhender les conséquences de ces deux options, il me semble intéressant de distinguer la période passée avec les constats observables et ensuite les probabilités dans l'avenir.

### **Constats actuels**

#### **Ne pas agir :**

L'évolution du site telle que l'on peut l'observer grâce aux documents photographiques du chapitre 3.2- **Principales évolutions morphologiques de l'embouchure depuis la construction de la digue basse (1988)**- pages 125 et 126 - montre assez bien qu'en l'absence d'intervention, la sienne tend à se déplacer vers l'est sud est. Photo de 1979, page 126, le bras de sienne au sortir de l'embouchure vient rogner la dune de Montmartin.

Sur la photo de 1983, page 125 on perçoit nettement le prolongement en cours de la pointe d'Agon vers le sud- Sud Est et la raréfaction des réseaux de bras de rivière le long de la pointe d'Agon.

Cette évolution, qui concorde avec l'arrêt des extractions de sable qui s'effectuaient auparavant à cet endroit, entraînait une dégradation extrêmement forte de la dune de Montmartin au point que la mer a plusieurs fois envahi les prés situés derrière menaçant aussi gravement les habitations existantes.

**Ne rien faire** aurait assurément débouché sur l'arasement total de la dune et l'inondation des terrains situés en arrière menaçant directement les zones de culture et d'habitation de Montmartin et Hauteville.

#### **Agir :**

A contrario, la photo de 1998, page 126, montre très bien les effets de la réalisation des premiers ouvrages sous Montmartin. On sait qu'une partie seulement des travaux prescrits conformément aux résultats de l'étude en modélisation du site de 1981 ont été effectués. De fait le résultat est insatisfaisant mais cependant, cette photo permet de visualiser ces deux aspects :

1/ L'efficacité relative des ouvrages – digue basse et épis (maintenant enfouis sous le sable) – conformément aux préconisations de l'étude avec le rechargement très visible de la plage devant la dune et le détournement de la rivière vers l'ouest.

2/ L'impact négatif, très visible lui aussi, de la non réalisation des autres ouvrages prévus, chenalisation de la sienne + entretiens réguliers + création d'un épi côté pointe d'Agon. En résultent l'allongement très rapide de la pointe d'Agon, la création d'une grosse patate de sable en amont de la digue basse et le déplacement de la boucle de la sienne de plus en plus Est, allant jusqu'au contournement de celle-ci.

On voit donc qu'agir porte les effets attendus pour ce qui est réalisé mais que l'évolution actuelle sort des schémas qui étaient prévus, non pas parce que l'on a fait n'importe quoi, mais bien parce que l'on n'a pas réalisé tout ce qui était préconisé.

**A ce point de la réflexion, basée sur les évolutions passées et en cours, il faut se poser la même question pour l'avenir et ceci à partir de la situation actuelle.**

## **L'avenir.**

### **Ne pas agir ?**

Le document d'enquête, au chapitre 3.4, nous renseigne assez clairement sur ce qui se passera si, à ce stade de l'évolution on laisse les éléments agir, si on laisse la nature faire.

A l'évidence, le constat sur place confirme bien le risque immédiat de contournement de la digue basse et les conséquences assez évidentes que cela entraînerait. L'envahissement des terrains en arrière de la dune de Montmartin, aujourd'hui stoppés par les épis, redevient d'actualité dans un délai difficilement appréciable. L'activité agricole et les secteurs urbanisés et porteurs d'activités touristiques essentielles à l'économie locale sont à nouveau menacés ce qui représenterait un préjudice fort et un coût financier direct et indirect difficilement chiffrable.

Sur un second plan, l'évolution des bancs de sable à l'entrée du havre ont un effet multiplicateur dans l'ensablement de la baie du fait du frein opposé au courant de jusant plus faible que le courant de flot, lui même accéléré par l'effet de goulet au droit de la digue basse. Ce colmatage produit déjà des effets importants de transformation de secteurs jusque là sableux en véritables herbous.

Laisser le havre se colmater de la sorte c'est aussi le laisser se dénaturer et à terme perdre une grande partie de son caractère maritime avec des conséquences importantes sur l'écosystème, sa faune et sa flore.

*Voir si je trouve le document européen sur fermeture estuaires.*

### **Laisser la nature faire son œuvre ?**

Cela peut être évidemment un choix, mais ce choix se révèle ici plus idéologique que logique. La sanctuarisation d'un site est-elle la bonne réponse face aux problèmes posés par la protection de l'environnement et de la nature ?

Ce peut être un bon choix sur des sites réellement naturels restés sauvages où faune et flore sont les seuls occupants des lieux, ce qui est rarement le cas dans des pays aussi peuplés que les nôtres..

Mais en ce qui concerne des sites comme celui qui nous préoccupe aujourd'hui, travaillés de longue date par les mains des hommes, ce ne sont plus à proprement parlé des sites naturels. Ce sont, de fait, des sites où la nature tient une place prépondérante, comme en témoigne le descriptif de la faune et de la flore occupant le havre de Regnéville, et qu'il convient de protéger, donc d'entretenir, tout en maintenant de façon résonnée l'activité humaine qui s'y exerce. C'est il me semble le sens recherché dans la mise en place de Natura 2000.

Le havre de Regnéville en est un bon exemple : L'historique du port de Regnéville avec la constructions d'épis et digues du 19<sup>ème</sup> siècle à aujourd'hui et de l'utilisation des ressources de ce havre, tange et sable, témoignent des activités d'entretien qui étaient prodiguées, sans pour autant en faire un désert ou un « *noanimals land* ». Toutes les études reconnaissent aujourd'hui la qualité écologique de notre havre ce qui justifie, à juste titre, la nécessité de sa protection et les différents classements auquel il est soumis.

### **Agir pour quoi faire ?**

Les paragraphes précédents montrent bien les objectifs qu'il me semble important de poursuivre :

Redonner à la sienne un cours plus direct et empêcher l'envahissement des zones d'activité situées en arrière du front de mer est un des éléments essentiels au regard du coût humain et économique qui résulterait de ce processus.

Freiner l'ensablement total du havre et lui préserver aussi longtemps que possible son caractère maritime.

Enfin, élément complémentaire concernant la navigation sur ce site, où l'activité de plaisance à pris la suite des activités de navigation commerciales et de pêche qui existaient jusqu'à la première partie du XX<sup>ème</sup> siècle, amélioration de l'accès au havre qui devient de plus en plus étroit et dangereux du fait du rétrécissement de la passe et de l'accélération très importants des courants à cet endroit amplifiant fortement le phénomène de barre par vents de Sw à Ouest .

### **Analyse du projet présenté.**

Le projet proposé est issu de même étude en modélisation qui a prévalu aux travaux antérieurs et il consiste à poursuivre la réalisation des ouvrages préconisés .... Mais avec 20 ans de retard.

La partie non réalisée en 1988, vraisemblablement en raison de désaccords financiers entre les communes riveraines du havre réunies dans le syndicat baie de sienne, n'a pas permis de favoriser un retour de la sienne dans son lit ouest en induisant de plus des effets négatifs importants décrits précédemment.

Depuis cette date, l'étude d'impact a été complétée par de nombreuses études sédimentologiques ainsi que sur la faune et la flore, affinant les possibilités d'impact et les processus à mettre en place.

Les travaux envisagés dans l'embouchure du havre prennent en compte cette évolution et le déplacement du chenal vers l'intérieur de l'embouchure visant à shunter le bras qui attaque la dune de Montmartin me paraît répondre intelligemment au problème.

De même l'évolution des propositions d'épi côté pointe d'Agon me paraît appropriée.

Enfin, les réalisations préconisées sur Hauteville, qui paraissent d'une ampleur certaine, répondent à l'expérience acquise en matière de réalisation d'ouvrages en dur et aux effets de réfraction observés autour de ceux-ci. La réalisation artificielle d'une pente ayant pour but l'amortissement de la houle et du ressac. Ici aussi, les réalisations très anciennes sont là, à l'arrière desquelles se sont développées des activités que nous avons la responsabilité de protéger ... ou de laisser aller. Il s'agit bien de choix mais dont il faut mesurer toutes les conséquences.

## **Impacts des travaux.**

Il y aura nécessairement des impacts, mais les études menées, face à la complexité des phénomènes, et l'importante analyse réalisée quant à l'écosystème montrent le sérieux avec lequel la protection de l'environnement a été pris en compte ici.

Il me semble que de ce dossier ressortent deux éléments principaux : L'impact direct, temporaire et l'impact sur le long terme.

### **Impact direct.**

La technique retenue amènera la présence d'une importante flotte d'engins et camions sur l'estran. Cela se traduira évidemment par des nuisances avant tout sonores et visuelles.

Les schémas et l'organisation des travaux visent à préserver les atteintes à la flore dunaire et aux colonies d'oiseaux utilisant ce site soit pour y vivre, soit pour s'y reproduire, soit comme site reposoir lors des migrations.

### **L'impact sur l'estran sera donc réel mais limité dans l'espace et très temporaire :**

L'étalement sur trois mois, d'avril à juin, est un compromis entre les nécessités de préservation des espèces et les périodes de fortes marées rendant difficile, voir dangereux, les travaux envisagés, ainsi que les périodes touristiques.

Ces choix devraient donc permettre un impact très limité sur la vie de l'écosystème de havre, les travaux ne concernant qu'une très petite partie des 870 ha de superficie de celui-ci.

### **Impacts sur le long terme.**

Les travaux envisagés ne constitueront pas, comme on peut le lire sur certaines contributions, un bouleversement ni une dégradation de cet endroit du site, mais plutôt un retour à une situation antérieure.

Il s'agit en fait d'une méthode assez douce sur le long terme qui consiste au déplacement de masses de sable sans constructions d'ouvrages énormes et disgracieux, l'expérience prouvant que la presque totalité des épis et digues réalisés sont à terme recouverts par le sable, ce qui est un peu d'ailleurs le but du jeu.

Après une période de forte intensité des travaux, le paysage ne subira aucune dégradation majeure et reprendra son aspect habituel de banc de sables et de passages d'eau.

A contrario, l'amélioration du débit de la sienne, mais à condition qu'un réel entretien soit exercé, ne pourra qu'être bénéfique sur le fonctionnement hydraulique du havre et sur le maintien de son caractère à la fois maritime et naturel.

Cependant, comme dans toute entreprise, qu'il y ait intervention ou non intervention, il existe des inconnues. Il n'est jamais tout à fait certain, surtout dans un domaine aussi complexe, que les résultats soient exactement ceux attendus, mais la non action comporte tout autant de risques.

D'autre part, pour avoir rencontré, non pas à titre personnel, mais au cours de réunions de travail/conférence Mr Frank Levoy, il ne m'apparaît pas que ce scientifiques et son équipe soient des hurluberlus insensés et inconscients notoires ! Bien au contraire, nombre de questions posées lors de ces entretiens ont apporté des réponses et des explications qui n'apparaissent pas dans ce document et qui ont pu être confirmées lors d'une conférence tenue en 2005 sur les techniques de défense des côtes contre l'érosion maritime. Les explications données lors de cette conférence m'amèneront d'ailleurs à faire part de suggestions à ce sujet.

Enfin concernant l'hypothèse évoquée par certains d'une suppression des ouvrages réalisés précédemment, il me semble que cette suggestion ne peut sérieusement être envisagée et ceci pour deux raisons essentiellement :

- L'érosion qui s'en suivrai, si l'on voulait mettre en œuvre ce principe, difficilement appréciable puisque sortant totalement de la modélisation de référence, risquant d'amplifier encore les problèmes d'origine.
- Le coût de cette opération. La question posée étant de savoir jusqu'où on mène cette action ? Se contenter de supprimer la digue basse, par exemple ne permettrait pas de repartir sur une base seine et il faudrait pousser beaucoup plus loin le retour en arrière. Le chiffrage risque alors d'être autrement plus important que celui estimé pour la projet actuel.

Certes, la mise en place des nouvelles techniques douces de lutte contre l'érosion est un souhait louable et mérite qu'on y réfléchisse, mais il faut bien ici tenir compte de la situation existante très ancienne et qui rend à mon sens irréaliste cette proposition.

### **Le coût.**

Les coût annoncés sont ceux de 2002, ce qui fera l'objet d'une de mes remarques, autour de 740 000€ pour les deux opérations de creusement du chenal et de percement de la pointe d'Agon sont des coût importants mais pas monstrueux au regard des actions et des activités que les pouvoirs publics sont amenés à réaliser sur le territoire. Il ne me paraissent pas non plus monstrueux au regard des coûts que l'on pourrait avoir à supporter en cas de dégâts sur l'arrière pays.

D'autre part, dans le même ordre d'idées, les coûts peuvent ici être maîtrisés et connus, ce qui n'est pas le cas dans l'autre hypothèse.

En fin, ces coûts importants sont aussi le fruit de l'inaction depuis 20 ans et militent aussi pour que l'on agisse maintenant et que l'on n'attende pas 20 années de plus, ce qui amplifierait encore la note même si la dune de Montmartin pouvait encore résister jusque là.

### **Les manques.**

Comme je vous le précisait en introduction, mon accord sur l'essentiel du projet comporte aussi des remarques sur plusieurs points.

#### **Sur le plan financier.**

Il est regrettable que les coûts annoncés en soient restés aux estimations de 2002. L'évolution des prix et particulièrement des prix du gasoil, dont ce chantier sera gros consommateur, peut avoir un impact non négligeable.

#### **Sur la suite des travaux.**

Sauf à avoir loupé ce passage lors de la lecture, il manque aussi des précisions quand aux opérations futures étalées sur plusieurs années et sur les opérations d'entretien régulières. Il aurait été utile de préciser le niveaux de ces opérations et leur échelonnement sous forme de calendrier par exemple.

D'autre part, il manque aussi une véritable estimation de ces coûts futurs.

### **Petites suggestions personnelles.**

**Sur l'organisations des travaux.** Il manque dans ce dossier l'aspect contrôle de la réalisation des travaux.

Est-il prévu un contrôle des opérations pendant l'exécution de ces travaux ? Dans ce cas, quel serait l'organisme ou l'autorité chargé de vérifier que les entreprises exécutantes respectent bien les procédures de protection environnementales ?

Quel moyens seront dégagés pour assurer ce suivi ?

Le projet reste muet sur ce sujet et si rien n'est envisagé je crois qu'il serait important d'en imposer la prescription .

**Concernant la circulation des camions sur l'estran** et bien que ne possédant pas les références suffisantes pour en évaluer les réelles nécessités, il me semble que les fuseaux proposés sont très larges. Il serait je crois souhaitable de les réduire au strict nécessaire.

**Concernant la suite des travaux** et particulièrement les opérations d'entretien du chenal. Le descriptif des techniques proposées pour ces travaux de désensablement montre que le système de pompage permanent pose des problèmes surtout liés à la longueur des tuyauteries nécessaires et à l'obligation d'insertion de boosters. Ce qui entre autre booste aussi le prix des opérations.

Par contre en ce qui concerne les opérations de dragage d'entretien du chenal, il me semble que les longueurs de tuyauteries nécessaires pourraient être beaucoup moins importantes et se contenter de renvoyer le sable sur les abords proches, dune de Montmartin et comblement du secteur actuel de passage du bras de sienne.

Il me semble aussi que ce mode de travail est d'un impact moindre que bulldozers et camions à cette échelle. Ne serait-il pas judicieux de vérifier la faisabilité de cette méthodes ?

### **En Conclusion.**

Je réitère donc mon avis favorable à l'exécution de ce projet.

Vu les évolutions en cours, il apparaît clairement qu'il y a urgence à réaliser la première partie des opérations proposées par ce dossier ( ce qui est en réalité la seconde partie des travaux démarrés en 1988).

Il apparaît aussi clairement deux phases principales à cette opération :

Tout d'abord, réalisation d'une opération forte en rapport avec l'urgence de la situation suivie des autres opérations de dragage et de rechargement des plages prévues.

En ce qui concerne le rechargement des plages, la technique qui consiste à récupérer une partie du sable amené par l'érosion des plages adjacentes pour combler cette érosion n'est autre que la mise en application de la loi qui interdit le prélèvement direct, à des fins commerciales ou utilitaires et impose , mais prévoit, au titre de la protection et de l'entretien des sites, la possibilité de prélèvement, sous conditions de veiller à de re-déposer les substrats dans un périmètre défini autour du lieu de prélèvement

Ce projet répond assez bien à ces exigences.

Ensuite, il s'agira des opérations d'entretien du chenal que l'on peut considérer comme plus douces et qu'il conviendra d'organiser de façon à limiter au maximum les impacts.

Enfin, l'ensembles des autorités et des administrations ont donné leur aval parmi lesquelles L'autorisation du ministère de l'écologie, de la DIREN et de la commission départementale des sites. Ce qui est là aussi un gage du sérieux de l'étude menée et ce qui confirme la bonne appréciation des impacts qui résulteront de cette opération.

Fait le 17 Novembre 2006.

Michel Juhel à Regnéville sur mer