

Projets d'aménagement et protection des sites : le cas de Pornic

(Loire-Atlantique)

par Marcel GAUTIER

Les membres de la Société pour la Protection de la Nature en Bretagne connaissent déjà la manière dont l'on conçoit parfois celle-ci sur nos rivages. L'exemple que nous choisissons a le mérite de ne concerner encore qu'un projet. Disons tout de suite que sa prise en considération par la municipalité intéressée relève des meilleures intentions et que sa réalisation sera loin de constituer une atteinte à la beauté des lieux comme l'on en voit, hélas, trop souvent. Cependant, nous voudrions montrer ses inconvénients en nous plaçant à un double point de vue : protection du paysage et de la couleur locale, réaction des agents naturels aux travaux effectués sur les rivages. Bon nombre de nos lecteurs connaissent Pornic, petit port de pêche et station balnéaire sur la Baie de Bourgneuf, au Sud de la Loire. Décrivons d'abord le site qui nous paraît ici menacé.

I. — *LE SITE MENACÉ.*

Il s'agit du secteur de côte qui s'étend sur la rive droite de la ria, entre la plage de la Noëveillard, principale plage de la station, et la crique du Jardinot, fissure étroite dotée d'une plage en miniature, à 450 m environ vers l'amont (fig. 1). La côte est ici constituée par de basses falaises de 6 à 8 m de hauteur, tranchant les micaschistes d'un anticlinal hercynien, fissurées par des diaclases qui introduisent une grande variété dans leur physiologie, précédées d'un estran rocheux étagé des niveaux normanniens aux niveaux actuels, strié, lui aussi, de diaclases ouvertes qui diversifient son aspect. Il y a là un paysage littoral à la fois rude et aimable, d'une noblesse courtoise et mesurée dans ses effets. Depuis la fin du 19^e siècle, les menues falaises ont été coiffées de verdure et de belles constructions qui suffisent à montrer que le goût était alors plus sûr que de nos jours. Elles ménagent une voie de corniche, réservée aux piétons, qui sinue au gré des indentations ouvertes par les diaclases élargies, se perdant en étroites diramations de la largeur d'un sentier sur la

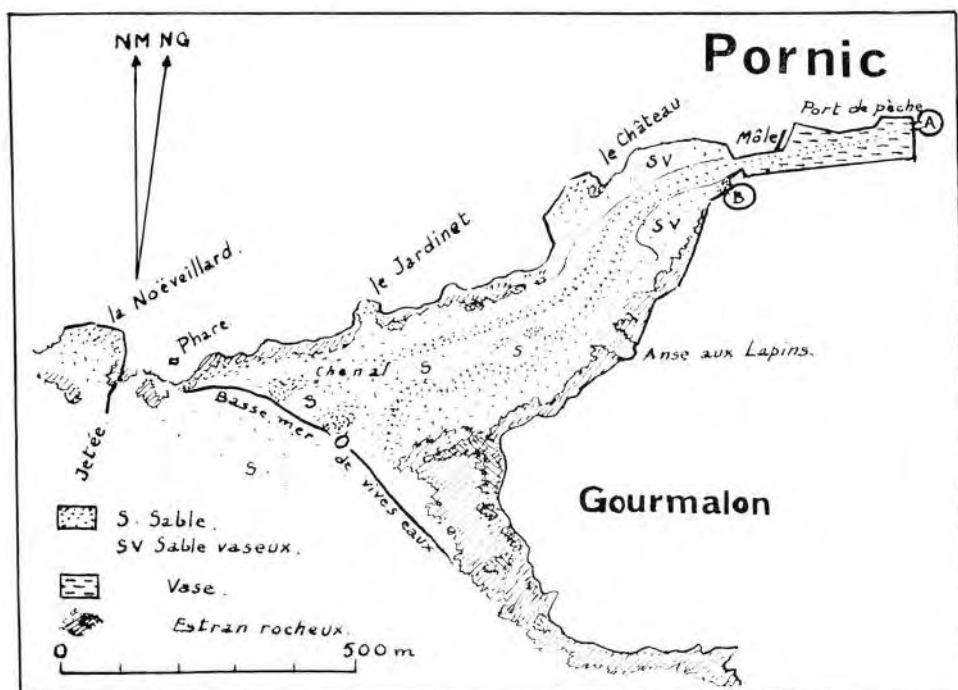


Fig. 1. — Carte du site actuel de Pornic.

partie supérieure des falaises. Une végétation spontanée, suffisamment basse pour ne pas masquer la vue, souligne les talus de ces petites voies. De là, l'on embrasse tout l'horizon marin, la corniche de Gourmalon sur l'autre rive, et les frondaisons toujours vertes qui sont un des charmes de la station. La partie menacée est la plus intéressante de la corniche, car elle correspond au débouché sur la Baie de la ria de Pornic, et donc au secteur où le panorama s'élargit.

Or, le 10 février 1969, la municipalité donnait un avis favorable au projet de délibération concernant la création d'un grand port de plaisance « en eau profonde ». Conçu par une Société privée, ce projet comporte le gain sur la mer de 40.000 m² de terrains entre la plage de Noëveillard et l'anse du Jardinot. Sur la plate-forme ainsi réalisée, « le promoteur prévoit 180 appartements de une à cinq pièces, soit environ 18.000 mètres carrés habitables ; un hôtel de 50 chambres avec restaurant, un club-house et des locaux pour le club nautique pornicais, un centre commercial de 15 à 20 unités, un parking de 300 voitures, station-service à terre et sur l'eau, piscine-terrasse, aménagement des accès et, bien entendu, tous les accessoires de la vie moderne. Sur l'eau, la construction d'un ensemble de digues en enrochement, de quais pour le bateau de Noirmoutier et pour la pêche, de cales de mise à l'eau et de carénage ». Une digue de 600 mètres de long « protégera un plan d'eau d'environ 5 hectares, permettant d'abriter 850 bateaux environ. Aires de stationnement pour les bateaux, appareils de levage pour la mise à l'eau, abris pour le rangement du matériel compléteront l'ensemble d'un projet grandiose qui modifiera, bien sûr, le magni-

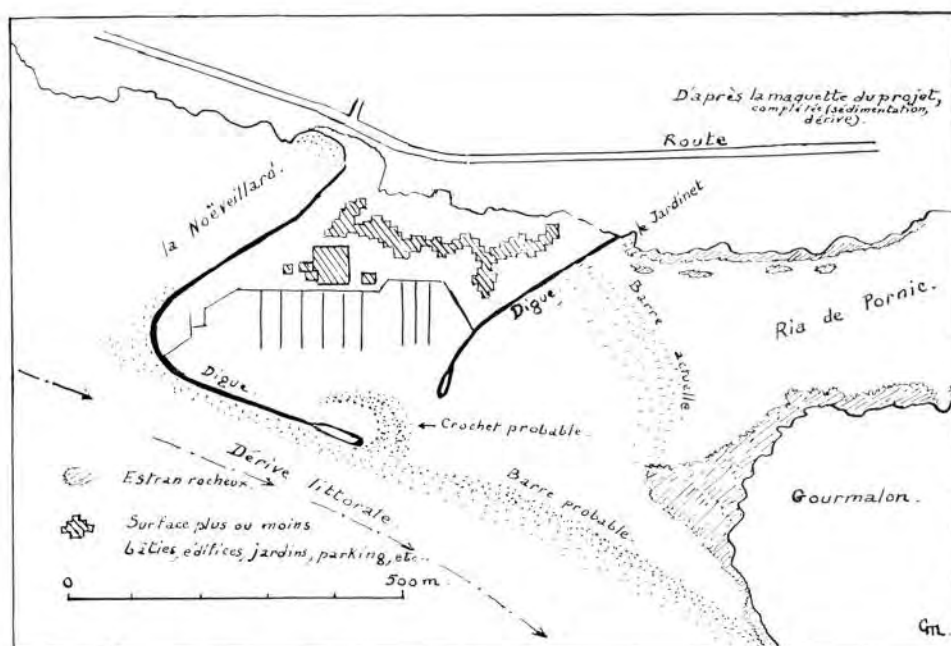


Fig. 2. — Projet d'aménagement du port de plaisance de la Noëveillard.

lique paysage qui s'offrait à nos yeux à l'entrée du port, mais qui devrait tout de même conserver à notre côte un aspect charmant, l'architecte ne prévoyant pas d'immenses coffres en béton, mais plusieurs immeubles séparés sur cette superficie de 40.000 mètres carrés, avec des espaces verts de façon à harmoniser l'ensemble des édifications et le paysage actuel, et sans faire perdre aux piétons de la corniche la vue sur Gourmalon ». Et l'auteur de l'article auquel nous empruntons les passages entre guillemets (*Le Courrier de Paimbœuf*, hebdomadaire du Pays de Retz, N° du 15 février 1969, page 2, rubrique de Pornic) de conclure : « nous sommes heureux de savoir que le projet de délibération prévoit la sous-traitance possible des ouvrages aux entrepreneurs locaux, ce qui ne peut qu'être favorable à notre population sédentaire, les travaux devant s'étendre sur plusieurs années » (fig. 2).

Passons sur les appâts bien amorcés et les réserves non exprimées qui pointent à travers ce texte et que chacun peut découvrir. Nous ne mettons pas en cause la bonne volonté des auteurs du projet, le désir de tous de réaliser un ensemble conçu pour substituer un paysage artificiel qui ne fasse pas trop regretter l'état de choses antérieur. Pis-aller, toutefois, incontestablement. Il est ainsi permis de ne pas partager l'enthousiasme de l'article cité plus haut, et le projet a d'ailleurs déjà provoqué la démission d'un des conseillers municipaux de Pornic, bâtonnier des avocats nantais, qui estime notamment que l'on ne peut toucher à la corniche de la Noëveillard sans la « mutiler ». Il est évident, et la figure 3 le prouverait à elle seule, que le paysage actuel, avec sa verdure et l'avantage qu'il tire à la fois de l'estran rocheux et des menus falaises très diaclasées que le projet fera dispa-



Fig. 3. — Le site menacé, vu de la Pointe de Gourmalon (avril 1969).
A gauche, jetée de La Noëveillard. A droite, au bord du cliché : cabines de l'anse du Jardinnet.

(Cliché Boris Loukianoff, Pornic)

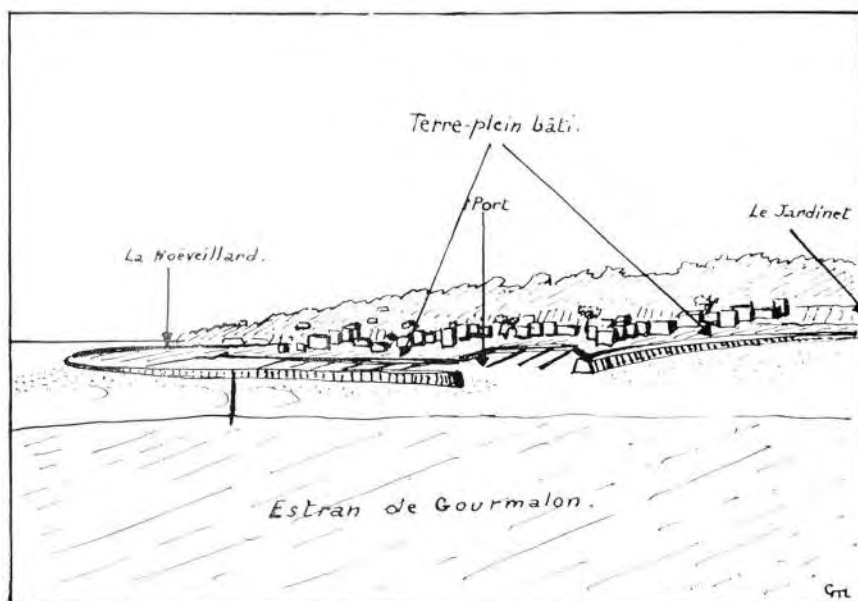


Fig. 4. — Aspect prévisible, dans l'hypothèse de constructions basses.

raître sous un terre-plein garni d'édifices, n'a rien à gagner à cette transformation (fig. 3 et 4).

II. — *LES INCONVENIENTS TOURISTIQUES ET ECONOMIQUES DU PROJET.*

Le charme naturel du paysage, jusqu'ici respecté par les villas, leurs pelouses, leurs parcs et leurs jardins qui couronnent la corniche en y mettant une note d'urbanisation bien comprise, sera diminué.

Le transfert du port de pêche, dont l'envasement complet deviendra inévitable (à quand son comblement et sa transformation en parking, suite logique du projet en question ?) ne sera pas profitable aux pêcheurs dont les barques voisineront avec une foule de plaisanciers. La navigation de plaisance est, certes, une activité sportive très digne d'intérêt, qui donne le goût et le sens de la mer. Mais elle n'est qu'une forme saisonnière, très temporaire, d'utilisation des loisirs, alors que la pêche, productive et permanente, mérite à ce double titre une attention plus grande. Le tourisme lui-même y perdra, l'un des plus puissants attraits de Pornic restant cette darse encaissée dans le fond de la petite ria (fig. 6), colorée, animée par le va-et-vient des petits bateaux de pêche dont l'accostage attire en été une foule de curieux. Sans doute, la pêche est-elle ici une activité d'importance médiocre : 28 bateaux, 300 tonneaux au total. Elle fait tout de même vivre, non compris l'artisanat qui s'y rattache, 80 pêcheurs et leurs familles. Elle procure, à la consommation locale, des produits de qualité durant toute l'année. Elle laisse l'illusion aux estivants que les fruits de mer et le poisson qu'ils recherchent au marché, dans les magasins du port et dans les restaurants ont plus de fraîcheur que ceux qu'ils trouvent dans leurs cités d'origine, encore que la production locale, par nécessité, soit copieusement renforcée durant la « saison » par des apports du Finistère et de Lorient.

Le transfert du port de pêche, prévu, deviendra rapidement inévitable pour des raisons que nous allons ci-dessous examiner. Qu'en adviendra-t-il des commerces des quais dont l'animation s'amoindrira ? Devront-ils eux-mêmes aller occuper les 15 à 20 emplacements à fonction commerciale réservés sur le terre-plein du nouveau-port ? Gagneront-ils à cet éloignement (plus d'un kilomètre) du cœur de l'agglomération ? Et pendant combien de temps la pêche profitera-t-elle du transfert ? Toutes questions qui restent posées. Car l'on peut craindre le pire en matière d'ensablement de la ria, et même pour les accès, dans un avenir assez proche, du nouveau port envisagé.

III. — *LES RISQUES NATURELS.*

Les études sur modèles réduit auxquelles on procéderait au laboratoire de Chatou ne peuvent tenir compte de la totalité des circonstances locales. En particulier, elles ne peuvent réaliser les transports de matériaux fins, sableux et vaseux, qu'effectue la dérive littorale. Ce n'est pas non plus par des prélèvements d'eau et des relevés de courants effectués sporadiquement au cours de quelques mois que l'on peut évaluer quantitativement ces transports dont l'intensité varie selon les saisons et les années. C'est



Fig. 5. — Le site menacé et le phare de Pornic, vus de la jetée de La Noëveillard.

(Cliché Boris Loukianoff, Pornic ; avril 1969)

par de longues et patientes études sur place que l'on peut seulement apprendre à les connaître. Depuis bientôt 10 ans, nous poursuivons des travaux de géomorphologie littorale sur les rivages continentaux de la Baie de Bourgneuf. Sans entrer dans des détails techniques, signalons seulement quelques faits.

Les sondages effectués en 1942 par la vedette « l'Echo » des Ponts et Chaussées permettent de conclure, depuis l'établissement des cartes marines (fin du 19^e siècle), à une élévation moyenne des fonds, du fait de l'envasement, entre Noirmoutier et les Roches de Bouin, de l'ordre de 12 cm au centre de la Baie, de 1,40 m au Sud du plateau de la Vendette, de 1,50 à 2 m le long des digues de Bouin. En outre, et ceci est d'importance en ce qui concerne notre propos, les interventions humaines peuvent accroître localement les dépôts de vase d'une manière considérable. Notre ami Jean MOUNÈS a noté, durant l'été 1961, une surélévation du fond vaseux de l'ordre de 40 à 50 cm en moins de 3 mois sous l'influence de l'implantation de 90 hectares de bouchots à moules au Nord de Fiol et de La Bouillie, de part et d'autre de l'estuaire du Falleron où l'épaisseur de la vase atteint environ 20 m. L'on est là, dira-t-on, dans le fond de l'entonnoir de la Baie, où la sédimentation vaseuse l'emporte sur les dépôts de sable qui prédominent dans le Nord de celui-ci, donc dans la région pornicaise. Mais en ce qui concerne la sédimentation sableuse, il en va de même. La granulométrie des sables montre un accroissement de la finesse de ceux-ci du NO au SE, de l'entrée de la Baie, à la Pointe Saint-Gildas, jusqu'au Collet, à l'embouchure du Falleron. Le fait est dû, pour une bonne part, à l'usure des sables au cours de leur transport par une dérive littorale dont l'existence est démontrée. Or, la masse



Fig. 6. — La darse de Pornic à marée basse, en avril 1969.

(Cliché Boris Loukianoff, Pornic)

des sables s'accroît, surtout en période hivernale, et le phénomène n'est pas sans relations avec les crues de la Loire, comme il l'est avec les tempêtes qui mettent en mouvement les dépôts proches de la côte et la portent vers elle, par une action en sens inverse de celle que les hydrauliciens appellent « undertow ». Nous l'avons constaté, au cours de l'hiver 1968-1969, sur toutes les plages à l'Ouest de Pornic : plages de l'Etang, du Portmain, du Porteau, des Grandes Vallées en Sainte-Marie.

Les photographies aériennes, prises en 1967 par l'I.G.N., font apparaître avec netteté l'action de cette dérive littorale. Des flèches de sable immergées s'accrochent partout aux pointes de l'estran rocheux, s'allongeant vers le SE. A la hauteur de la ria de Pornic, en particulier, elles sont très nettes (fig. 7). Elles tendent ici à fermer l'entrée du port. Action favorisée par les houles qui correspondent aux vents de N-NO qui sont les vents dominants dans ce secteur du rivage. La période de la houle diminuant en même temps que la profondeur, le dessin des crêtes reflète largement l'allure des isobathes (fig. 7) ; les crêtes se resserrent près du rivage et dessinent vers le large, surtout par vents du secteur Ouest, des courbes à convexité tournée vers le continent en s'écartant progressivement les unes des autres, comme le montrent les plans de vagues théoriques et la simple expérience directe. Par vents de N-NO, et même par vent contraire de NE, les orthogonales de la houle se présentent donc, devant Pornic, parallèlement à l'axe de la ria. Il en résulte une tendance à la formation d'un menu delta, provoqué par une barre devant l'entrée du port de Pornic, barre que sont là bien incapables de rompre les maigres chasses engendrées par l'ouverture de l'écluse qui ferme, au fond du port, l'étier de la Haute Perche (en A de la figure 1). Au reste, l'inefficacité de telles chasses est depuis long-

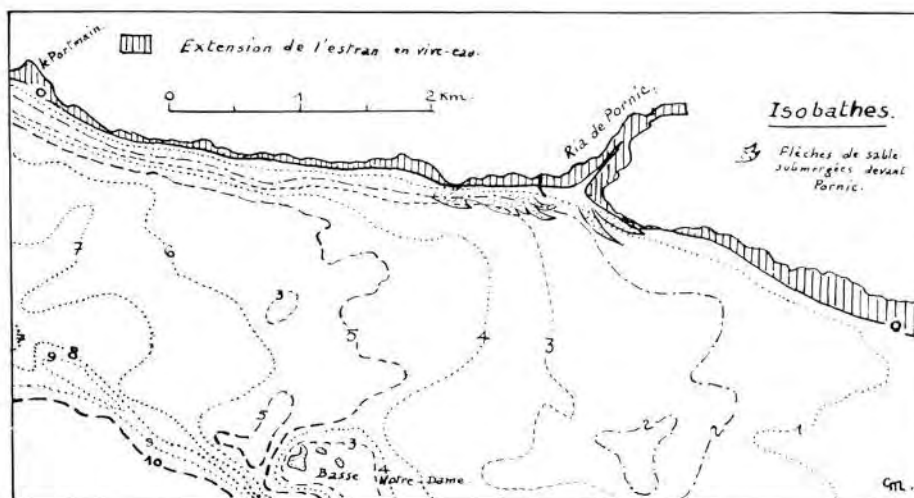


Fig. 7. — Carte bathymétrique des environs de Pornic.

temps démontrée. Et le prolongement du terre-plein des quais de la rive gauche a provoqué, en quelques mois, une accumulation notable de sable à l'amont de l'accostage du passeur, accumulation qui devrait susciter la méfiance (B de la figure 1). Le chenal d'accès au port, aux larges sinuosités, vient en outre ici border la rive droite, là où la construction du vaste terre-plein est prévue. Qu'arrivera-t-il lorsqu'il lui faudra s'infléchir vers la rive gauche ?

Qui plus est, tout ouvrage barrant une dérive littorale entraînant des sédiments plus ou moins abondants provoque, à la pointe de la digue, une diffraction de la houle génératrice d'une flèche de dépôts en forme de crochet. Le fait s'observe, en particulier, non loin de Pornic, à la jetée de La Bernerie. Sans doute, un affouillement se produit-il simultanément en arrière du crochet. Mais c'est là phénomène de détail eu égard au développement de la flèche sableuse. Tous ces faits sont bien connus des spécialistes d'hydraulique maritime. Peut-on supposer que la digue de Pornic constituera une exception, alors que tout permet de conclure fermement au contraire ? L'on reparlera certainement, dans quelques années, de la progression de la flèche littorale sous-marine et de son crochet, des risques d'obstruction qu'elle fera courir aux accès du nouveau port et des dragages coûteux que le processus de comblement nécessitera. Rien, absolument rien, ne pourra contrarier une progression que les travaux envisagés auront favorisée. Ceci, d'autant plus que ce port « en eau profonde » s'élèvera là où les isobathes s'écartent davantage du rivage que dans toute la zone comprise entre Pornic et la Pointe Saint-Gildas ; autrement dit, là où la profondeur est déjà plus faible, à quelque distance de la côte, que sur tout le littoral situé plus à l'Ouest (fig. 7). C'est sans doute peu de chose pour de petits plaisanciers ; mais le port ne sera vraiment — et d'ailleurs provisoirement — « en eau profonde » que pour eux.

A l'extrémité de la zone où le transport des sables par la dérive littorale s'achève en venant butter contre l'épi protecteur de l'entrée du Falleron, c'est-à-dire au Collet-en-Bourgneuf, là où cesse le long cordon de dunes que ce transport a nourri, l'on a pu constater qu'un deuxième épi, construit en 1968, s'était rempli

de sable en trois mois. Tout ceci ne laisse rien présager de bon en ce qui concerne l'influence du prolongement de la digue envisagé à la Noëveillard pour abriter le port « en eau profonde » (!).

CONCLUSION.

L'on nous permettra donc, en tout désintéressement, d'être sceptique quant à l'opportunité des travaux envisagés à Pornic, et non seulement au titre de la protection de la Nature. Car ce n'est pas simplement elle qui se trouve mise en cause, encore que nous lui attachions beaucoup de prix. Mais il s'agit aussi d'adaptation aux impératifs naturels, et de lutte contre leur action nocive. C'est en fonction de ces divers aspects du problème que nous ne pouvons envisager sans craintes le projet actuellement étudié dans la station la plus active de la Côte de Jade. Comme souvent, et sans s'engager toutefois définitivement, l'on est allé loin dans la décision avant de procéder aux études « préalables ». Or, nous ne sommes pas ici à La Napoule, invoquée comme référence par les tenants du projet, c'est-à-dire sur une Méditerranée pratiquement sans marées et dont les grands fonds sont proches des rivages des Alpes-Maritimes ; nous sommes sur la Baie de Bourgneuf, où le marnage est assez fort, la profondeur faible et la sédimentation marine relativement intense. Ni la Siagne, ni le petit torrent qui dévale de l'Estérel vers La Napoule ne sont comparables à l'étier de la Haute Perche qui se traîne dans un marais. Quand saura-t-on tenir compte de la spécificité des rivages ?

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- BERTHOIS L. : Divers ; notamment C. R. Acad. des Sc., t. 224, pp. 2920-2922 ; t. 241, pp. 1605-1607 ; Quatrièmes Journées de l'Hydraulique, Paris, 1956 (La Houille Blanche, Grenoble, 1957, pp. 564-568).
- GAUTIER Françoise : L'attaque et la défense du littoral continental de la Baie de Bourgneuf, de la Pointe Saint-Gildas au Bec de l'Epoids (Mémoire de maîtrise de géomorphologie littorale, en cours de rédaction en avril 1969).
- GAUTIER M. : Etude géomorphologique de la côte rocheuse du Pays de Retz (Université de Rennes. Cinquantième anniversaire du Laboratoire de Géographie ; volume jubilaire dédié à Emm. DE MARTONNE. Rennes, 1952, in-8°, 453 p., pp. 147-166).
- GAUTIER M. et J. MOUNÈS : Note préliminaire sur les oscillations récentes du niveau de la mer en Baie de Bourgneuf (*Norôis*, 1967, N° 53, pp. 49-57).
- LARRAS J. : Cours d'hydraulique maritime et de travaux maritimes (Paris, 1961, in-8°, 459 p.).

En plus des auteurs cités ci-dessus, la Baie de Bourgneuf a fait l'objet de recherches de F. VERGER, actuellement Directeur du Laboratoire de géomorphologie littorale de l'Ecole des Hautes Etudes, à Dinard (sédimentation), d'A. CAILLEUX, Professeur de géologie à la Sorbonne (sables et galets des plages ; région des Moutiers), de M^{me} M. TERS, Maître de conférences à l'Institut de géographie de Paris (géologie des rivages et de l'estran), M^{lle} S. DURAND, Professeur de géologie à la Faculté des Sciences de Rennes (géologie du Tertiaire), D. GOULEAU, assistant de notre collègue OTTMAN, Professeur de géologie à l'Université de Nantes, spécialiste des problèmes de géologie marine et littorale (Etude hydrologique et sédimentologique de la Baie de Bourgneuf, thèse de 3^e cycle, Nantes, 1968).

Est-il besoin de dire que, selon l'usage, aucun de ces chercheurs, notamment les géographes ou les spécialistes de géologie sous-marine, à notre connaissance, n'a été consulté ? L'on aurait toutefois constaté, comme l'a fait D. GOULEAU, que les courants portaient vers le large, même au moment du flot, dans le chenal du Centre de la Baie. D'où la conclusion qu'il faudrait

rejeter là les matériaux de dragage. Mais D. GOULEAU a démontré que les courants de marée affectaient une allure giratoire dans le Nord de la Baie et que, de ce fait, le bouchon vaseux mis en suspension n'en sortait pas. Les matériaux de dragage, si la solution évoquée était appliquée, reviendraient donc tôt ou tard vers l'entrée du port de Pornic. Il faudrait aller les déposer loin vers l'Ouest, au large de Noirmoutier.

M. G.

NOTE ADDITIONNELLE.

La presse régionale, notamment *l'Eclair* de Nantes (numéro du 11 juillet 1969, page 3 ; pleine page !), a donné une photographie aérienne retouchée pour y porter les installations futures, du nouveau port prévu. L'on y note que les constructions envisagées sur le terre-plein, à part la « capitainerie », ont disparu, et que celui-ci s'étendra seulement sur 14 000 m² environ. Mais il semble pourtant que l'on s'adresse encore à certains commerçants pour savoir s'ils consentiraient à installer un magasin sur ce terre-plein. L'entrée de la ria apparaît beaucoup plus large qu'elle ne le sera, comme le prouvent les cartes qui ignorent les effets trompeurs de la perspective. Le texte ajoute que le port sera réservé aux plaisanciers. Les bateaux de pêche continueront donc d'utiliser l'ancienne darse dont nous disons plus haut ce que sera le sort du fait d'un envasement et d'un ensablement certains. La « fiche technique » (sic) qui accompagne le montage photographique et son commentaire fait état d'études hydrauliques effectuées par le Service de la Navigation maritime de Nantes et par le Laboratoire central d'hydraulique de France, à Maisons-Alfort. Les études du premier de ces services ont, sans aucun doute, été sérieuses ; mais il aurait fallu plusieurs années pour obtenir des données complètes, compte tenu des variations climatiques et de celles des phénomènes hydrauliques conditionnés par elles. Quant aux secondes, quel que soit leur intérêt, nous avons déjà dit plus haut que les modèles réduits ne peuvent jamais reproduire la complexité des phénomènes naturels. La même fiche parle de profondeur « toujours supérieure à 2 m au-dessous des plus basses mers » ! Il suffit de consulter la carte marine, ou celle établie par J. MOUXÈS, et plus encore l'une des photographies qui illustrent le présent article pour se persuader du contraire. Le port se situera, sauf déroctage et dragages d'un effet temporaire, dans la zone qui assèche complètement lors des grandes marées, mis à part le petit chenal qui sera d'ailleurs dévié par une digue.

Nous maintenons donc notre mise en garde. Les travaux doivent commencer en octobre 1969, pour s'achever en 1970. Ils ne dureront donc pas « plusieurs années », comme on l'avait tout d'abord dit pour allécher les entreprises locales ; à moins de bâtir, avec leur concours, sur le terre-plein. Dans ce cas, c'est le montage photographique qui ne correspond pas à la réalité du projet. Que faut-il croire ? Puissions-nous avoir surestimé la nocivité des actions naturelles et nous être ainsi trompé ! Car il serait navrant que, dans quelques années, alors qu'il sera trop tard, l'optimisme officiel fasse place, pour le moins, au désappointement.

M. GAUTIER.