

Le nouveau port de plaisance de Pornic (L.-A.)

par Marcel GAUTIER (1)

Bon nombre de membres de notre société désirant être informés du déroulement des travaux du nouveau port de plaisance de Pornic (L.-A.), il a paru utile de rédiger une mise à jour de mon article paru dans le N° 58, de 1969, de « Penn ar Bed ». L'entreprise étant de caractère privé, non communale, il ne m'est évidemment pas possible de fournir les renseignements d'ordre financier qui sont sollicités. Je ne puis que me fonder sur les données livrées par le promoteur de l'affaire dans ses prospectus publicitaires, et sur des enquêtes personnelles, soit d'ordre scientifique, soit bornées à l'observation directe des faits confirmée par des photographies. Nous pouvons toutefois, de la sorte, tenter une « approche » de l'opération en l'absence d'informations financières ou expérimentales — telles que celles que permettrait l'examen des sondages effectués dans la zone intéressée de la ria de Pornic — dont il ne nous a pas été possible de disposer jusqu'à présent. En dehors de toute controverse, ces sondages seraient pourtant d'un intérêt scientifique évident. On connaît ceux de la Loire en aval de Nantes, mais on ignore ceux de l'estuaire de Pornic ! C'est donc par des méthodes indirectes que l'on peut estimer les résultats de ces derniers, du moins en ce qui concerne l'épaisseur du remblaiement flandrien et actuel.

★ ★

Les travaux du nouveau port de plaisance de Pornic, dont l'achèvement avait été primitivement annoncé pour l'été 1970, n'ont commencé qu'à cette époque, perturbant les ébats des baigneurs de la Noëveillard, principale plage de la station encore qu'elle soit très exiguë. Des camions chargés de gros blocs de leptynite, tirés des carrières de Rouans, à plus de 20 km à vol d'oiseau au nord-est de Pornic, se succédaient de quart d'heure en quart d'heure. Interrompus à l'automne, les déversements ont repris durant l'hiver 1970-71. D'abord accumulés le long de la falaise, là où doit se situer le terre-plein bordant le port, les blocs ont été déposés ensuite à l'ouest de la jetée de la Noëveillard, puis au-delà de celle-ci sur le remblaiement flandrien et actuel de l'estuaire. En mars 1971, le chantier offrait l'aspect représenté sur la figure 1.

(1) Voir notre article paru dans le N° 58, sept. 1969, de *Penn ar Bed*, sous le titre « Projets d'aménagement et protection des sites : le cas de Pornic » (pp. 129-138) et l'erratum publié dans le N° 59, p. 200.



Fig. 1. — Le chantier, en mars 1971, vu de l'angle NE de la plage de la Noëveillard. Au centre, l'ancienne jetée. A droite de celle-ci, l'amorce de la nouvelle digue.

(Photo M. Gautier)

La technique de construction consiste en un fort ballast de blocs rocheux établi sur le remblaiement même et sur lequel la digue est posée. A cet effet, un coffrage en forme de prisme droit à base trapézoïdale, reposant sur sa face large, permet de couler un emboîtement de béton épais dont le vide est rempli par un béton armé fait de cailloux de leptynite, provenant de la carrière de l'Enneri en Chauvé, à 8 km au nord-est de Pornic, de sable et de ciment. Le prisme est déplacé selon le tracé prévu, à mesure de l'avancement des travaux (fig.2). C'est là, du moins, le mode de construction utilisé jusqu'au stade de l'entreprise en mars 1971. Mais ce n'est là qu'une étape. Le 12 février 1971 en effet, par marée de 79, à 17 h. 40, c'est-à-dire une demi-heure après la pleine-mer, l'eau recouvrait totalement la digue en construction (fig. 3). Ce que l'on peut voir actuellement n'est donc qu'un premier état de l'ouvrage. Le soubassement haut de 4 m ainsi construit sera surmonté d'un mur épais, de 5 m de hauteur, portant une passerelle pour piétons. De grands glacis de blocs de leptynite, de part et d'autre de la digue, plus étoffés du côté du large, protégeront le bas de l'ouvrage. Pour l'instant, et sans préjuger d'une décision ultérieure, l'ancienne estacade de la Noëveillard est conservée. L'achèvement de la grande digue ouest et sud est prévu pour septembre 1971 et le port inachevé, devrait pouvoir abriter 250 bateaux au cours de l'été 1971 ; cela, sans interrompre la poursuite des travaux.

Le site que nous avons précédemment décrit et photographié devait être respecté. Tout ce que l'on peut dire à cet égard, c'est que le projet envisage, sur le terre-plein, la construction d'une



Fig. 2. — Au premier plan, le « ballast » de blocs de leptynite et le coffrage en forme de prisme ; à droite de celui-ci, le soubassement trapézoïdal décoffré ; « palissade » de tiges d'acier. Au second plan, l'estran rocheux et l'extrémité ouest de la plage de la Noëveillard. Au troisième plan, les parcs des villas (février 1971).

(Photo M. Gautier)

piscine, d'un club, d'une capitainerie, de locaux à usage commercial et d'une station de carénage. En outre, des habitations d'au plus trois niveaux, à l'usage des plaisanciers, sont envisagées à proximité, un projet immobilier complétant le projet portuaire. Les mois s'écoulant, des exigences nouvelles sont annoncées qui suscitent, ça et là, des protestations : suppression du petit jardin public de la Noëveillard et de ses chênes verts pour faire place à des bâtiments, aménagement de routes d'accès au nou-

veau port au prix d'expropriations éventuelles touchant certains riverains. Il est difficile de croire que l'ancien site ne prendra pas un nouvel aspect dont nous voulons espérer qu'il pourra s'insérer dans le cadre naturel. Nous redoutons toutefois l'effet véritable « mur de prison » haut d'une dizaine de mètres à marée basse que constituera la nouvelle jetée, masquant l'entrée de l'estuaire et la vue que l'on avait antérieurement sur la corniche de Gourmalon. Tout ce que peuvent dire ceux qui doutent des effets heureux de ces travaux portuaires ou qui protestent contre leurs incidences, reste, jusqu'à présent, lettre morte. Le vent souffle dans un sens et s'y maintient ; mais il peut un jour tourner. Rester dans l'expectative est donc, pour l'instant, solution de sagesse. Et l'affaire est d'ailleurs trop engagée pour que l'on puisse infléchir maintenant son déroulement.

Le port lui-même comportera, lors de son achèvement, 684 postes d'amarrage et des places non aménagées permettront de porter sa capacité d'accueil à 820 bateaux. Approximativement rectangulaire, il sera enfermé par deux digues et le quai du terre-plein nord, en s'ouvrant dans l'angle sud-est par une entrée d'environ 25 m de largeur, celle-ci n'étant pas encore fixée à quelques mètres près. Les anneaux d'amarrage seront établis de part et d'autre de sept appontements flottants, perpendiculaires au quai nord. Ces postes d'amarrage, donnant droit à tous les services du port, sont alloués par actions de 2 700 F chacune. Une concession de 50 ans a été accordée pour le port par l'administration des Domaines. Le tableau ci-dessous indique les prix de vente annoncés pour les emplacements, dits « prix de lancement », le nombre et les dimensions des emplacements de chaque catégorie, la valeur totale de ces emplacements :

Longueur en m.	Largeur en m.	Nombre d'actions de 2.700 F.	Montant en F.	Nbre d'emplacem. de la catégorie	Valeur totale des emplacements en F. actuels
6,00	2,00	7	18 900	107	2 022 300
6,40	2,40	8	21 600	71	1 533 600
8,00	2,90	10	27 000	252	6 804 000
10,00	3,40	16	43 200	146	6 307 200
12,00	4,00	20	54 000	39	2 106 000
18,00	4,80	29	78 300	52	4 071 600
25,00	5,80	36	97 200	17	1 652 400
Totaux				684	24 497 100

Il faut ajouter aux chiffres du tableau ci-dessus, une majoration de 2 1/2 % pour charges diverses, selon les renseignements que nous avons obtenus téléphoniquement, en mars 1971, au bureau de réservation de Pornic. De sorte que le montant de l'acquisition passe, en fait, de 19 372,50 F pour les plus petits emplacements, à 99 630 F pour les plus grands, à 27 675 F pour la catégorie la plus nombreuse et à 36 710,37 F pour le prix moyen de l'ensemble. La valeur totale des 684 emplacements prévus primitivement s'élève donc, compte tenu de cette majoration, à 25 109 527,50 F (plus de 2 milliards et demi d'anciens francs). En observant que l'amarrage d'un petit voilier exigera une mise de fonds de 19 372,50 F (près de 2 millions anciens), on peut penser que, dans de telles conditions, la navigation de plaisance n'est pas encore un sport à la portée de toutes les bourses ; même si l'engagement vaut pour un demi-siècle, ce qui d'ailleurs est long. Quant à la clientèle fortunée que d'aucuns espèrent voir



Fig. 3. — L'ancienne jetée de la Noëveillard et, à droite de celle-ci, la digue en construction dont seule émerge la « palissade » (une demi-heure après la pleine mer de coefficient 79, le 12 février 1971 à 17 h. 40).



Fig. 4. — La partie orientale du nouveau port à marée basse de coefficient 117, le 27 février 1971 à 12 h. 30. Au troisième plan, à gauche, la pointe de Gourmalon ; à droite, la pointe avancée du « ballast ». Faiblesse des profondeurs ; la ria assèche (à gauche).
(Photos M. Gautier)

affluer, d'autres sites et d'autres ports concurrents, plus avantageés qu'une station modeste à certains égards, pourront aussi la solliciter. Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre, aurait dit Guillaume d'Orange. Mais en notre époque de profit, il n'est tout de même pas mauvais de réussir pour persévérer. Souhaitons qu'il en soit ainsi à Pornic.

Les prospectus publicitaires, agréablement présentés, appellent toutefois quelques remarques. Certes, il ne s'agit pas de documents scientifiques et leur intention est tout autre que celle qui nous inspire. Mais on ne peut, quand on a passé des années à étudier ces rivages, en accepter tous les termes sans broncher. Passons sur le titre en gros caractères selon lequel « il n'y a plus de marée dans le port de Pornic ». Il ne peut que faire sourire ceux qui connaissent les lieux. Mais le texte insiste pourtant sur cette particularité pour le moins surprenante dans cette baie de Bourgneuf où le marnage atteint de 4 à 6 mètres. S'il en était ainsi, pourquoi ne pas s'être dispensé d'appontements flottants ? Sans doute dira-t-on que c'est là formule qui frappe, mais que quiconque saura nuancer. Quiconque sera venu sur place, un jour de marée de vive-eau ou même de marée moyenne, aura pu constater ce qu'il en est. Et les photographies 3 et 5 montrent qu'il y a toujours là un marnage sensible, comme on pouvait s'en douter. On parle de port accessible à toute heure de la marée, où « le bateau oubliera ses béquilles », la profondeur d'eau étant toujours supérieure à deux mètres. Actuellement, c'est inconcevable sans dragages importants. La carte marine, établie dans la dernière décennie du XIX^e siècle, alors que l'envasement et l'ensablement n'avaient pas atteint leur présent niveau, n'indique en effet de tels fonds que dans la partie sud-ouest du nouveau port. Des photographies prises par marée de 117, le 27 février 1971, à midi trente, alors que la mer déchâlait mal et restait à 25 cm au-dessus du niveau attendu, montrent non seulement la nullité des profondeurs dans la moitié est de l'emplacement prévu, mais là aussi où doit se situer l'entrée du port de plaisance (fig. 4 et 5). Manque total d'eau qui annihilerait, sauf dragages, les avantages relatifs de l'étroit secteur du port où les profondeurs naturelles dépassent actuellement 1 m ou 1,50 m. Mais le port doit être dragué jusqu'à la profondeur de moins 3 m SHM, et dragué aussi le chenal d'accès. On pourra dès lors parler de port en eau relativement profonde. Il serait envisagé d'entretenir ces dragages tous les deux ans. Espérons que ce rythme sera suffisant. Car l'on remarque déjà, pourtant plus en amont dans la ria, l'envasement du nouveau port de Gourmalon à l'est de la jetée qui fut achevée en mai 1970, et l'ensablement qui s'est développé, comme nous l'avions prévu, à l'ouest de celle-ci, c'est-à-dire du côté de la mer, en moins de dix mois. Processus qui ne fait que s'amorcer. Les dragages risquent fort d'être une entreprise de Pénélope.

A l'observateur désintéressé, il n'apparaît guère, par ailleurs, que la baie de Bourgneuf soit une « mer calme, abritée par l'île de Noirmoutier ». Noirmoutier est une île basse, atteignant tout juste, à son point culminant, la cote de 26 m NGF au sommet d'une dune. Les vents la franchissent avant de balayer, devant Pornic, 11 km de plan d'eau. L'île ne protège même pas le fond de l'entonnoir de la baie, ou le fait si peu que les digues de protection des polders, même du côté de Noirmoutier, ont été là maintes fois endommagées par les tempêtes. En outre, elle laisse ouverte, entre elle et le continent, une trouée de plus de

10 km par laquelle pénètrent les houles de Nord-Ouest qui sont ici dominantes. Si bien que même le nord-est de l'île, face à la baie de Bourgneuf, est attaqué. Tout le monde ici se souvient de la catastrophe du Saint-Philibert, des ruptures de digues de 1940 qui inondèrent les polders, de la tempête du 6 juillet 1969, survenue en pleine saison estivale, qui endommagea gravement la vedette des H.S.B. et maints plaisanciers dans la ria même de Pornic. Longue serait la liste des tempêtes qui affligèrent les riverains de la baie depuis le xvi^e siècle. Sans remonter aussi loin dans le passé, l'on peut dénombrer trente fortes tempêtes entre 1961 et 1967. Dans 55 % des cas, les pointes du vent atteignaient de 90 à 120 km/h ; dans 24 %, de 121 à 139 km/h ; dans 21 %, 140 km/h et plus. Les deux mois les plus touchés sont d'ordinaire janvier et mars. Mais il est de fortes tempêtes, encore que rares, de mai à fin août. Sans doute ne faut-il pas exagérer les dangers de la baie : il y en a bien de pires ailleurs. Mais le plaisancier doit tout de même les connaître, pour sa sécurité. Ce sont les tempêtes en vive-eau de Sud-Ouest et de Nord-Ouest qui sont ici les plus à craindre, et elles peuvent survenir même en été. Il n'en reste pas moins que des tempêtes en marée moyenne sont souvent dévastatrices, et notre documentation permettrait, le cas échéant, de le prouver. Dire que l'île abrite la baie n'est donc que le reflet d'une vue sommaire, à priori, du problème. Cet abri n'est que très relatif et l'expérience prouve,



Fig. 5. — La partie orientale du nouveau port à marée basse de coefficient 117, le 27 février 1971 à 12 h. 30. On aperçoit le « ballast », les prismes (ou « plots ») de béton, la « palissade » métallique qui les surmonte actuellement et, au premier plan, l'amorce du terre-plein nord.

(Photo M. Gautier)

une fois de plus, que des notions simplistes, conventionnelles sont en contradiction avec les faits.

Enfin, nous persistons à croire que l'ensablement et, accessoirement, l'envasement de l'entrée de la ria et donc de l'accès au port, phénomènes dont nous avons parlé ici même et sur lesquels nous comptons revenir bientôt plus longuement dans un article de la revue « Norois », sont ici fatals, compte tenu de ce que nous savons des mouvements des sédiments dans la baie et de l'effet inévitable des travaux en cours. L'entretien des profondeurs du port, ou leur accroissement, sera tâche à toujours recommencer en raison de l'épaisseur considérable, atteignant de 20 à 25 mètres, des dépôts argileux, sableux et vaseux qui masquent le talweg rocheux pré-flandrien dans l'entrée de la ria de Pornic. En effet le profil rocheux qui prolonge l'estran jusqu'à quelque distance de la falaise s'infléchit brutalement à l'aplomb du talweg. Des sondages par sismique réflexion, publiés en février 1971 (1), montrent que le paléolite de la Haute Perche se dirige vers celui de la Loire entre la côte et le Banc de Kerouars. Le fond rocheux est, dans le talweg, à moins 25 m en face de Sainte-Marie-sur-Mer, à moins 35 m au nord du Banc de Kerouars. En utilisant les sondages opérés antérieurement dans la ria de Pornic et, en amont, dans le marais, on peut évaluer à 20-25 m l'épaisseur du remblaiement devant la Noëveillard, compte tenu du fait que le profil en long du fond rocheux est irrégulier, accidenté de mouilles et de seuils. Point ne peut donc être question ici de draguer jusqu'à la roche en place. Ce qu'on enlèvera de matériaux meubles reviendra tôt ou tard, tant il apparaît que, dans le nord de la baie, les courants de marée forment un circuit tourbillonnaire ramenant à la côte les dépôts inconsistants que l'on peut immerger au centre de celle-là, et tant il s'avère de plus en plus que c'est surtout un stock sédimentaire ancien qui, sans cesse, est remis ici en mouvement. L'avenir, probablement assez vite, dira si nos craintes étaient fondées. L'entreprise chargée des travaux à l'expérience des ouvrages à la mer et cela, notamment, à Pornic même où elle édifia la digue de Gourmalon. Elle vérifie chaque jour les tassements éventuels après avoir effectué, préalablement au début de l'opération, les mesures des taux de compression du remblaiement de l'estuaire. Mais elle ne fait, comme il est d'usage, qu'exécuter au mieux un projet dont la réalisation technique, et non la conception, lui incombe. Pour l'instant, le chantier progresse et l'on pourrait dire sans jeu de mots qu'il a progressé, durant l'hiver 1970-71, « contre vents et marées ». En tout désintéressement, nous souhaitons « bon vent, bonne mer » à ceux qui travaillent sur lui.

(1) Y. DELANOE, A. DIEUCHO, D. GOULEAU : Structures et formations sédimentaires de la Baie de Bourgneuf (L.-A.) étudiées par sondages sismique réflexion (C.R. Acad. Sc. Paris, t. 272, 8 février 1971, pp. 797-799, une carte).