



SOMMAIRE

A) L'association LA VIGIE	Page 2
B) Projet de la Mairie de Brétignolles sur mer de créer un port de 700 anneaux à la Normandelière	Page 3
C) Pourquoi la Vigie est opposée à tout projet de port à la Normandelière ?	Page 4
D) Sur le plan de la sécurité	Page 5
E) Sur le plan de l'environnement	Page 7
F) Sur le plan de l'urbanisme	Page 9
G) Sur le plan financier	Page 10
H) Sur le plan économique	Page 11
I) Quel développement pour la plaisance en Vendée ?	Page 13
J) Conclusion	Page 14
K) Annexes	Page 15



A) l'association La VIGIE

L'association "La Vigie", association de veille citoyenne et écologique de Brétignolles sur mer a été créée le 3 avril 2003. Elle a pour objet :

- 1- de rassembler les amoureux de Brétignolles sur mer afin de mener une réflexion sur son avenir, de recenser les pratiques actuelles et analyser les projets futurs dans un souci de prise en compte des besoins de la population et de l'identité locale, de sauvegarde du patrimoine et des traditions, de protection des espaces sensibles et des sites imprégnés de la mémoire collective,
- 2- d'agir pour l'information de tous afin de préserver le libre arbitre de chaque citoyen,
- 3- de s'opposer à des projets portant atteinte à l'image, l'environnement, l'histoire et les pratiques culturelles de la commune,
- 4- de proposer des axes de réflexion pour des projets originaux respectant l'homme et la nature.

A ce jour, l'association La Vigie comprend près de 1 000 adhérents, habitants de Brétignolles sur mer, en résidence principale ou secondaire.

Durant la saison 2003, en juillet et en août, près de 3 000 usagers des plages de la Normandelière et du Marais Girard ont signé une pétition s'opposant à la création d'un port sur le site de la Normandelière.

Alors que la municipalité a tout mis en œuvre pour empêcher nos actions (refus de prêt de salles – interdiction de diffusion de tracts), le présent dossier comprend en annexe le descriptif des différentes actions menées à ce jour :

- Rendez-vous et courriers auprès de toutes personnalités susceptibles d'avoir un avis à donner sur le dossier du port,
- Conférences de presse / Dossier de presse,
- Lettre aux adhérents,
- Bulletins d'informations aux usagers des plages,
- Ainsi que tous les éléments et études susceptibles d'informer le plus largement sur ce projet.

L'association La Vigie s'est dotée d'un site Internet www.la-vigie.org qui reçoit 500 visites par mois et permet d'informer en direct toutes les personnes souhaitant en savoir plus sur le projet de port.



B) Projet de la Mairie de Brétignolles sur mer de créer un port de 700 anneaux à la Normandelière

Monsieur le Maire de Brétignolles sur mer a annoncé, fin janvier 2003, à l'occasion de la cérémonie des vœux, un projet de port à flot de 700 anneaux "en terre" à la Normandelière. Cet équipement est présenté comme un projet qui donnerait une identité à la commune et serait un outil de développement économique.

Un document fait par la mairie (en annexe page 23 à 31) a servi de support de présentation, en vue d'une consultation des Brétignollais en 2 collèges :

- 1) les électeurs
- 2) les résidents secondaires.

Le document, qui ne s'appuyait sur aucune étude sérieuse (courants, géologie, sédiments, sécurité, faisabilité économique, etc ...), a été présenté à la consultation sous une forme très flatteuse (pas de coût pour les contribuables, plus-value immobilière pour les propriétaires, emplois créés, etc ...) et sans indiquer les réserves du bureau d'étude SOGREAH, consulté par la Mairie en 1990 et en 2002 sur une pré-faisabilité :

- Risques de houle rendant l'accès impossible, endommagement des portes du bassin à flot, risques d'envasement, sécurité des usagers, etc ...comme nous allons le voir plus loin.
- La Mairie indiquait, sur ce document et lors des réunions publiques, que 80 % de subventions pouvaient être obtenues (Etat, Région, Département), que des préaccords étaient obtenus et qu'en conséquence, le coût serait neutre pour les Brétignollais.
- L'argument affiché qu'il n'était pas prévu d'urbanisation autour de ce projet ne précisait pas, de manière claire, ce qui est apparu plus tard : création d'un complexe hôtelier, quelle capacité ?, bars, restaurants, services etc ...

Sans entrer dans le détail de cette consultation qui, à bien des égards, n'a pas été faite avec la rigueur nécessaire, on constate que, ont voté pour :

- 51 % des suffrages exprimés des électeurs
- 35 % des électeurs inscrits
- 75 % des suffrages exprimés des résidents secondaires (3042 sur 4640).

Depuis, de très nombreuses personnes nous ont fait part de leur regret d'avoir eu à donner un avis sur une information tout à fait incomplète et tronquée.



C) Pourquoi “La Vigie” est opposée à tout projet de port à la Normandelière ?

- La commune de Brétignolles sur mer est dotée d’un littoral caractéristique, alternant platiers rocheux et longues plages de sable fin sur plus de 13 km. De nombreux points de vue laissent apparaître des vues perspectives remarquables, par exemple : le Marais Girard vers le phare des Barges – Les Sables d’Olonne.
- Brétignolles sur mer s’est positionnée, depuis quelques décennies, comme une station balnéaire au charme et à l’ambiance familiale, avec un handicap important : son littoral n’a jamais été hospitalier pour les bateaux, étant soumis en direct aux longues houles atlantiques et sans abris. Il n’y a jamais eu de marins à Brétignolles sur mer, juste des pêcheurs à pied.

Le port de la Gachère, situé non loin entre Brem sur mer et Olonne sur mer, a été interdit à toute navigation au 19^{ème} siècle, à la suite des nombreux naufrages de bateaux baleiniers, pris dans les rouleaux du platier “des Rochelles” situé devant l’embouchure de la Gachère, et des innombrables marins péris en mer. La même configuration qu’à la Normandelière ...

- Le projet actuel est critiquable sur les plans
 - de la sécurité,
 - de l’environnement,
 - de l’urbanisme,
 - des finances,
 - de l’économie locale.Ces critiques sont détaillées dans les pages qui suivent.



D) Sur le plan de la sécurité

Le projet de port ne prend pas en compte l'exposition aux houles longues d'Atlantique (de 260° à 285°, voir annexe page 114) secteur des plus fortes houles qui se transforment en déferlantes de secteur N.O., de 2 à 5 m de creux à l'approche de la côte, face à Brétignolles sur mer, 110 jours par an, 30 % du temps et en houle inférieure à 1,25 m 255 jours par an, 70 % du temps (étude SOGREAH, Fig.6, annexe page 113).

On peut estimer que, 180 jours par an, 50 % du temps, le port ne serait pas accessible, compte tenu :

- des vents dominants N-N.O. qui poussent vers le massif rocheux, puis de l'entrée prévue du port,
- de la houle forte, rendant la quasi-totalité des embarcations non manœuvrantes au ras du massif rocheux de "la Mouine" et qui provoquerait, de manière quasi-certaine, des naufrages dans les conditions de vent et de houles décrites ci-dessus. "Du point de vue nautique, la présence des platiers rocheux en bordure du chenal est dangereuse en particulier dès que l'agitation augmente." (Etude SOGREAH 1990).
- De plus, la présence de la porte à flot ou seuil, qui sera obligatoirement mis en place compte tenu du marnage important sur le site, limiterait le temps d'accès possible de 6 à 9 heures maximum par marée. (Etude SOGREAH 2002).

"Compte tenu de la protection assurée par les digues, l'agitation dans le chenal sera probablement réduite. Toutefois, par fortes houles, l'accès au port restera impossible, du fait des franchissements des ouvrages." (Etude SOGREAH 2002). Or par tempête d'Ouest, plusieurs fois par an, la houle pourra s'engouffrer dans le chenal.

"Il convient de préciser qu'une agitation inférieure à 0,5 m est souhaitable au niveau de la porte à flot, afin de ne pas endommager le dispositif." (Etude SOGREAH 2002).

La conclusion de l'étude conjointe SOGREAH, avec la Direction Départementale de l'Equipement maritime de Vendée en 1990, pour le site Marais Girard – Normandelière était :

"La navigation d'unités plus importantes que la petite voile actuelle est dangereuse près de la côte à cause de ses platiers rocheux qui ne laissent qu'un chenal unique disponible. De plus, l'apport de cette nouvelle flotte risque de fortement augmenter le trafic dans cette zone avec un mélange de fonctions nautiques différentes, d'où des risques de mauvais voisinage."

"Etant donné l'érosion légère marquée par cette zone dont le littoral est essentiellement sableux, donc assez sensible à toute transformation, il ne semble pas souhaitable d'installer ici un aménagement d'une telle importance."

Les arguments ci-dessus développés, en 1990 et en 2002, par le bureau d'étude SOGREAH, considéré comme une référence en matière d'études maritimes, associés à ceux de la DDE de Vendée en 1990, ne doivent pas être pris à la légère, il en va de la sécurité des utilisateurs.



Qui voudra prendre le risque de cautionner un deuxième Port Bourgenay en Vendée ?

- Chacun sait, mais cela n'est pas dit officiellement, que ce port est très dangereux, compte tenu de la non-protection par rapport aux houles traversières.
Pour preuves les accidents fréquents à l'entrée du port, jusqu'à la vedette de la SNSM par deux fois, alors qu'elle est censée porter assistance !
- Port Bourgenay (560 anneaux), c'est une entrée large de 70 mètres et 350 mètres de garde avant la côte en cas de fausse manœuvre. La Normandelière (700 anneaux prévus), ce serait 40 mètres de largeur d'entrée et **10 mètres** de garde avant les rochers le long de la côte en cas de mauvaise manœuvre !!! (voir annexe page 18)

Ce grave problème de sécurité a d'ailleurs été souligné lors d'une réunion de présentation du projet par Monsieur Florimond MORINEAU, adjoint au Maire de Saint-Hilaire de Riez et ancien patron pêcheur, qui reste perplexe sur la dangerosité de l'accès au port : "C'est le seul point du dossier qui me tracasse" (Ouest-France du 15/06/2003, page 67).

La Vigie pose la question : est-ce imaginable de prendre un tel risque ? Qui l'assurera ?

Monsieur Jean-Pierre DENEUVE, Sous-Préfet des Sables d'Olonne, a apporté une partie de la réponse lors de l'assemblée générale de l'association Vendéenne des élus du littoral (Ouest-France du 30/06/2003 page 69) : "On ne peut plus envisager des équipements du genre de Port Bourgenay aujourd'hui."



E) Sur le plan de l'environnement

La mise en place du projet de port aurait des conséquences irréparables sur l'environnement, la liste en est longue !

1) Edification de deux digues de 400 mètres de long et hautes de 8 mètres !

Tout le charme des perspectives de Brétignolles détruit (voir annexes 139-140) et disparition du vent pour les dériveurs donc disparition de la base nautique.

2) Disparition de 4 plages

Plage du Marais Girard pour l'emprise du projet avec engraissement artificiel sur les rochers et impossibilité de baignade.

Plage de la Normandelière, plage du Petit Rocher et plage des Dunes I, par disparition du sable due à l'interruption du transit sédimentaire, 100 000 m³ par an (photos en annexe page 16), et exemple de disparition du sable site du Morin à Noirmoutier (annexe page 19).

3) Risques importants d'érosion non maîtrisable des Dunes au sud du site

“De plus, l'impact d'un ouvrage d'arrêt du sable serait plus important sur ce site qui se trouve au nord du cordon dunaire qui va jusqu'aux Sables d'Olonne.”
(SOGREAH 2002)

“L'impact sur le littoral sableux de l'ouvrage, abri envisagé, risque d'entraîner des érosions importantes au sud du dispositif, surtout les premières années. Cet ouvrage, d'une longueur de 500 m pour atteindre la ligne (-2,00), va stopper la plus grande partie du transit de sable.”
(SOGREAH / DDE 1990)

4) Pollution de la nappe phréatique sous la zone du Marais Girard composée de marnes sableuses.

5) Le massif rocheux du Marais Girard nommé “La Grand'Roche” est classé réserve d'oiseaux migrateurs.



Est-ce raisonnable de détruire cet équilibre établi depuis des décennies ?

- 6) **Au niveau archéologique, des fouilles récentes (1990) ont permis de mettre à jour des restes de bovidés antiques, sur le site, ainsi que d'éléphants antiques, plage de la Parée non loin.**

- 7) **L'envasement du chenal et du bassin à flot est d'ores et déjà programmé puisque la pré-étude SOGREAH estime le comblement du chenal à 20 000 m³ par an.**

“Comblement du chenal

Le transit intercepté par les digues imposera des entretiens réguliers afin de limiter l'impact sur l'équilibre sédimentaire du site. Ils consisteraient en un transfert des matériaux depuis les zones d'accrétion vers les zones en érosion.

En première approche, les volumes en jeu seraient probablement de 20 000 m³ de sable par an, compte tenu du transit littoral estimé.”
(SOGREAH 2002)

“Comblement naturel du bassin

Tout plan d'eau protégé en relation avec le milieu marin est soumis à la décantation des particules sédimentaires fines en suspension apportées par la marée.

Des dépôts sédimentaires sont donc prévisibles. Des dragages d'entretien seront à prévoir. Leur fréquence sera conditionnée par le taux de renouvellement des eaux et les conditions hydrodynamiques.

Une estimation du comblement naturel du port de plaisance donne la valeur suivante :

Envasement prévisible du bassin portuaire : 7 800 m³/an.

(SOGREAH 2002)

La Vigie pose la question : qui voudra assumer la responsabilité d'avoir contribué, d'une manière directe ou indirecte,

- **à cette destruction d'un paysage remarquable ?**

- **à la disparition pure et simple de plusieurs plages qui font le charme de la commune et le bonheur de milliers de vacanciers ?**

- **qui voudra jouer avec les grands équilibres naturels : courants, érosion, transit des sédiments, envasement, etc ... au risque d'engendrer des conséquences irréparables pour l'environnement et des coûts non maîtrisables ?**



F) Sur le plan de l'urbanisme

Au niveau réglementaire, Loi Littoral, Loi Paysage

Le projet de port de plaisance n'est pas conforme à la réglementation d'urbanisme et au P.O.S. de la commune.

La loi littoral prévoit la protection des coupures d'urbanisation et la préservation des espaces de qualité proches du rivage orientés de manière forte vers la mer. (Articles L 146.1 et L 146.9 du Code de l'urbanisme)

La coupure d'urbanisme est très nette en contemplant la Normandelière depuis la route de Brétignolles à Brem : c'est un bel ensemble de dunes, de prés, de marais, de champs, qui se dessine en avant-plan de la mer et marque une coupure nette entre les constructions du Marais Girard, au nord-ouest, et des ZAC II et III, au sud-est. La révision générale du P.O.S. en 1995 consacre cette situation comme un élément essentiel du paysage à Brétignolles. Elle était, en ce point important, en totale harmonie avec la politique du littoral, qui s'emploie à empêcher l'urbanisation continue, même au-delà de la zone des 100 m.

La loi Paysage

Le P.O.S. de Brétignolles sur mer a délimité des secteurs qui permettent la préservation des vues perspectives, notamment dans cette zone. (Article L.123.1)

La zone humide

Entre les fermes de la Normandelière et du Marais Girard, s'étendent quelques hectares de prairies inondables, qui jouent un rôle positif à plusieurs titres :

- elles étalent les crues du ruisseau coulant du bourg vers le pôle touristique (violentes en été) ;
- elles contribuent à auto épurer les eaux de ce ruisseau, affecté par les pollutions diffuses ;
- c'est un milieu biologiquement riche (oiseaux, batraciens, flore) ;
- les prairies humides sont bénéfiques à l'élevage caprin de la Normandelière, sensible aux sécheresses estivales.

Là encore, cette situation est reconnue par le P.O.S. de 1995, qui affirme la nécessité de préserver les deux zones humides de la commune : La Normandelière et La Gachère. Cette orientation va pleinement dans le sens de la politique gouvernementale décidée en 1994 en faveur des zones humides, qui porte tant sur les zones humides d'intérêt national (Camargue, Brière, Brenne, Sologne, etc ...) que sur les petits marais épars, encore plus menacés.

La Vigie pose la question : le plan local d'urbanisme de la commune a intégré les différents aspects de la réglementation. La loi doit-elle être outrepassée pour mettre en place un tel projet ?



G) Sur le plan financier

La Vigie compte parmi ses adhérents des spécialistes des grands travaux qui ont analysé les chiffres avancés par la Mairie de Brétignolles sur mer. Il en résulte un chiffrage qui avoisine les **60 millions d'euros** (pour un port de 500 places), si tous les postes nécessaires sont pris en considération. Loin des 15 millions annoncés pour la consultation de la population !

- Monsieur le Maire a annoncé, à différentes reprises, des subventions acquises de l'ordre de 60 à 80 % sur ce dossier.
- Il a affirmé avoir rencontré des élus du Département et de la Région, qui lui garantissaient globalement un taux de subventions variant de 40 à 60 % (Articles du 21/01/03, du 25/06/03 et du 27/06/03 en annexe, page 67 et 68)
- Puis, lors du conseil municipal du 11 octobre, Monsieur le Maire a indiqué "n'avoir pas encore sollicité de subventions", mais avoir la possibilité de financement avec 100% de subventions. (annexe page 77)
- Différents courriers, notamment de la Région (annexe page 20), indiquent qu'il n'existe pas de crédits pour subventionner la création de ports de plaisance.

La Vigie pose la question : Pourquoi une étude a-t-elle été lancée avant d'avoir l'accord des collectivités concernées par un éventuel octroi de subventions et sans qu'aucun dossier n'ait été déposé ?

Ces collectivités (Département, Région) s'engageront-elles, alors qu'elles n'auront pas été associées aux études d'un projet qui ne présente aucune garantie de sécurité, ni d'intérêt touristique ?



H) Sur le plan économique

Le projet de la Mairie est basé sur des pré-études très contradictoires qui émettent, d'ailleurs, beaucoup de réserves, de mises en garde et n'ont pas du tout pris en compte les aspects utilisation et sécurité.

Le prévisionnel d'investissement est très sous-évalué et ne prend pas en compte de multiples dépenses périphériques. La Vigie apportera, si cela est nécessaire, d'autres éléments prouvant que chaque contribuable Brétignollais sera amené à supporter , ***c'est 443 € par habitant (au sens de la dotation globale de fonctionnement)*** (2900 Frs) par an et pendant plus de 15 ans.

Le projet prévoit de détruire un ensemble de loisirs, créé en 1990/1991, qui fonctionne à la satisfaction de tous et réunit des milliers d'utilisateurs chaque jour. De plus, cet ensemble n'est toujours pas amorti.

Alors que les sites réservés aux petits bateaux de plaisance sur la commune de Brétignolles sur Mer (parking la Normandelière, plage du Marais Girard, parking la Sauzaie) ne sont pas complets (constat d'huissier en annexe, page 122), il est évident qu'il n'y a pas pénurie de place pour une petite plaisance qui est la seule adaptée au site de Brétignolles sur mer.

Toutes les études mettent en évidence que les bateaux de plaisance sont utilisés en moyenne 4 jours par an. Est-il raisonnable d'engager un tel projet pour 700 fois 4 sorties de bateaux par an, soit moins de 3 000 sorties, alors que des milliers de vacanciers fréquentent le site et les plages du Marais Girard (de 5 000 à 8 000 vacanciers chaque jour), soit 650 000 utilisateurs sur l'année ? (Annexe constat d'huissier, page 118 à 140)

Monsieur le Maire de Brétignolles sur mer prétend, avec un tel projet, "lutter contre l'urbanisation galopante" (ce que le Maire peut régir de manière naturelle avec le PLU).

La Vigie relève qu'il est prévu quelques bars, restaurants, commerces utiles aux plaisanciers, un complexe hôtelier qui ne pourra qu'être une résidence de tourisme qui, selon les normes de gestion, comprendra 120 logements minimum. Le total des surfaces à construire étant de 11000 m² bâtis, une urbanisation complète du secteur !!!

On ne peut imaginer un port en plein champs sans programme immobilier autour !

De plus, **la Vigie s'interroge** sur la position de Monsieur le Maire, propriétaire de 5 agences immobilières à Brétignolles sur mer et Brem sur mer (dont 4 depuis 2 ans), qui prétend, d'une part, lutter contre l'urbanisation et qui, par ailleurs, se trouve en position de commercialiser, par ses agences, 15 hectares de terrains lotissables qui viennent d'être réservés récemment dans un rayon de 500 à 800 mètres autour du projet !



Enfin, **la Vigie relève** que, malgré la crise que traversent les bureaux d'étude spécialisés, aucun bureau d'étude privé n'a répondu à l'appel d'offre de la Mairie. La société SOGREAH, pourtant qualifiée et

consultée pour les pré-études, n'a pas fait d'offre et les lots études financières et études commerciales n'ont eu aucune réponse.

La Vigie en conclut, bien naturellement, qu'aucune entreprise privée de conseils ne veut prendre de risques sur un dossier qui présente tous les dangers !

Seule la DDE de Vendée a fait une offre sur le lot d'assistance à maîtrise d'ouvrage et devient, par la même, juge et partie dans un dossier qui ne respecte ni la sécurité, ni la loi littoral etc ...

La Vigie s'interroge sur la position que tiendront les différents services de l'Etat, dans les recours inévitables que les différents acteurs intenteront. Comment Monsieur le Préfet de la Vendée pourra-t-il garantir l'indépendance de ses services ?



I) Quel développement pour la plaisance en Vendée ?

La géologie et l'évolution de la morphologie du littoral Vendéen qui comprend 240 kilomètres de rivage, font de la Vendée un département tourné vers la mer, mais qui comprend peu de ports (pêche ou plaisance).

Cette situation n'est pas due au hasard, la côte Vendéenne étant composée, majoritairement, de dunes et soumise à de fortes houles atlantiques, les installations portuaires non abritées par une embouchure naturelle, sont des éléments contre nature qui présentent des risques pour la sécurité (Port Bourgenay), l'érosion (Port du Morin, annexe page 19) ou le transit de sédiments non contrôlé (Jard sur mer, annexe page 78).

On constate, par ailleurs, que les bateaux de plaisance ne sont utilisés que 4 jours par an, il est donc évident que la question posée aujourd'hui : où faire de nouveaux ports de plaisance en Vendée pour satisfaire 2000 demandes de place ?, n'est certainement pas la bonne.

Les vraies questions sur ce dossier sont :

- Comment gérer cette demande ? :
 - par rapport au temps d'utilisation prévu de chaque bateau ?
 - dans l'espace, vaut-il mieux utiliser de l'espace à flot ou gérer le stock de bateaux à terre et, éventuellement, en hauteur, à l'écart du rivage ? Des solutions alternatives.
 - les ports Vendéens actuels, bien équipés et sécurisés, ont-ils des potentiels de développement à terre et à flot, arrières ports etc... ?
 - compte tenu du peu de jours d'occupation de chaque bateau, pourquoi ne pas en mutualiser l'usage au travers de sociétés de location ou de partage de propriété, qui pourraient être mises en avant dans chaque port existant ?
 - Enfin, est-ce parce qu'il y a une demande qu'il faut forcément y répondre au risque de bouleverser les pratiques par rapport aux zones de baignade et de mettre en danger les équilibres écologiques fragiles (faune, flore des zones côtières, pollution obligatoire autour des zones portuaires, ressources de pêche côtière à respecter etc ...) ?

A ces questions, des réponses viennent naturellement, il y a un potentiel de développement à flot et à sec dans différents ports Vendéens.

Il y a des sociétés de location et de gestion de bateaux qui pourront être profitables à inciter dans tous les ports.



J) Conclusion

Sur le plan touristique, la Vendée se positionne comme un département performant et en avance à bien des égards. Le vrai avenir de la Vendée, ce n'est pas de brader sa côte, ni ses paysages, c'est de préserver ses sites remarquables, de conserver cette authenticité et cet espace protégé qui existe réellement et qu'il faut mettre en valeur en poursuivant l'aménagement de pistes cyclables etc ...

C'est le sens des différents plans de soutien à l'environnement du littoral initiés par le Département et la Région.



ANNEXES

PROJET DE PORT DE PLAISANCE A LA NORMANDELIERE

- Vue aérienne du site et des plages	page 16
- Zone d'approche et sécurité du site	page 17
- Zone d'approche Port Bourgenay	page 18
- Exemple : Port de Morin	page 19
- Courrier Conseil Régional Pays de Loire	page 20
- Courrier Monsieur le Sous-Préfet des Sables d'Olonne	page 21
- Courrier Monsieur le Député de la Circonscription	page 22
- Documents de présentation du projet par la Mairie de Brétignolles sur mer	page 23 à 31
- Délibération Mairie et marché DDE Vendée	page 32 à 38
- Revues de presse de janvier à octobre 2003	page 39 à 78
- Lettres d'informations aux adhérents de la Vigie	page 79 à 90
- Documents d'informations diffusés par la Vigie	page 91 à 110
- Extrait de l'étude SOGREAH 1990	page 111 à 115
- Extrait du rapport de présentation du PLU Brétignolles sur mer	page 116 à 117
- Constat d'huissier	page 118 à 140