

# Historique des Amis de Saint-Brévin rédigé en 2004 par Monsieur Tessoneau

## SOMMAIRE

<u>Chapitres</u>	<u>pages</u>
1 - Chronologie	3
2 - Administrations et collectivités compétentes	5
3 - Suppression des bouchots à moules 3/1 - Résumé de la procédure des bouchots	7 7
4 - L'aménagement et l'exploitation de la route bleue et du pont de Mindin	8
5 - Le plan d'occupation des sols (POS) devenu le plan local d'urbanisme (P.L.U.) et la protection de la forêt	9
6 - La surveillance, la propreté et la sécurité des plages 6/1 - L'amélioration des chaussées et des trottoirs	10 10
7 - La circulation et le stationnement dans la commune	10
8 - L'eau potable 8/1 - La disparition des courts de tennis de l'Océan	10 10
9 - Lutte contre l'ensablement et l'envasement des plages Association pour la protection de l'environnement de l'estuaire de la Loire (APEEL)	11 11
10 - Atténuation du bruit nocturne des campings et autres lieux de distraction 10/1 - Les inondations des quartiers sud de l'Océan	11 11

## Association Les Amis de Saint-Brévin

### Histoire des vingt premières années

En l'an 2004 notre association a eu vingt ans.

A cette occasion le nouveau conseil d'administration a souhaité que, en tant que vice-président fondateur, je rédige l'histoire des Amis de Saint-Brévin.

Je l'ai fait avec le concours de plusieurs amis et, en particulier, avec celui d'Yves Lesage, qui reste le seul autre membre fondateur et celui d'Henri Testard de Marans, grâce à sa grande mémoire. Je les en remercie.

J'ai divisé mon récit en deux parties :

- une partie chronologique relatant l'évolution de l'association et de son conseil et ses relations avec les municipalités successives;
- une partie thématique où sont évoqués les problèmes les plus importants dans lesquels elle est intervenue.

Mais avant tout, je dois me présenter : Tourangeau, polytechnicien (promo 34), officier du Génie puis ingénieur des Ponts et Chaussées, je terminais ma carrière comme ingénieur général. Résidant à Tours de 1947 à 1959 puis à partir de 1974, nous avons décidé, en 1953, de passer nos vacances familiales à Saint Brévin en devenant propriétaires.

#### 1 - Chronologie

Après ma retraite en 1981, mon premier souci fut d'intervenir auprès de l'administration des Affaires maritimes (Quartier de Saint Nazaire) pour obtenir l'arrachage des bouchots abandonnés par les mytiliculteurs.

Notre pétition de 1982, malgré quelques deux cents signatures, ayant échoué, ainsi que celle concernant l'obtention du tarif départemental de péage sur le pont pour les résidents secondaires, mon camarade de promotion René Durand me persuada de la nécessité de créer une association conforme à la loi de 1901.

Après une réunion préparatoire favorable les premiers Amis se réunirent le 29 août 1983 dans mon jardin. Y participèrent, outre René Durand et moi-même, MM Yves Lesage, Pierre Gay, Claude Hamy, Michel Blasin, Hardy et Labaste.

Pierre Gay, ancien sous-préfet établit les statuts et les déposa le 3 mars 1984 à la sous-préfecture de Saint-Nazaire.

L'objet de l'association fut l'amélioration et la protection des conditions de vie à Saint Brévin.

Le président fut un résident permanent des Rochelets, M. Michel BLASIN dans un conseil d'administration ainsi constitué à l'assemblée générale du 07 avril 1984 :

Président	M. BLASIN
Vice-président	Mme BREDA M. GAY M. TESSONNEAU
Secrétaire	Mme BONFILS
Trésorier	M. FILLAUD
Membres	M.M. DURAND, LESAGE et LERENDU

Nous fumes amenés à lui proposer des interventions auprès du maire, M. KERVERDO.

Or M. BLASIN figurait sur la liste élue au conseil municipal comme premier à passer en cas de départ d'un conseiller, ce qui l'amenait à prendre des précautions avec la municipalité.

En outre, lors des A.G. son comportement était négatif et certaines réunions tournaient à la confusion.

Nous persuadâmes donc René DURAND d'accepter de se présenter lors du renouvellement du tiers des membres du conseil d'administration, après que Pierre GAY eut persuadé M. BLASIN, du tiers sortant de ne pas se représenter.

René DURAND, X et ancien ingénieur des Ponts et Chaussées, devenu président de la COGEDİM, promoteur filiale de Paribas, pouvait partager son temps de retraite entre Saint Brévin et Paris où une secrétaire de la COGEDİM continuait à lui rendre des services.

Le conseil d'administration fut alors constitué comme suit en août 1987 :

Président d'Honneur :	M. Michel BLASIN, retraité,
Président :	M. René DURAND, Administrateur de sociétés,
Vice-présidents :	M. Pierre GAY, sous-préfet retraité M. Emmanuel SENARD, artisan menuisier M. Pierre TESSONNEAU, Ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire
Secrétaire du Conseil :	Mme Christiane CREVANT, administrateur de biens
Trésorier :	M. J-C. BLASIN
Administrateurs :	Mme BREDA, retraitée M. Jean FERRE' retraité, M. Yves LESAGE, assureur, M. André MAQUET, administrateur de sociétés, M. Henri TESTARD de MARANS, Officier mécanicien de 1ère classe, retraité

Grâce au porte à porte, auquel J-CI. BLASIN (neveu de l'ancien président) consacra beaucoup de temps, et au dévouement de Madame CREVANT, secrétaire à partir de août 1987, l'effectif des adhérents atteint bientôt environ 200 familles.

Il est en 2004 de 237.

Nos relations avec la municipalité ne furent pas satisfaisantes bien que courtoises car nos objectifs principaux ne l'intéressaient que médiocrement ou bien étaient de la compétence d'autres administrations. (cf. 2ème partie)

En matière d'urbanisme, toutefois, certaines de nos suggestions furent prises en considération et notre association obtint d'être agréée pour la protection de l'environnement (arrêté préfectoral du 22.12.87)

Aux élections municipales de 1989 la municipalité sortante de centre droit fut battue par une liste socialiste conduite par M. CHAUVIN, et les anciens conseillers se retrouvèrent à cinq dans l'opposition.

A cette époque également M. KERVERDO, conseiller général, fut battu aux élections départementales et nous eûmes un conseiller général de gauche, Mme LEBEAUPIN, qui battit M. RENAUDINEAU après annulation de la première élection.

La politique socialiste consista à créer des liens avec Saint Nazaire sans pouvoir cependant réduire le niveau des péages sur le pont. On favorisa la construction de logements de type HLM dans la partie Est de la commune.

Le POS fut adapté au coup par coup aux besoins.

Cette année 1989 vit le décès de Pierre GAY emporté à soixante quatorze ans. Ce conseiller très sage et expérimenté avait contribué à régler certains problèmes de personnes au sein du conseil.

En 1995, le centre droit avec M. RENAUDINEAU reprit la mairie et la garda en 2001.

En 1987, notre conseil d'administration modifia les statuts en faisant passer son effectif de neuf à douze membres et en 1995 à 15 membres, pour permettre d'augmenter la représentation des Pins et de trouver des collaborateurs actifs.

Le président R. DURAND entraîna l'association dans de nombreuses interventions et enrichit le conseil d'administration de plusieurs collaborateurs qui se chargèrent de démarches auprès des autorités responsables comme nous le verrons dans la deuxième partie.

Citons à titre d'exemples nos représentations dans la commission mixte de l'environnement, au comité économique et social, à l'APEEL (Association pour l'environnement de l'estuaire de la Loire )

A la fin du dîner qui suivit l'assemblée générale du 17 août 1994, le maire de St Brévin, M. RENAUDINEAU, remercia chaleureusement M. DURAND des actions menées sous sa présidence et lui remit la médaille de la ville.

Mais il ne ménageait pas assez sa santé déjà atteinte en 1993 par une myocardite. Son décès survint le 11 décembre 1996 après qu'il eut fait élire son successeur M. JOUNEL, ancien officier de gendarmerie, qui avait servi naguère à Saint Brévin.

Mais celui-ci nous quitta en 1998 pour se rapprocher de ses enfants.

Bernard REJASSE fut alors notre président jusqu'en 2003. Polytechnicien, ancien ingénieur chez Kuhlman, il avait fait ses premières armes à Paimbœuf et choisi depuis longtemps Saint Brévin comme résidence secondaire, où il passe cinq mois par an.

Il ne ménagea pas sa peine pour intervenir ou faire intervenir des conseillers dans des problèmes permanents et d'autres nouveaux tels que :

- l'ensablement des plages,
- le stationnement dans les centres-villes,
- la saturation du pont de Mindin
- les nuisances sonores de la route bleue,
- le carrefour du Menhir,
- les inondations des Rochelets, etc....

Ses interventions écrites étaient pertinentes et certaines d'entre elles firent réfléchir les administrations concernées.

Puis, pour des raisons de santé, il proposa au conseil de mai 2003 et obtint l'élection de M. DEFFUANT à la présidence.

J'ai, alors, démissionné moi-même pour incapacité physique due à mon âge et éloignement résidentiel.

M. REJASSE accepte de devenir Président d'Honneur.

## **2 - Administrations et collectivités compétentes**

Avant d'évoquer les principaux problèmes auxquels l'association s'est intéressée, je voudrais préciser les administrations et collectivités auxquelles nous avons à nous adresser en fonction de leurs compétences.

En effet, l'expérience montre que de nombreux brévinos sont très mal renseignés sur ce sujet.

Le territoire communal est desservi par des voies publiques communales entretenues par la ville et, encore dans certains quartiers, par quelques voies privées à la charge des riverains comme anciennes voies de desserte de lotissements anciens (toutes les autres furent mises en état de viabilité et revêtues aux frais des propriétaires dans les années 50, pour être incorporées ensuite au domaine public communal gratuitement).

Plusieurs routes départementales traversent ce territoire en conservant leur statut et sont à la charge du conseil général de Loire Atlantique.

Il en est ainsi de la CD 213, dite "route bleue", qui a conservé son statut départemental depuis sa mise à quatre voies avec terre-plein central. Bien que de nombreux franchissements et échangeurs aient été dénivelés elle ne doit pas être assimilée à une autoroute et la vitesse y reste limitée à 110 km/h en section courante avec des exceptions pour des sections particulières.

L'autorité maître d'ouvrage est le conseil général qui dispose de services départementaux d'équipement (1) auxquels nous pouvons nous adresser pour être bien renseignés sur les études en cours; cela vaut mieux à tous égards que de lancer notre association dans des élucubrations gaspilleuses.

Pour régler certains problèmes communs à plusieurs communes le législateur leur a donné la possibilité de créer des communautés de communes dont la compétence peut être appliquée à différents domaines.

La communauté de communes du Sud-estuaire est présidée actuellement par le maire de Saint Brévin et comprend, en outre, les communes de Corsept, Paimbœuf, St Père en Retz, St Viaud et Frossay.

A titre d'exemple, une étude est en cours pour remplacer les piscines de Paimbœuf et St Brévin par un établissement communautaire.

Une autre administration est importante à connaître : celle du service maritime dont la direction est à Nantes. La gestion de notre rivage est assurée par la subdivision de Saint Nazaire.

Le domaine public maritime de l'Etat s'étend jusqu'à la limite des plus grandes marées et aussi à ce qu'on appelle les lais et relais de la mer : cette limite étant fluctuante en fonction de l'ensablement un arrêté de 1910 l'a fixée ne varietur (2)

Il est inaliénable et imprescriptible mais peut faire l'objet d'autorisations d'occupation temporaire et même de concessions à but industriel ou commercial.

Dans tous les cas les installations précaires et révocables, doivent être démontées et les lieux remis dans l'état antérieur à l'expiration de l'occupation.

Sur les plages l'accueil des touristes, des baigneurs, des sportifs, des enfants, nécessite l'installation de tentes et cabines, de clubs et cafés, d'attractions diverses.

En général le service maritime concède à la commune la gestion de ces installations Mais à Saint Brévin il n'en est pas ainsi : le service maritime a gardé le pouvoir concédant sous prétexte d'encaisser des redevances pour le compte de l'Etat.

Mais le maire exerce la police du rivage.

(1) la situation actuelle évoluera sans doute avec les pouvoirs que la loi et les décrets de décentralisation donneront aux collectivités locales mais, bien entendu, dans le sens d'un renforcement de ces pouvoirs.

(2) Pour les curieux, cette limite se trouve à l'aplomb du mur de soutènement du boulevard de l'Océan construit devant le casino.

Enfin nous sommes concernés, le cas échéant, par certaines activités du port autonome de Nantes - Saint Nazaire qui affectent l'environnement.

Cet établissement public à caractère industriel et commercial, créé par décret-loi de 1937, dispose de droits spécifiques sur un territoire défini, en particulier maritime.

A l'exclusion de ceux qui sont du domaine public, tous les sols sont privés et leur utilisation est réglementée par ce qu'on appelait le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) devenu le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)

Mais il ne faut pas oublier que les collectivités publiques ne peuvent disposer librement des sols privés qu'après des procédures strictement réglementées.

Les avant-projets de construction et de travaux publics font l'objet de consultations et d'enquêtes à laquelle notre association se fait un devoir de donner son avis lorsque la protection de l'environnement est en cause.

Mais nous ne devons pas, à mon avis, entreprendre ou faire faire des études sur des problèmes techniques pour lesquels nous n'avons aucune compétence particulière et où, de plus, nous risquons de nous fourvoyer.

### **3 - Suppression des bouchots à moules**

En 1951-52, l'établissement d'environ 80.000 pieux avait été autorisé par les Affaires Maritimes (A.M.), pour une durée de 25 ans sur les bancs de sable du casino et des Rochelets. L'enquête avait eu lieu en hiver et après l'avis de la commune avait été favorable.

En 1974, le transfert de la totalité des bouchots sur le "banc du nord", à 3 km de la côte, fut autorisé après une très longue instruction, en raison des préjudices causés aux intérêts touristiques de la commune. Les pieux devaient être arrachés et non sciés. Treize ans plus tard nous apprendrons que les cinq intéressés ont touché une indemnité - indue -de 275.000 F.

Mais au fur et à mesure que le niveau de sable montait, arrêté par les pieux dans son transit et par la base nautique, l'arrachage devenait de plus en plus difficile, si bien qu'en 1982 - 83,6.000 pieux seulement avaient été arrachés alors que la concession était expirée depuis plusieurs années.

Des interventions personnelles et par pétition n'eurent aucun effet.

C'est alors que notre association s'empara de ce problème, je résume :

- 5 juillet 1984 : lettre aux affaires Maritimes
  - 18 mai 1985 : décision de demande d'avis juridique, auprès de deux professeurs de droit administratif en vue d'une action devant le Tribunal administratif (T.A.)
  - Octobre 1985 : lettre au préfet de mise en demeure de faire remettre le domaine public maritime dans un état conforme à sa destination.
  - 12 avril 1986 : constat de non réponse du préfet et décision du C.A. de saisir le T.A. de Nantes.
  - 15 avril 1986 : recours déposé par les soins de Maître Tinard, avocat parisien.
- Le dossier avait été préparé avec l'aide d'un conseiller d'Etat par M.M. Durand et Tessonneau.
- 28 février 1987 : mémoire en réponse du préfet sollicitant du T.A. le rejet du recours .
  - 15 avril 1987 : mémoire en réplique de Maître Tirard.
  - 28 mars 1987 : devant le refus des A.M. de nous indiquer le montant des indemnités versées par l'Etat aux mytiliculteurs, saisine du président de la commission d'accès aux documents administratifs. Les A.M. consentent à nous indiquer que les mytiliculteurs ont perçu 275.000F.
  - 12 novembre 1987 : jugement du T.A. annulant "la décision implicite du préfet"
  - notons que la commune n'avait pas jugé utile de s'associer à l'association dans ses démarches. Le nouveau maire, M. Chauvin, malgré ses réticences accepte néanmoins, en 1989, de faire baliser les bouchots devenus dangereux pour la navigation.
  - avril 1991 : l'engagement des crédits de l'Etat aux A.M. pour l'enlèvement des bouchots est refusé par le contrôleur financier.
  - 1992 - 93 : la saisine du médiateur par le député Hériaud permet le déblocage des crédits.-
  - 1994 : plusieurs interventions auprès des A.M. aboutissent à plusieurs débuts de travaux d'arrachage aux grandes marées. Echecs répétés en raison de l'envasement.

Et c'est seulement à la grande marée du 29 août 1996 que nous pûmes constater que 85 % environ des piquets avaient été arasés. Il en resterait environ 10.000.

Dans cette affaire on peut dire qu'il a fallu toute la ténacité de M.M. Durand et Tessonneau, soutenus par le C.A., pour obtenir un résultat à peu près satisfaisant.

Mais nos Amis doivent se souvenir qu'un simple contentieux devant le T.A. peut comporter bien des embûches et demander beaucoup d'efforts.

Ultérieurement, nous avons veillé à ce que toutes les demandes d'extension des nouveaux bouchots soient refusées.

### **3/1 - Résumé de la procédure des bouchots**

1985 : Après refus des A.M. et conseils juridiques, mise en demeure du préfet de faire remettre le domaine public maritime (D.P.M.) "dans un état conforme à sa destination"

1986 : Sans réponse du Préfet, recours déposé au Tribunal administratif (T.A.)

1987 : - le préfet sollicite du T.A. le rejet du recours  
- mémoire en réplique de notre avocat  
- saisine de la commission d'accès aux documents administratifs pour obtenir des A.M. le montant des indemnités versées par l'Etat aux mytiliculteurs : 275.000 F  
- 12.11.87 jugement du T.A. annulant "la décision implicite du préfet"

1991 : engagement des crédits de l'Etat aux A.M. refusé par le contrôleur financier

1992-93 : saisine du Médiateur et déblocage des crédits

1994 : Après pressions sur le A.M., plusieurs échecs des travaux en raison de l'envasement.

1996 : Constat de fin de travaux.

#### **4 - L'aménagement et l'exploitation de la Route bleue et du pont de Mindin.**

Le pont de Mindin a été construit et exploité à partir de 1975 par une société d'économie mixte dans laquelle le département de Loire Atlantique n'avait que 17 % de participation financière. Il était autorisé concédant pour une durée de 35 ans à charge pour lui d'aménager à quatre voies la Route bleue (CD 213) depuis Pornic au Sud jusqu'à l'échangeur avec la RN 177 au Nord en direction de Saint Nazaire et de la Baule(1)

Les péages nécessaires à l'amortissement des emprunts étaient diminués de moitié pour les voitures immatriculées en Loire Atlantique (2).

Le trafic automobile traversant la Loire et libéré des contraintes du bac de Mindin fut en expansion rapide et crut plus rapidement lorsque les péages furent supprimés en 1995. Cette suppression concomitante à l'activité des chantiers de l'Atlantique et de Sud Aviation a permis à des personnels de venir résider au Sud de la Loire. Pour les accueillir, la ville de Saint Brévin a décidé d'aménager une zone rurale à l'Est de la Route bleue.

Il en résulte une augmentation de trafic, surtout aux heures de pointe, à laquelle la canalisation actuelle ne peut répondre qu'avec des durées d'attente qui deviennent insupportables, de 5.000 véhicules /jour à l'ouverture en 1975, il atteint 22.000 en 2002.

Notre association est intervenue auprès du conseil général, mais le problème ne pourra être résolu que par la construction d'un autre ouvrage plus à l'Est. Il sera probablement relié à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes .... si celui-ci se fait.

Ça n'est pas pour demain!

En attendant, il a été suggéré de supprimer la canalisation actuelle à deux voies sur l'ouvrage central en affectant les trois voies d'une signalisation lumineuse réglant la priorité selon les pointes de trafic, mais cela pose des problèmes de sécurité compte-tenu de la largeur de la chaussée et de la présence des deux roues.

(1) La commission ad hoc du Plan avait décidé qu'aucune participation financière ne serait demandée à l'Etat.

(2) C'est alors que nos efforts pour appliquer ce tarif réduit aux résidents temporaires reçut du conseil généra] le conseil de faire immatriculer leurs voitures en 44.

En ce qui concerne l'exploitation de la Route bleue, les Amis firent de nombreuses démarches pour obtenir le plus rapidement possible des échangeurs dénivelés aux Rochelets, au Fort Aguet et à la Nicolerie en raison des dangers présentés par les raccordements anciens à plat. Nous avons donné notre avis à chaque enquête et obtenu certaines améliorations.

L'ensemble des efforts du conseil général et de la ville sur ces trois opérations a duré plus d'une dizaine d'années, en particulier à l'époque de René Durand qui ne ménagea pas ses interventions. Il reste à aménager les carrefours de l'Ermitage/Menhir qui fait l'objet de discussions actuelles auxquelles participe une association locale l'APLEM.. Nos efforts devraient être conjoints.

Le deuxième point de mobilisation importante fut la lutte contre le bruit de la circulation. Pendant longtemps le conseil général s'est appuyé, pour refuser tous travaux, sur des résultats de mesures de décibels.

Il semble que le seuil admissible soit maintenant dépassé sur certaines sections. Mais il ne faut pas oublier que de nombreuses constructions se sont implantées sans se soucier de ce problème alors que la Route était en service ou prévue. La ville a même autorisé des lotissements trop proches.

Le problème pourrait être résolu, peut être, au moyen des écrans en béton de bois à alvéoles multiples mis au point par la Société routière Colas et un laboratoire de l'Ecole Polytechnique, (cf journal le Monde du 12 juillet 2003) sans doute moins encombrants et plus efficaces que les merlons de terre prévus.

## **5 - Le plan d'occupation des sols (P.O.S.) devenu plan local d'urbanisme (P.L.U.) et la protection de la forêt**

Rappelons que le P.O.S. devait être conforme à l'article L 121.10 du code de l'urbanisme, article dont les dispositions valent "loi d'aménagement et d'urbanisme" Pour Saint Brévin il permettait :

- de protéger les espaces naturels
- de définir les droits attachés à chaque terrain dans les zones urbaines et dans les zones de village (UC)
- de ménager les emplacements des équipements futurs
- d'animer le quartier de l'Océan.

Publié en 1978 et approuvé en 1980 il a subi plusieurs modifications et révisions très partielles.

La dernière révision a été approuvée par le C.M. en 2000.

Le législateur a remplacé les POS par des plans locaux d'urbanisme (P.L.U.) qui abordent des aspects supplémentaires et en particulier les problèmes de développement durable (1)

Le PLU de Saint Brévin n'en a pas encore tenu compte

Les points les plus importants étudiés par l'association dans ses différents rapports furent les contraintes appliquées aux différentes zones concernant, en particulier, les surfaces minimums des terrains, la conservation et le remplacement des arbres, la hauteur des constructions et des clôtures.

Concernant les surfaces dans les zones dites centrales (UA et UB) le minimum avait été antérieurement réduit à 600 m<sup>2</sup> ce qui pouvait faire disparaître à peu près tous les arbres de chaque parcelle compte tenu des servitudes.

Les Amis n'ont cessé de demander que cette surface soit portée à 1.000 m<sup>2</sup>

La municipalité actuelle en a décidé ainsi :

- La protection de la forêt – Un guide pratique de l'arbre vient d'être publié par la municipalité et un arrêté municipal d'octobre 2002 a accentué les obligations des propriétaires (2)

- La protection de la façade maritime – En dehors des centres la loi "Littoral" doit être appliquée et la hauteur des constructions limitée. Exception a été faite pour le nouveau casino mais en réduisant la demande initiale.

Notre suggestion d'étudier un plan particulier d'urbanisme pour les terrains situés le long et à l'est du boulevard de l'Océan, entre la base nautique et le casino, est restée sans suite, alors qu'il y existe plusieurs zones UA différentes nées de besoins particuliers.

(1) loi "Solidarité et renouvellement urbain"

(2) ce guide gratuit peut être obtenu à l'Office de Tourisme

## **6 - La surveillance, la propreté et la sécurité des plages**

Des efforts importants ont été faits par la municipalité, grâce aux démarches des Amis, pour la surveillance et la sécurité ainsi que pour le nettoyage des plages.

Il en est de même pour les abords : tables, bancs, toilettes, poubelles, etc...

Mais il est très regrettable que deux clubs d'animation pour les enfants aient disparu.

Comme il est regrettable que les estivants ne puissent plus disposer de tentes et cabines comme cela existe sur toutes les plages du littoral atlantique...avec une surveillance efficace.

Mais cette surveillance échappe à la mairie car le **A.M.** ne l'ont pas voulu.

### **6/1 - L'amélioration des chaussées et des trottoirs**

Sujet récurrent à toutes les A.G.

Il faut se souvenir qu'une grande partie du territoire de la commune a fait l'objet de lotissements qui ont été créés par des propriétaires fonciers à la fin du XIX<sup>em</sup> et au début du XX<sup>em</sup> siècle. Si la voirie primaire était à la charge de la commune, les voiries secondaires étaient à la charge des lotisseurs. Ceux-ci les ont traitées sommairement jusqu'à l'apparition d'une circulation automobile sans cesse croissante.

La commune a donc dû incorporer dans sa voirie communale les voies les plus importantes et les a dotées d'un revêtement.

Les autres furent aménagées sous l'égide d'un syndicat de propriétaires, ces derniers s'engageant à remettre gratuitement à la commune les terrains compris entre l'alignement de leur propriété et l'axe de la chaussée, ce qui fut terminé vers 1970.

Il subsiste quelques voies privées conservées et entretenues plutôt mal que bien dans des quartiers excentrés.

Le réseau communal total s'étend sur 150 km ce qui est considérable rapporté à la population. Cela explique le niveau des taxes payées par les habitations résidentes ou non, et la mauvaise qualité des revêtements.

Pour les trottoirs qui ne sont nécessaires que dans les zones centrales les Amis ont déploré les fâcheuses habitudes des services techniques d'effectuer les réparations avec du tout venant caillouteux. Le maire nous avait pourtant promis du sable de carrière compacté.

## **7 - La circulation et le stationnement dans la commune.**

Tous les ans depuis leur existence les Amis essaient d'obtenir de la municipalité des mesures améliorant la sécurité en diminuant la vitesse des véhicules, en améliorant la visibilité et en favorisant certains itinéraires.

C'est ainsi que nous avons obtenu qu'une liaison soit établie entre l'avenue du 11 novembre à la Nicolerie et l'avenue de la Guerche à l'occasion de la construction de l'échangeur.

Un itinéraire direct a ainsi été réalisé entre les quartiers des Rochelets, de l'Océan et des Pins à l'est de l'urbanisation, liaison qui décharge l'itinéraire ouest par les centres.

Nous avons participé à la mise au point d'une signalisation efficace.

Pour le stationnement nous déplorons l'envahissement des centres commerciaux, en particulier celui de l'Océan très dangereux.

Des mesures ont été proposées qui se heurtent à l'incompréhension et au manque de civisme des commerçants et des usagers.

Une étude de 1989 a montré que la norme de 1,2 places est insuffisante car elle ne tient pas compte des visites de plaisir et de la proximité d'autres centres d'activités car les visiteurs des petits commerces et des cafés ne sont pas pris en compte.

Le maire refuse de créer des terrains affectés au stationnement des voitures, en particulier au centre de l'Océan, parce que ce serait une image néfaste de la commune et que c'est une question de civisme, alors que la pagaille ne cesse d'augmenter d'année en année avec le nombre des voitures, inéluctablement.

Créer des parkings couverts et enterrés et surélevés sur des terrains qui pourraient être expropriés dans le centre paraît possible avec les revenus ... des machines à sous du casino, par exemple.

## **8 - L'eau potable**

Le réseau de Saint Brévin est exploité par la société "Générales eaux" qui a regroupé l'ancienne compagnie de l'eau et de l'ozone.

L'eau lui est fournie par un syndicat intercommunal le SIVOM du Val Saint Martin.

La vétusté du réseau de distribution et son utilisation temporaire dans certains quartiers étaient la cause d'oxydation telle que, lors de la remise en service, l'eau arrivait aux robinets, chargée de particules de rouille.

De nombreuses plaintes nous étant parvenues d'usagers, accusant l'eau de ne pas être potable, les Amis, en accord avec le distributeur et le maire, effectuèrent de nombreux prélèvements chez les usagers, prélèvements qui furent analysés par un laboratoire nantais de bactériologie agréé.

Les résultats furent conformes aux nouvelles normes européennes en ce qui concerne les teneurs chimiques et bactériologiques, mais avec les dépôts ferrugineux.

L'aspect rouillé étant néanmoins fort déplaisant, la ville entreprit un programme de remplacement des canalisations vétustes par des canalisations en PVC.

Ce programme se poursuit actuellement.

## **8/1 - La disparition des courts de tennis de l'Océan.**

Avant la guerre, un club de tennis avait été créé à l'Océan dans le quartier de la Hautière par la famille Ginoux sous forme d'une SARL.

On y trouvait dans les années 60, sept courts en terre battue avec un club house et un professeur parisien pendant l'été.

Parallèlement la municipalité avait créé, sur le stade, après la guerre, un ensemble de courts dont deux couverts.

Après une période de développement du tennis chez les jeunes une désaffection progressive intervint, liée au développement du tourisme de masse avec campings et caravanes.

Si bien qu'un jour de 1989, le président du club de l'Océan annonça que le déficit de 1988 ayant atteint cinquante mille francs qu'il avait comblé de sa poche, il mettait les terrains en vente.

La municipalité socialiste aurait pu les racheter pour augmenter son parc mais elle ne voulut pas déboursier un million de francs.

Comme ces terrains n'étaient pas protégés au P.O.S. la vente à un promoteur devint inéluctable malgré tous les efforts de persuasion que fit le président des Amis, René Durand, pour trouver un repreneur.

## **9 - Lutte contre l'ensablement et l'envasement des plages**

Il s'agit d'un phénomène naturel dû au régime de transit sud-nord des matériaux arrachés à la côte rocheuse à partir de la pointe Saint Gildas et interrompu en partie par les bouchots et la saillie de la base nautique.

Il s'y ajoute les apports de vase de la Loire formant ce qu'on appelle le "bouchon vaseux" dont une partie transite à chaque marée (lettre du président du port de Nantes-St Nazaire du 23.07.99).

Si le deuxième phénomène est permanent il semble que le premier ait un caractère cyclique puisque il y a cinquante ans des rochers étaient découverts devant le casino par exemple.

L'arrachage des bouchots ne semble pas avoir eu d'effets en raison de la saillie de la base nautique sur laquelle le sable monte inéluctablement.

Cette situation nuit gravement à l'attrait touristique car l'eau s'éloigne de plus en plus à marée basse et elle est plus chargée en sable en suspension.

L'association a donc proposé en 2000 de confier une étude de cartographie sous-marine à une société utilisant un SONAR à balayage latéral. La municipalité s'y est associée.

Cette affaire semble être au point mort en attendant le résultat des études engagées par le Port autonome.

## **9/1 • Association pour la protection de l'environnement de l'estuaire de la Loire (APEEL)**

Cette association créée en 1984, avait pour vocation "de proposer des thèmes d'études sur le milieu estuarien, de gérer les réseaux de mesures de la qualité des eaux et des milieux, de donner son avis sur les projets d'aménagement". Son aire de compétence couvre l'estuaire depuis Nantes jusqu'à la transversale Pointe de Villes-Martin -Le Pointeau.

Nos démarches successives personnelles et par écrit, auprès du président Normand et du vice-président Kerverdo pour l'adhésion de notre association sont restées vaines. (cf bulletins d'information n° 2 (mai 1985) n° 4 (mai 1986) et n° 5 (juin 1987)

Toutefois les études de transfert de sables ont été étendues à l'estuaire fluvial.

## **10 - Atténuation du bruit nocturne des campings et autres lieux de distraction.**

En raison des troubles de sommeil et de tranquillité occasionnés au voisinage par certaines installations et la mauvaise volonté de certains gérants, les Amis et, en particulier le président Durand, ont été obligés d'intervenir à différentes reprises.

Après plusieurs années de discussion la mairie a fini par faire accepter par les responsables une charte de tranquillité.

Malheureusement, par défaut de surveillance et mauvaise volonté, cette charte s'est révélée inefficace.

## **10/1 - Les inondations des quartiers sud de l'Océan**

Certaines caves avaient déjà été inondées dans le passé, mais au cours de l'hiver 2000-2001 la pluviométrie a été 30 à 40 % plus élevée que la moyenne et les inondations ont pris une grande ampleur.

Il est donc nécessaire d'en rappeler les causes souterraines.

Le socle rocheux sous-jacent à la couche de sable de dunes, qui l'a recouvert jadis, est constitué par des schistes du massif armoricain.

Ces schistes sont imperméables et leur surface supérieure comporte naturellement des bosses et des creux formant réservoir pour les eaux de pluie qui traversent le sable en l'absence d'un réseau d'assainissement pluvial

La diminution du niveau de ces réservoirs est donc un problème d'exutoires et en particulier de celui constitué par le Boivre, mais aussi d'absorption par la végétation.

L'étude topographique et piézométrique de ces nappes est en cours par les services techniques à la suite du rapport Calligée.

Les Amis s'y sont associés.