

Concertation dragage du Port de Capbreton Compte rendu du 1^{er} atelier 19 avril 2019

Sommaire

PREAMBULE	2
1. INTRODUCTION	2
1.1. ORDRE DU JOUR	2
1.2. ACCUEIL DES PARTICIPANTS PAR LE PRESIDENT ET LE VICE-PRESIDENT DE MACS, PIERRE FROUSTEY ET PATRICK LACLEDERE.....	2
1.3. DEROULE DE LA CONCERTATION.....	3
1.4. LES PRINCIPES DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION.....	3
1.5. RETOUR SUR LES ENTRETIENS PREALABLES	3
1.6. PRESENTATION DU CONTEXTE PAR FABIENNE FAURE, RESPONSABLE DU PORT.....	6
1.7. DEROULE DE LA SEANCE	8
2. SYNTHESE DES TRAVAUX PAR TABLE	9
3. CONCLUSION	12
ANNEXES : LES FICHES DE CONTRIBUTIONS COLLECTIVES DES TABLES-ATELIERS.	13
3.1. LE CONTEXTE : QUE REPRESENTE POUR VOUS LE PORT DE CAPBRETON ? QUEL ROLE JOUE-T-IL DANS LE TERRITOIRE ?	13
3.2. LE DIAGNOSTIC : A QUELLES DIFFICULTES LE PORT FAIT-IL FACE AUJOURD'HUI EN CE QUI CONCERNE L'ENSABLEMENT ? COMMENT LA SITUATION EVOLUE-T-ELLE ?..	15
3.3. LE PROJET DE DRAGAGE : QUELS SONT LES ENJEUX ET LES QUESTIONS POSEES PAR LE PROJET DE DRAGAGE (LA MANIERE DE PROCEDER AU DRAGAGE, LES DIFFERENTES ZONES DE DRAGAGE, LE CALENDRIER, LE TRAITEMENT DES SEDIMENTS EN FONCTION DE LEUR NATURE...) ?.....	17
3.4. COMMENTAIRES ET COMPLEMENTS.....	20
3.5. CONTRIBUTIONS LIBRES REÇUES EN MARGES DE L'ATELIER.....	22

PREAMBULE

Ce document est le compte-rendu du premier atelier de concertation portant sur le dragage du Port de Capbreton qui a réuni le 19 avril 2019, près de 180 participants, aux Salles Municipales de Capbreton. Il a été réalisé par l'Agence de concertation Palabreo, missionnée par MACS pour accompagner la démarche.

Il s'appuie sur les contributions collectives des participants installés par tables-ateliers. On trouvera en première partie les interventions introductives et en seconde partie la synthèse des contributions des participants. En annexe figurent les fiches de contribution des participants et des éléments transmis à Palabreo en marge de la réunion.

Ce compte-rendu a été réalisé de la façon la plus fidèle possible, cela n'exclut pas de possibles erreurs d'interprétation notamment dans la lecture des fiches, que les participants peuvent signaler pour correction à Palabreo.

1. INTRODUCTION

1.1. ORDRE DU JOUR

- ◆ Accueil des participants : Pierre FROUSTEY - Président de MACS
- ◆ Présentation de la démarche de concertation et retour sur les entretiens préalables : Marie-Catherine Bernard, Palabreo
- ◆ Présentation des éléments de contexte : Fabienne Fauré MACS
- ◆ Échanges par tables sur les enjeux du projet, à partir de questions ouvertes.
- ◆ Restitution des tables et débat en plénière
- ◆ Conclusion des débats et rappel de l'étape suivante

1.2. ACCUEIL DES PARTICIPANTS PAR LE PRESIDENT ET LE VICE-PRESIDENT DE MACS, PIERRE FROUSTEY ET PATRICK LACLEDERE.

Le Président remercie les participants d'être venus nombreux à cette concertation qui est une première sur le territoire. C'est une volonté de la communauté de communes de s'engager sur un projet aussi important que le port, dans une démarche de concertation à partir d'une feuille blanche.

Le Président tient à préciser qu'aujourd'hui aucune décision n'est prise, aucune évaluation de projet n'est faite. Il précise que cette première réunion est là pour lancer la démarche qu'elle sera suivie d'autres réunions. MACS a souhaité inscrire la réflexion dans une certaine durée pour que tout le monde puisse participer. Il rappelle que certains participants sont présents du fait de la nature de leur fonction au port et que d'autres ont été tirés au sort. Le tirage au sort a été une volonté pour laisser le hasard faire participer tous les habitants de MACS.

Le port de Capbreton est un élément essentiel du territoire sur le plan économique, environnemental, et c'est un enjeu essentiel pour la communauté de communes de demain. C'est pour ça qu'il a été souhaité la mise en œuvre d'une démarche tout à fait transparente, pour pouvoir s'approprier et participer au projet qui va naître de cette démarche et de la réflexion des élus. Le Président souhaite aux participants de bien travailler, que chacun puisse apporter à la démarche, que chacun s'y retrouve, et que le territoire puisse être valorisé par cette démarche et par son résultat.

Le Vice-Président souhaite la bienvenue aux participants et les remercie de leur présence. Il confirme, au titre de Vice-Président de MACS mais aussi de Maire de Capbreton, que le port de Capbreton constitue une entité à la fois paysagère – plutôt pour le lac – et économique qui est quelque chose d'important pour le territoire et bien au-delà du territoire. C'est un élément important du territoire intercommunal.

Le fond du sujet est le dragage du port, mais on peut se servir de cette démarche pour prendre de la hauteur et considérer un projet plus global que le seul dragage du port. Draguer, selon son point de vue, est

nécessaire, en prenant en compte toutes les normes nécessaires, mais il faut savoir ce que l'on va faire après, pour ne pas avoir à se retrouver dans la même situation dans 10 ans. Il faut donc élargir le champ d'action, parler de l'entretien du port et réfléchir sur une échelle plus large qui est celle du bassin versant du Boudigau. On parle d'ensablement du port, mais il n'oublie pas l'ensablement de la passe, et les questions de financement. Cela fait beaucoup de problèmes à aborder, et le Vice-Président espère arriver à un consensus à la fin de cette démarche de concertation et d'échanges.

Marie Catherine Bernard présente l'agence Palabreo, une agence de concertation qui intervient partout en France et dont le métier est d'organiser des discussions de manière à ce qu'elles soient le plus efficace possible. Les intervenants de Palabreo ne sont jamais des spécialistes du fond, ils n'ont ainsi jamais travaillé sur des questions portuaires. Leur métier est avant tout d'organiser un débat entre les parties prenantes.

Elle expose ensuite la démarche

1.3. DEROULE DE LA CONCERTATION

- ◆ Entretiens préalables avec les acteurs
- ◆ 1er atelier le 19 avril : identification et partage des enjeux du projet, formulation des questions
- ◆ 2ème atelier le 17 mai (attention changement de salle) : échanges sur la base des informations rassemblées par les bureaux d'études mobilisés pour répondre aux questions formulées lors du 1er atelier, travail sur les différents scénarios
- ◆ Fin mai : réalisation du bilan de la concertation
- ◆ 3ème atelier, début juin : restitution du bilan de la concertation et présentation des orientations prises par MACS

1.4. LES PRINCIPES DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION

Marie-Catherine Bernard expose les principes qui régissent le processus de concertation.

- ◆ **Toutes les parties prenantes** sont invitées à participer aux échanges : usagers du Port, associations, habitants de Capbreton et des 23 communes de MACS (conseils de quartier, tirage au sort...)
- ◆ Les modalités de débat (par table ateliers) permettent aux participants, usagers ou non du port, **d'échanger entre eux pour formuler des contributions collectives**. C'est une garantie que chacun pourra s'exprimer avant qu'un débat en plénière sur la base des contributions de chaque table soit ensuite organisé.
- ◆ **Transparence et accès à l'information** : Tous les ateliers donneront lieu à un compte-rendu qui sera mis à disposition de tous les participants, avec les présentations réalisées en séance
- ◆ Réalisation d'un **bilan** de la concertation par Palabreo
- ◆ **Restitution** : lors du 3^{ème} atelier, le bilan de la concertation sera présenté par Palabreo, et MACS présentera les orientations prises au regard de ce travail.

1.5. RETOUR SUR LES ENTRETIENS PREALABLES

Marie-Catherine Bernard poursuit son intervention en exposant une synthèse des entretiens préalables réalisés par Palabreo auprès des acteurs portuaires. L'agence Palabreo a rencontré 19 acteurs (dont 3 entretiens téléphoniques) : SNSM, Pêcheurs professionnels, coopérative Basquaise, Sports et loisirs : Skipcool (école de voile), Xcat (balade en mer, pêche), Sud land Kite (ski nautique, wakeboard, bouée tractée), Cap pêche et loisirs (balade en mer, pêche...), Plongée : Aquanautes et CASC, APMC : pêche sportive, Usagers du

port : UNPC, ADUP, Associations environnementales : Surfriders, Amis de la Terre, Office du tourisme, MACS
: président, vice-président, responsable du port

Voici les enjeux majeurs identifiés par Palabreo

◆ Le port est un équipement majeur du territoire

- ❖ Élément fort d'attractivité économique vecteur d'emploi et d'activité : pêche, marché au poisson, sports-loisirs nautiques, entretien réparation des bateaux, commerces, hôtellerie-restauration.
- ❖ Attractivité touristique : il est très fréquenté y compris hors saison (ex. février), fort impact du marché au poisson, qui joue un rôle important pour étaler la saison, lieu de ballades des habitants
- ❖ Son attractivité pourrait être encore renforcée par des aménagements adaptés

◆ Le phénomène d'ensablement

- ❖ L'ensablement du port et du chenal est un phénomène ancien, car le port n'est pas un équipement naturel, mais créé par l'homme
- ❖ Mais ce phénomène semble s'accélérer, notamment depuis deux ans, et le port ne dispose plus de la profondeur d'eau adaptée aux usages
- ❖ Les causes sont diverses et combinées et ne font pas toujours consensus :
 - ✓ Phénomène naturel dû aux marées et aux courants, mais aussi au vent notamment sur le chenal, qui semble se renforcer du fait du réchauffement climatique : épisodes dépressionnaires en augmentation, affaiblissement du trait de côte...
 - ✓ Impact des aménagements : seuils sous les ponts, pièces à sable, effet « chasse d'eau » insuffisant
 - ✓ Impact des canaux du Bourret et du Boudigau : ont-ils une forte influence ou non sur l'ensablement ?

- ❖ Une demande de compréhension plus fine du phénomène pour mieux l'anticiper et le traiter

◆ Un point de vue partagé par tous : l'ensablement pose de très nombreux problèmes

❖ Des problèmes avant tout de sécurité

- ✓ L'action de la SNSM est contrainte par les marées, 119 jours par an la vedette ne peut plus sortir du port durant 6 heures : risque important pour les professionnels, les activités de loisirs et sportives, les plaisanciers.
- ✓ Le danger touche aussi les usagers du port qui prennent des risques au niveau de la passe, selon eux une des plus dangereuses d'Europe du fait de phénomène de vagues liées l'ensablement, mais aussi du fait d'un banc de sable à la sortie de la passe.
- ✓ Le danger est d'autant plus grand pour les plaisanciers qui viennent de façon ponctuelle.

❖ Des pertes économiques

- ✓ Pour les pêcheurs professionnels, pour qui la sortie est contrainte sur des périodes importantes et qui doivent parfois prendre des risques importants.
- ✓ Pour les professionnels sports/loisirs : balade en mer, pêche amateur, plongées, jet ski... qui se voient contraints de limiter leurs activités et doivent parfois faire demi-tour à la sortie de la passe.
- ✓ Du fait d'une baisse d'attractivité du port pour les plaisanciers limités eux aussi dans leurs sorties.

❖ Des impacts sur les bateaux

- ✓ Dont certains ne sont pas prévus pour être « posés » au fond du port.
- ✓ Certains ont heurté la digue dans le chenal ou ont vu leurs hélices toucher le fond.

❖ Des difficultés d'usages

- ✓ Accès réduit et plus complexe à la zone technique et à la station d'avitaillement.

◆ L'opération de dragage

❖ Des remarques relatives à l'entretien

- ✓ Le dernier dragage majeur a eu lieu il y a 15 ans, les modalités de sa réalisation ont suscité des critiques
- ✓ Il n'a pas été suivi par un programme d'entretien comme dans les ports de commerce où c'est obligatoire et financé par l'Etat
- ✓ Les pièges à sable ne sont pas suffisamment nettoyés

❖ Des réflexions sur sa programmation et sur les zones à draguer

- ✓ Un consensus sur le fait qu'il faut procéder de la façon la plus urgente possible au dragage des ensablements générant des problèmes de sécurité : sortie du port et chenal, où se trouvent des sédiments « valorisables ».
- ✓ Des questions sur le banc de sable devant le chenal : Qui est responsable ? Qui paye ? Comment agir ?
- ✓ Consensus sur la nécessité de penser l'opération de façon globale : dragage ponctuel puis entretien régulier.
- ✓ Beaucoup de questions sur le rapport entre la zone *ouest* du port (sédiments valorisables) et *est* (sédiments pollués) : question d'équité dans l'opération de dragage, notamment pour les plaisanciers situés dans la zone *est* (financement de l'opération).
- ✓ Des questions sur la faune et la flore dans la zone portuaire : va-t-on l'étudier ? La préserver ?
- ✓ Des inquiétudes sur les délais administratifs jugés utiles pour garantir que l'opération se déroule dans les règles, mais très long eu égard à l'urgence.

❖ De nombreuses questions sur le coût et les ressources

- ✓ Légalement le dragage est financé par les usagers, mais les moyens seront-ils suffisants ?
- ✓ Quid d'un appui possible de la puissance publique ? Quid d'autres sources de financement ?

◆ La nature des sédiments

- ❖ Les acteurs rencontrés font plutôt confiance dans la qualité des analyses à l'exception d'une des associations environnementales qui évoque des doutes en rapport avec l'opération du Lac d'Hossegor.
- ❖ Les acteurs souhaitent avoir des éléments précis sur les analyses déjà réalisées et le programme d'analyse qui sera réalisé ultérieurement.
- ❖ Ils s'interrogent sur l'origine des pollutions : Quid de l'impact de la zone d'entretien ? De la pollution émanant des deux rivières ?

◆ La question du traitement

- ❖ Des questions sur la méthode de traitement des sédiments valorisables : seront-ils clapés en mer ou utilisés sur le trait de côte ? Utilisera-t-on des barges, des tuyaux, le by-pass ?
- ❖ Des enjeux qui se concentrent surtout sur les sédiments pollués qui doivent être traités à terre. Comment faire ?
 - ✓ L'option de traitement dans l'usine proche de Bordeaux apparaît très coûteuse et entraîne un important coût carbone
 - ✓ Pourrait-on imaginer un système de traitement plus proche ? Créer une unité de traitement plus proche ? Innover dans le système de traitement pour pouvoir le faire sur le port ? Faire un benchmark des techniques dans d'autres pays ?

◆ Le suivi et la communication

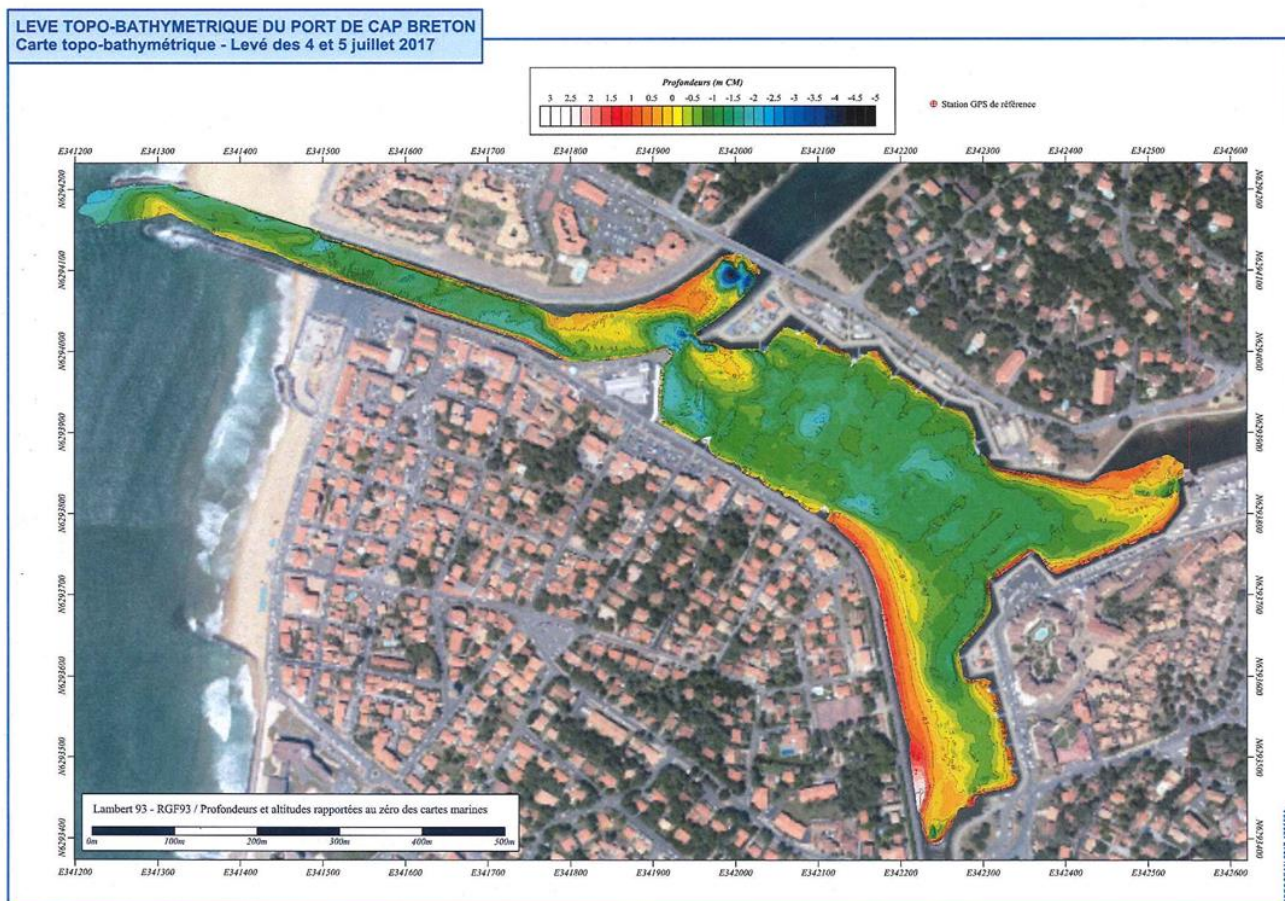
- ❖ Des acteurs qui souhaitent continuer à être associés au projet.
- ❖ Un besoin de communication régulière et transparente sur l'avancée de l'opération y compris sur site pour les visiteurs.

1.6. PRESENTATION DU CONTEXTE PAR FABIENCE FAURE, RESPONSABLE DU PORT

Depuis le 1er janvier 2018, la communauté de communes Marennes Adour Côte Sud a la compétence relative à la gestion du port de Capbreton et du domaine maritime concédé. Le port de Capbreton est un service industriel et commercial dont le budget relatif à l'entretien des équipements et du bassin portuaire, est uniquement financé par les redevances des usagers du port. L'entretien des installations du domaine public concédé autour du port (quais, perrés, digues, estacade, lac) est financé par la communauté de communes. Le dragage du port fait partie de l'entretien des équipements portuaires et relève donc légalement du financement des usagers du port. Il faut savoir que toutes les décisions en lien avec le port sont prises par MACS en concertation avec le conseil portuaire constitué de représentants des usagers du port et qui se réunit deux fois par an pour discuter de tous les projets du port.

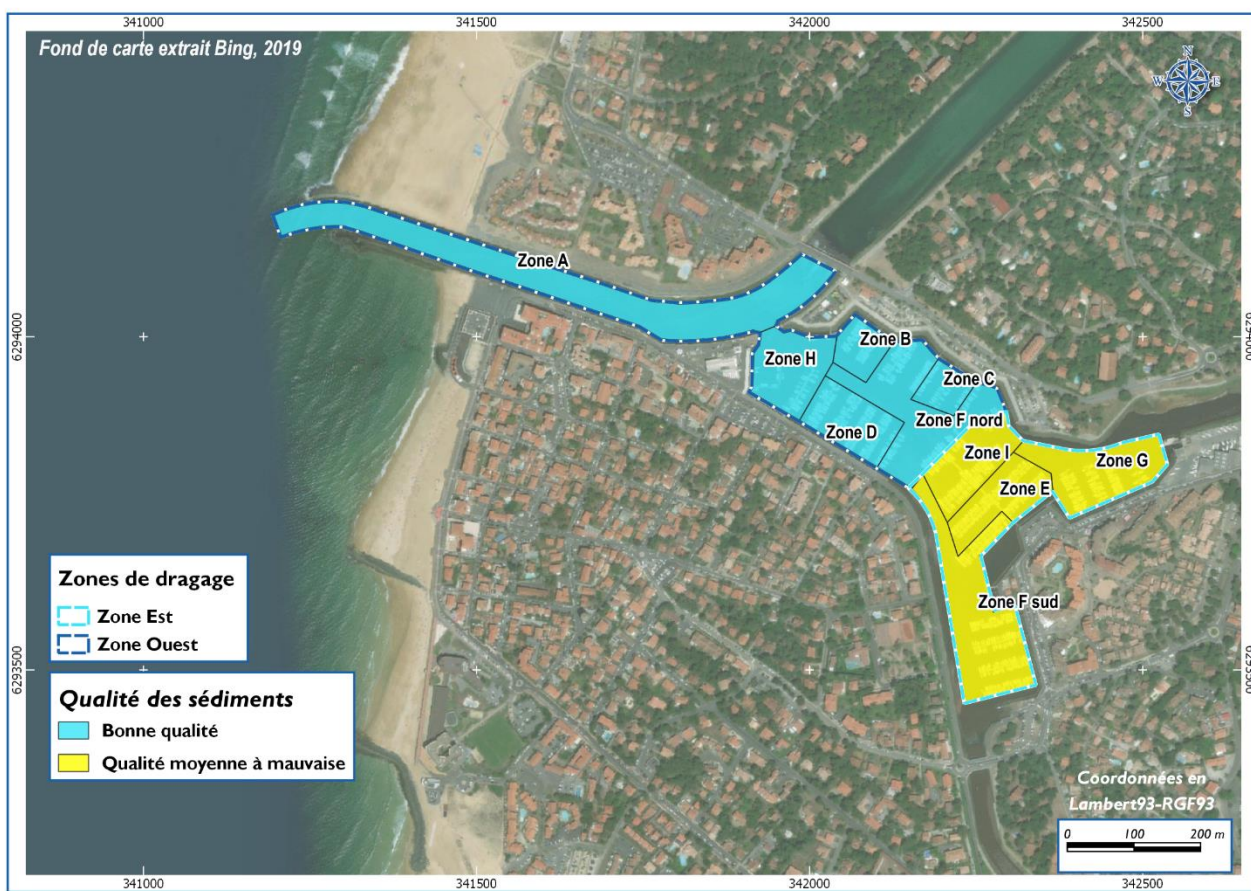
◆ L'ensablement

Avant de mettre en place une réflexion sur des futurs travaux de dragage, il faut avoir plusieurs éléments en amont : la profondeur et l'ensablement avec une carte bathymétrique.



Les bancs les plus importants sont en face de la capitainerie et à l'entrée du port au niveau de la SNSM, mais aussi vers la station d'avitaillement et vers la zone technique. Ce plan a permis d'estimer 150 000 mètres cubes de sédiments à draguer. Cette carte a été réalisée en 2017, donc il sera nécessaire de la remettre à jour car les quantités peuvent évoluer et le sable bouger.

◆ La qualité sédimentaire



Cette carte a déjà été présentée lors du précédent conseil portuaire. Elle traduit la nature des sédiments après une première campagne d'analyses. Ces dernières sont réalisées par un bureau d'études indépendant. Elles portent sur la recherche de 32 composants, conformément à la réglementation. Ces premières analyses ont montré que le port se divise en deux parties : la partie ouest (zone bleue) dont les sédiments sont de bonne qualité, c'est-à-dire non pollués et valorisables. La partie est (zone jaune) traduit une qualité sédimentaire moyenne à mauvaise. Il faudra faire sur cette zone des analyses complémentaires pour avoir une confirmation de leur qualité qui est a priori défavorable à une valorisation et où se trouvent des polluants.

◆ La procédure préalable à l'opération de dragage

- ✓ Phase de **concertation préalable volontaire** (avril-juin 2019)
- ✓ Rédaction des **scénarios** de dragage du port à court et moyen termes
- ✓ **Mise à jour des données** (bathymétrie, analyses sédimentaires...) pour finaliser le scénario retenu – information au conseil portuaire
- ✓ Constitution du **dossier d'étude d'impact** en vue d'une demande d'autorisation avec 3 volets (technique, environnemental et financier) –
- ✓ **Instruction de la demande par les services de l'Etat** (Ifremer, Agence régionale de Santé, DREAL, Autorité environnementale...) (6 à 8 mois)
- ✓ Lancement de **l'enquête publique** à (1 à 2 mois)
- ✓ Avis du **Commissaire enquêteur**
- ✓ Avis du **CODERST** (Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques)
- ✓ Décision du **Préfet** sur la demande d'autorisation
- ✓ **Mise en œuvre** déclinée dans le temps

1.7. DEROULE DE LA SEANCE

Marie-Catherine Bernard présente le déroulé de la séance de travail par tables

Chacune des tables a à sa disposition : Des plans et images du port - Une fiche de contributions collectives avec des questions - Des fiches d'émargement et d'inscription pour le prochain atelier

La mission des groupes de travail : Echanger sur la base des questions - Nommer un greffier pour prendre des notes sur la fiche - Désigner un rapporteur pour restituer votre contribution

La restitution et le débat : Exposé des tables, points de vue et questions à traiter - Débat en plénière

Elle expose les questions à traiter par les participants en précisant qu'un espace libre était laissé sur la feuille de contribution pour laisser d'éventuels commentaires ou compléments.

◆ **Question 1 - Le contexte : Que représente pour vous le Port de Capbreton ? Quel rôle joue-t-il dans le territoire ?**

- ❖ La question est posée dans un 1er temps aux habitants et aux acteurs non usagers du Port pour qu'ils expriment leur rapport au Port de Capbreton, s'ils le fréquentent, pour quels usages, s'ils y sont attachés... Puis la table échange collectivement sur l'intérêt de cet équipement et éventuellement sur la façon d'améliorer son attractivité.

◆ **Question 2 - Le diagnostic : A quelles difficultés le Port fait-il face aujourd'hui en ce qui concerne l'ensablement ? Comment la situation évolue-t-elle ?**

- ❖ Usagers du Port et habitants partagent leur connaissance sur ce sujet, identifient les enjeux, les questions...

◆ **Question 3 - Le projet de dragage : Quels sont les enjeux et les questions posées par le projet de dragage : la manière de procéder au dragage, les différentes zones de dragage, le calendrier...et par le traitement des sables collectés en fonction de leur nature (valorisable / non valorisable)**

- ❖ Usagers du Port et habitants partagent leur connaissance sur ce sujet, identifient les enjeux et listent leurs questions

2. SYNTHÈSE DES TRAVAUX PAR TABLE

Les participants, installés par table, ont travaillé durant 1 heure sur ces trois questions. Chaque table a ainsi produit une fiche de contribution collective. Après ce temps de travail, les tables ont été invitées à exposer en plénière les principaux arguments développés dans les fiches afin que l'ensemble des participants puissent avoir un premier retour sur leurs réflexions. On trouvera ci-dessous la synthèse des contributions des tables, qui sont présentées également de façon exhaustive en annexe

♦ La 1ère question posée aux tables concerne le contexte du port : son rôle et son image au sein du territoire, mais aussi les modalités de son attractivité.

La majeure partie des tables souligne **l'intérêt économique et touristique du port de Capbreton**, en mentionnant le marché aux poissons, perçu comme une véritable chance, et l'activité de pêche professionnelle, tout comme la promenade autour du port, les loisirs nautiques, la plaisance, mais aussi les commerces et restaurants. Cet aspect touristique est d'autant plus fort qu'il s'agit du seul port des Landes, et qu'il attire des touristes à l'année, qui viennent parfois de loin. Certains indiquent que les touristes et les usagers du port sont « captifs », du fait qu'il n'existe pas d'autre port aux alentours. Les retombées économiques ne sont pas négligeables, le port crée de l'emploi et sa présence dynamise le foncier. Le port participe à la qualité de vie de Capbreton. Cet équipement possède également un intérêt en termes de sécurité, car il permet le sauvetage en mer. Le port est souvent décrit comme le poumon de la ville, un élément au cœur de son identité, un aménagement historique dont il faut garder la mémoire. Certains le perçoivent comme **un lieu de rencontre, un lieu de travail, ou encore un lieu de fête**. Il représente dès lors un atout majeur pour la ville tout comme pour le territoire et pour la région. Il n'est pas possible d'imaginer sa disparition.

Les participants expriment leurs propositions visant à **améliorer l'attractivité du port**. Il semble dans un premier temps nécessaire d'entretenir le port pour qu'il soit davantage attractif pour les plaisanciers. Il faudrait pour cela sécuriser l'entrée et la sortie du port et garantir un désensablement régulier, afin de pouvoir sortir les bateaux à n'importe quelle heure. L'attractivité du port reviendra avec la sécurité. Certains participants soulignent l'importance de garantir une eau claire et de qualité. Il semble par ailleurs nécessaire de davantage informer et communiquer sur le port et ses activités. L'idée d'un besoin de valorisation des abords du port est également apparue. Les participants proposent de profiter du dragage pour mettre en place un projet de réaménagement ou d'amélioration de la qualité des bords du port. Ils souhaitent rendre les promenades plus agréables grâce à des zones de détente adaptées, notamment aux enfants en bas âge, mais aussi plus sécurisées, en particulier pour les piétons et les cyclistes. Ils évoquent par ailleurs des problèmes d'accessibilité (parking, navettes), dont l'amélioration permettrait de rendre le port et la ville plus attractifs. Outre des aménagements, les participants suggèrent une plus grande variété de commerces autour du port, et une offre plus importante d'activités et d'animations autour du port.

♦ La 2ème question concerne l'état d'ensablement du port, son évolution et les difficultés que cela génère.

Les contributions révèlent un consensus sur l'évolution de l'ensablement, qui s'aggrave de jour en jour.

La situation dégénère et représente un danger dans un premier temps de sécurité, car les possibilités de sortie de la SNSM sont réduites. Mais le danger vient aussi de la passe du Boucarot qui est ensablée et devient très dangereuse, que ce soit pour les professionnels ou pour les plaisanciers. Cela génère un risque d'accidents de navigation grave.

Certains participants se questionnent sur les causes de l'ensablement de la passe, et sur le rôle de la digue nord dans cet ensablement. L'ensablement progresse également au niveau de l'arrivée du Bourret et du Boudigau. Les usagers du port présents constatent qu'il est impossible de sortir du port lorsque le coefficient de marée dépasse 80.

L'ensablement provoque une réduction de l'activité économique due au rétrécissement des heures de rentrée et de sortie des bateaux au port, et donc à la réduction du temps en mer. Or, l'activité de pêche, ainsi que toutes les activités en lien avec le port sont capitales pour l'emploi.

D'autre part, il existe des dangers d'ordre matériel pour les bateaux. En effet, de nombreux bateaux se posent au fond du port à marée basse, ce qui provoque des dégâts sur les bateaux.

De plus, les plaisanciers doivent faire face à des difficultés pour naviguer dans le bassin du port mais aussi à des problèmes d'accessibilité dans certaines zones du port, notamment la station d'avitaillement ou la zone technique.

Des participants s'interrogent sur le prix de la cotisation portuaire, car les plaisanciers paient le même prix et sont parfois contraints de rester au port, en soulignant pour certains un risque de désertion des bateaux.

D'autres conséquences de l'ensablement sont abordées, comme le fait qu'il empêche le bon respect des règles de navigation. Il est également noté que les cartes marines ne sont plus à jour.

Des participants s'interrogent sur les responsabilités juridiques sur les dégradations des bateaux liées à l'ensablement mais surtout sur des accidents qui pourraient être liés à l'impossibilité de la SNSM d'intervenir du fait de cet ensablement.

Les causes de cet ensablement sont quant à elles discutées. Certains expliquent que l'effet « chasse d'eau », qui chasse naturellement le sable grâce aux flux descendant des marées, ne fonctionne plus à cause des seuils trop élevés et des pièges à sables qui ne sont pas vidés. D'autres évoquent le vent et les marées qui amènent le sable dans la passe et le port. Une des tables fait le lien entre pollution et ensablement, et explique que les usagers ne peuvent pas être tenus responsables de la pollution. Mais, de manière unanime, les participants mettent en cause le manque d'entretien régulier du port et du chenal, qui serait responsable de la situation d'ensablement actuelle. Une des tables pointe les lenteurs administratives.

♦ La 3ème question porte sur le projet de dragage en lui-même, ses enjeux et les questions qu'il pose

Les participants considèrent que le dragage du port soulève des enjeux en termes de sécurité, économiques, et environnementaux. Ils sont également d'accord sur le caractère urgent de l'opération, dont dépend la survie du port.

Un premier point soulevé concerne la manière de réaliser le dragage. Le dragage doit être effectué le plus rapidement possible : attendre n'est pas raisonnable au vu du risque d'accidents graves. Il faut dans un premier temps désensabler la passe et le chenal, mais aussi la zone H (*cf carte*) à l'entrée du port, afin de rétablir l'accès.

Certains souhaitent dans un second temps que le dragage soit fait dans les zones G et F sud, et au niveau de la zone d'avitaillement. D'autres participants pensent qu'il faut draguer entièrement le port.

Les zones les plus polluées sont à traiter avec beaucoup de prudence car il ne faut pas remettre en suspension les sédiments pollués.

La majeure partie des tables s'accorde sur la nécessité de faire un dragage régulier afin d'éviter le ré-ensablement, et de penser un projet portuaire global.

Par ailleurs, la plupart des tables sont d'accord pour le rejet en mer des sables de bonne qualité, mais soulèvent plusieurs interrogations : où sera le point de rejet ? quelles sont garanties que ce rejet n'aura pas d'impact environnemental ? En revanche, certains participants refusent d'épandre les sables sur les plages ou sur des zones ouvertes, que le sable soit pollué ou non, tandis que d'autres pensent qu'il faut recharger le trait de côte grâce au sable récolté. Un groupe signale qu'il faut faire un maximum pour éviter que le scénario du lac ne se répète, et qu'il serait pour cela judicieux de travailler avec les associations environnementales opposantes, afin d'éviter au mieux les blocages, et propose à MACS de choisir les organismes chargés des analyses sédimentaires avec les associations environnementales. Il semble important que le projet de dragage fasse l'objet d'une information et d'une implication large.

Enfin, au niveau administratif, des participants souhaitent que les responsabilités soient clarifiées, et se demandent s'il existe une solution pour raccourcir des délais administratifs qui sont aujourd'hui incompatibles avec l'urgence de la situation.

Le financement est un point souvent questionné par les participants, qui souhaitent connaître le coût de l'opération, et avoir des précisions sur son financement. Certains usagers ne peuvent plus supporter l'effort financier qui leur est demandé. Certains groupes sont contre le financement limité aux usagers, et pensent qu'il n'est pas normal que les usagers payent tous le même prix s'ils ne bénéficient pas tous du même service.

Des solutions sont évoquées : repenser le financement du dragage et l'étaler sur l'ensemble des bénéficiaires du port, ou encore rechercher des sources financement au niveau étatique ou européen.

Concernant les techniques de dragage, des participants proposent de se servir du Bypass ou des moyens employés pour le dragage du lac d'Hossegor, afin d'éviter des coûts de mise en place, ou encore de faire appel à des entreprises espagnoles pour diminuer le coût et la distance. L'idée d'investir dans une petite drague au sein du port de Capbreton ou de partager la drague de Bayonne afin de pouvoir entretenir a également été émise. Enfin, il faut penser sur le long terme au financement de l'entretien régulier du port.

De nombreuses questions relatives au traitement des sédiments sont posées. La plupart des participants se prononcent contre la solution de traitement à l'usine de Cestas considérée comme trop éloignée dont avec un impact sur le coût de l'opération trop important. Ils souhaitent un traitement des sédiments sur place, par la création d'une unité de dépollution locale. Les participants souhaitent savoir en quoi consiste le processus de dépollution des sédiments et où sont déposés les sables une fois dépollués.

Des questions relatives à la pollution sont posées : D'où viennent les pollutions (Bourret, Boudigau, zone technique) ? A quelle profondeur le sable est pollué ? Que disent les analyses ? Il faut des analyses fiables et en informer le public.

Mais aussi aux méthodes de dragage : Existe-il des exemples similaires de dragage de port à l'étranger ? et de désensablement : Est-il envisageable de mener des études de désensablement naturel ?

♦ **Les participants ont ajouté des commentaires ou des compléments à leur contribution.**

Plusieurs commentaires exposent des idées complémentaires sur la manière de draguer le port :

- Faire un gros pipeline sous la capitainerie afin d'évacuer le sable du port.
- Aspirer le sable du cheval via le bypass et le rejeter sur les plages de Capbreton.
- Utiliser la drague du CCI de Bayonne, mais les autorisations sont très longues. Est-il possible d'accélérer ces autorisations en fonction de l'urgence de la situation ?
- Faire une zone de dragage anticipée pour des raisons de sécurité.
- Créer un enrochement au nord de la digue nord.
- Autorégulation de l'ensablement via l'effet chasse d'eau.

La question du financement est également affinée :

- La redevance portuaire des usagers est augmentée chaque année mais ils ne savent pas de quelle manière elle est utilisée. Il faudrait plus de transparence en ce qui concerne les charges.
- Subvention départementale ? Européenne ?
- Pourquoi se sont seulement les usagers qui supportent le coût du dragage alors que le dragage du lac d'Hossegor a été financé à 80% par l'Etat ?
- Il n'est pas normal que seuls les usagers du port paient pour le dragage, et la somme récoltée ne sera pas suffisante. Il faudrait que les non-usagers, qui ont une activité touristique grâce au port, participent aussi, via les commerces par exemple.
- Des solutions moins coûteuses ont été évoquées pour le dragage du lac d'Hossegor mais n'ont pas été retenues. Ne pourrait-on pas y penser ?

D'autres commentaires évoquent le traitement des sédiments pollués :

- Faire un partenariat avec l'université de Bordeaux sur la question des sédiments non valorisables afin de créer une unité pilote.

- Combien de camions seront nécessaires pour le transport des sédiments de la zone jaune (zone est).
- Créer des bassins de rétention en amont des deux cours d'eau (Boudigau et Bourret), afin de surveiller les niveaux de pollution et d'appliquer le principe du pollueur payeur.

Autres remarques :

- Garder la gratuité des parkings autour du port pour préserver son attractivité.
- Quel est le coût du cabinet Palabreo ?
- Est-il possible d'élargir la balade du bateau passeur ?
- Le port devrait être géré de manière plus stricte.

Remarque :

Deux participants se sont exprimés en leur nom propre lors de la restitution :

- Le premier pour regretter le propos de l'animatrice qui avait évoqué le caractère « non naturel » du port une information qui lui avait été communiqué lors des entretiens préalables. A noter que ce participant a adressé par la suite une gravure du port datant de 1881 qui est jointe en annexe à ce compte-rendu.
- Le second pour manifester ses doutes sur la transparence de la démarche et exposer le fait que des associations environnementales ont décidé de ne pas y participer du fait de l'absence de diffusion d'information en préalable à l'atelier.

3. CONCLUSION

Le Président remercie les participants pour le travail fourni durant la séance et espère que les réflexions collectives pourront aboutir à une solution pour le port de Capbreton. Il donne rendez-vous pour le prochain atelier du 17 mai (attention lieu modifié) qui permettra aux participants d'échanger avec les bureaux d'études sur les informations collectées, et de travailler sur différents scénarios.

ANNEXES : LES FICHES DE CONTRIBUTIONS COLLECTIVES DES TABLES-ATELIERS.

Elles sont reprises ici question par question. A noter qu'il n'y a pas de retranscription de fiche collective pour la table 20 qui n'a pas accueillie de participants.

3.1. LE CONTEXTE : QUE REPRESENTE POUR VOUS LE PORT DE CAPBRETON ? QUEL ROLE JOUE-T-IL DANS LE TERRITOIRE ?

◆ Table 1

Le port représente un enjeu touristique et économique, il représente aussi l'identité de Capbreton. Il joue un rôle économique à travers la pêche, le marché aux poissons et les activités nautiques qu'il génère. Il joue par ailleurs un rôle pour la sécurité en mer car il est le seul port en eaux profondes entre Arcachon et Bayonne. Le port est un lieu emblématique du sud des Landes (avec l'estacade). L'équipement possède un intérêt majeur et irréversible pour le territoire, et il serait difficile d'imaginer sa disparition ou son déplacement. Pour améliorer son attractivité, il faut assurer un entretien régulier (dragage) et développer des promenades, la pêche en mer grâce à des prix accessibles.

◆ Table 2

Les participants sont très attachés au port où ils vont acheter du poisson et se promener. Il faut entretenir le port sinon il meurt. Avant de penser à l'attractivité, il faut penser à la sécurité, notamment à la sortie du port, l'attractivité viendra avec la sécurité retrouvée. Ils proposent une drague à demeure afin de déboucher la sortie du port régulièrement sinon tous les bateaux à fort tirant d'eau partiront vers le Pays Basque, car le port de Capbreton va devenir un port à sec alors que les plaisanciers paient pour un port en eau accessible 24/24h.

◆ Table 3

Le port de Capbreton possède un attrait touristique incomparable avec les autres communes littorales, notamment grâce au marché de poisson frais et aux loisirs nautiques. Sans le port il y aurait moins de touristes, moins de promeneurs le week-end et donc moins de clients dans les restaurants. Le port est source de retombées économiques.

◆ Table 4

Le port de Capbreton est le seul de la côte landaise, un lieu de promenade où l'on peut acheter du poisson frais dont on connaît l'origine. Les participants soulignent un intérêt touristique pour la traversée du port à un prix correct. Le port génère une attractivité touristique et économique non négligeable dans le secteur.

◆ Table 5

Le port de Capbreton est un lieu touristique pour sa promenade (poétique) mais aussi son marché aux poissons. C'est un lieu festif avec la fête de la mer, du chipiron, la sardinade. C'est aussi un lieu de rencontre et de travail. Il y a un intérêt majeur pour la plongée avec le gouf.

◆ Table 6

Il est important de prendre en compte l'Histoire du port de Capbreton et son origine, c'est un devoir de mémoire. Le port représente un attrait économique avec le marché aux poissons mais aussi touristique, que ce soit pour les touristes ou les capbretonnais : le port est la carte de visite de la ville. Il est créateur d'emplois (restaurants, hôtels, bars), c'est un port de plaisance où les touristes viennent et séjournent. Il faut donc maintenir le port en état. Les participants soulèvent notamment des problèmes liés au parkings. Ils souhaitent un nouvel aménagement plus agréable de l'esplanade de la liberté et un renforcement de la sécurité le long du canal pour les piétons. Enfin, il faut veiller à l'application de l'article 23.

◆ Table 7

Le port de Capbreton est le seul des Landes et possède un attrait touristique et économique avec la restauration et le marché aux poissons. Le port dynamise le foncier.

◆ Table 8

Le port représente le poumon de la ville mais aussi de la région, il est l'atout de la ville et des Landes. C'est un lieu de promenade qui génère de l'attractivité économique et touristique mais aussi de l'emploi. C'est un privilège, une véritable chance d'avoir le marché aux poissons : un circuit court de la pêche. Le port est aussi un lieu de rencontres d'échanges au niveau de la ville, du département et de la région.

◆ Table 9

Le port est important pour l'ensemble du secteur (économie et tourisme). Il n'a pas suffisamment fait l'objet d'un projet d'entretien, d'équipement, de plan d'attractivité touristique. Les participants proposent pour cela la valorisation du rôle du port, par des regroupements d'associations et d'activités, mais aussi d'améliorer l'urbanisme du site grâce à des incitations financières, des projets de la communauté de communes sur des sites tels que la maison des douanes ou encore l'ancien glacier. Ils posent également la question de l'accessibilité (stationnements, navettes).

◆ Table 10

Le port joue un rôle économique et touristique (loisirs et sports nautiques). Il est actif annuellement. C'est le seul port des Landes, il possède une identité ancestrale. Les participants reconnaissent une qualité des aménagements et du cadre de vie.

◆ Table 11

Le port constitue un attrait paysager, touristique et économique fort, c'est une manne financière importante. Les gens viennent de loin (dans un rayon de 100 km) et à l'année pour s'y balader. Toute l'année, les gens viennent s'installer à Capbreton pour le cadre de vie dont le port, dans le prolongement du lac, constitue un axe majeur. Seul port entre Arcachon et Bayonne, on y vient pour ses promenades, ses commerces, ses logements et son paysage particulier. Sur l'eau, on y vient pour la pêche et la plaisance : les terriens sont ravis d'y trouver du poisson frais. Aux plages de Santocha et de Notre Dame, on y vient pour surfer. Pour les cyclistes enfin, la piste serait à améliorer et à sécuriser.

◆ Table 12

Les personnes non usagers du port sont à la recherche d'un ensemble touristique fait d'animations, de commerces, de balades). Les participants pointent l'importance de l'aspect esthétique des aménagements : ils sont attirés par l'estacade et la passe. Capbreton étant le seul port des Landes, il attire énormément de monde. Il faut profiter des travaux de désensablement pour améliorer la qualité des bords du port. Si le port disparaissait, la ville ne serait plus du tout attractive, car le port représente l'intérêt principal de Capbreton. L'intérêt de cet équipement est d'y trouver tout, y compris des places de parking suffisantes, une zone de jeu pour enfants, une amélioration des circulations piétonnes et cyclistes et une amélioration de l'éclairage tout autour du port. Les participants soulignent que les touristes, tout comme les usagers du port, sont « captifs » : il n'existe pas d'autres ports alentours.

◆ Table 13

Le port de Capbreton est un paysage de carte postale avec sa promenade et son marché de poissons. Il présente un intérêt économique : restaurants, pêcheurs professionnels. Mais il faut améliorer son attractivité, par exemple en créant une télécabine entre les deux rives au niveau du canal. Il faut créer plus d'activités au niveau du port ; les participants proposent ici un salon d'occasion à vocation nautique, ou des expositions d'artistes peintres.

◆ Table 14

Le commerce de poissons avec les 19 bateaux de pêche professionnels attire les habitants de Capbreton mais aussi des communes voisines, voire des départements voisins. La plaisance fait partie du bien-vivre. Le port engendre de l'activité économique.

◆ Table 15

Le port de Capbreton est un lieu de mémoire et un lieu de vie. C'est également un lieu de promenade et de tourisme, avec le marché de poissons. Les commerces et les restaurants sont aussi des éléments importants dans l'activité du port. L'attrait du port n'est pas seulement pour les communes de MACS, mais pour l'ensemble des communes du département et de la région. Ils soulignent l'accroissement des difficultés d'intervention de la SNSM. Pour eux, la pollution qui sort du port est très dangereuse pour les surfeurs de toute la côte. Il y a un risque d'inondation des communes en amont des rivières.

◆ Table 16

Le port de Capbreton représente des intérêts majeurs sur le plan économique (pêche nautisme, réparation de bateaux), touristique, sécurité (sauvetage en mer), environnemental et en ce qui concerne l'animation.

◆ Table 17

Le port représente l'image de la ville mais aussi de l'ensemble du département car c'est le seul port des Landes. C'est un lieu de promenade et de vie économie avec les restaurants, les loisirs nautiques, le marché aux poissons.

Pour améliorer le port, il faut garantir une eau claire et de qualité, mais aussi il faut pouvoir sortir quel que soit le jour et les marées. La SNSM doit être en mesure de sortir au moindre incident.

◆ Table 18

Selon les non usagers du port, le port est le point d'attractivité touristique où il y a de l'activité à l'année, un lieu de promenade et de sortie, qui bénéficie à l'attractivité régionale. Pour les usagers du port, ce dernier représente un accès à la mer, un outil indispensable à la pêche de poisson frais, aux activités de voile et de plaisance, et pour le sauvetage en mer. Le groupe souligne des problèmes de sécurisation, mais aussi un défaut d'information pour les usagers. Ils pensent aussi que le port manque de valorisation, car c'est un port sans marina.

◆ Table 19

Le port de Capbreton est fréquenté pour son marché aux poissons, sa promenade ainsi que pour les restaurants. Le port est un refuge depuis longtemps grâce au gouf. La disparition de l'Adour en 1878 est due au même phénomène qu'au phénomène d'ensablement actuel : le sable s'accumule au nord et ferme de fait la passe. A la fin du XIXème siècle, les ingénieurs avaient déjà prévu que la construction d'une digue nord devrait être réalisée à claire-voie, de façon à laisser passer les sables et ne pas créer un effet d'amoncèlement comme c'est le cas aujourd'hui.

◆ Table 21

Les non-usagers du port apprécient le cadre de vie qu'apporte le port, notamment avec l'attrait pour l'estacade. Ils soulignent un problème de voirie et d'éclairage sur le quai Pompidou. Le port est également pour eux vecteur d'activité grâce à la pêche, la plaisance et le chantier. Il a des incidences économiques, touristiques, sociales avec la vente directe des poissons mais aussi aux activités de restauration. L'attractivité du port pourrait être améliorée grâce une plus grande variété de commerces (il y a beaucoup de restaurants), par l'amélioration et le partage des types de circulation. Il faudrait également sécuriser les accès aux pontons et communiquer davantage sur le port et ses activités.

◆ Table 22

Toutes les personnes présentes à cette table étaient des usagers du port. Tous y sont attachés et ont remarqué une attirance unanime des non riverains. Il s'agit d'un pôle d'attraction et d'activités incontournable du département et de la région, un spectacle permanent. Tout d'abord il faut draguer le port pour libérer l'esprit des usagers et leurs bateaux. L'image actuellement générée est désastreuse et très mal utilisée par les réseaux sociaux cela risque de créer une désaffection. Il faut sécuriser les promenades et multiplier les zones de détente et de stationnements, notamment pour les enfants en bas âge. Il faut veiller à une harmonisation des façades par le biais d'aides adéquates.

3.2. LE DIAGNOSTIC : A QUELLES DIFFICULTES LE PORT FAIT-IL FACE AUJOURD'HUI EN CE QUI CONCERNE L'ENSABLEMENT ? COMMENT LA SITUATION EVOLUE-T-ELLE ?

◆ Table 1

La première difficulté tient à l'ensablement qui empire de jour en jour et au danger que cela représente pour les bateaux, y compris de plaisance. Lorsqu'il y a de la houle, des vagues importantes se forment à l'entrée de la passe. De plus, l'effet chasse d'eau, qui pouvait aider au désensablement, ne fonctionne pas correctement. La table s'interroge sur la position de la Capitainerie à cet égard. Enfin, les pièges à sable sous les trois ponts (Bonamour, Bourret et Notre Dame) semblent diminuer cet effet chasse d'eau.

◆ Table 2

On ne peut plus sortir du port à cause de l'ensablement du bassin portuaire et de la passe. Il est impossible de sortir du port à marée basse avec un coefficient de marée supérieur à 80, ce qui représente un danger. La situation s'empire, et les bateaux avec un tirant d'eau supérieur à 1,5 mètres ont des problèmes, et c'est pire pour les voiliers qui sont bloqués, avec la quille dans la vase. Enfin, la SNSM ne peut plus aller porter secours aux bateaux en détresse.

◆ Table 3

Le niveau d'ensablement augmente de plus en plus vite, ce qui rétrécit les heures de rentrée et de sortie des bateaux au port, et donc les heures de navigation. L'ensablement empêche également la SNSM d'intervenir. Cela pose également un problème aux plaisanciers qui continuent de payer pour rester au port.

◆ Table 4

L'ensablement est de plus en plus important et la situation évolue mal car elle entraîne un souci de sécurité par l'impossibilité d'intervention de la SNSM. Les marins pêcheurs limitent leurs activités compte tenu de l'ensablement.

◆ Table 5

Les participants évoquent le fait qu'il n'y a plus d'eau dans le port et le problème de sécurité pour la SNSM. Ils évoquent ensuite les problèmes d'accessibilité pour les bateaux dans certaines zones du port, ainsi que des problèmes matériels lorsque les bateaux touchent le fond. Cela engendre un risque de désertion des bateaux vers des ports plus accessibles. La passe du Boucarot est complètement ensablée. La digue nord de la passe est-elle trop longue (Livre sur l'Histoire de Capbreton) ?

◆ Table 6

Il est très regrettable qu'aucun plan d'entretien du port, du chenal et de la passe n'ai été effectué depuis 15 ans. Le Boudigau et le piège à sable ne sont pas faits non plus. Les participants observent une dégradation perpétuelle au risque des usagers, plaisanciers comme professionnels. Ils évoquent les « vidéos d'Alex » sur YouTube qui illustrent les problèmes d'entrée et de sortie des bateaux au niveau de la passe. Le dragage doit être prioritaire, attendre n'est pas raisonnable au vu du risque d'accidents graves.

◆ Table 7

Il y a un besoin urgent de désensabler car il y a une diminution de l'activité économique du fait de la modification des heures d'entrée et de sortie des pêcheurs. Cela risque à long terme de paralyser le port et les interventions de la SNSM.

◆ Table 8

Les participants soulignent dans un premier temps la dangerosité de la passe, ainsi que l'insécurité liée à la difficulté pour la SNSM de sortir du port. La situation se détériore, et même avec un coefficient moyen il est difficile d'accéder à la station d'avitaillement. Il y a un réel besoin d'entretien régulier, voire annuel.

◆ Table 9

L'ensablement empêche le respect des règles de navigation. Selon les participants, la zone B est très envasée et malsaine, et la vase est surtout alimentée par les deux cours d'eau (Bourret et Boudigau). Les villages en amont sont impliqués et peuvent/doivent être sollicités ; et les pièges à alluvions améliorés. Ils soulignent l'importance des éléments de travaux à prévoir en amont du dragage. Pour le désensablement, il faut donner la priorité à la sécurité et poursuivre la réflexion sur les zones les plus polluées, à traiter avec beaucoup de prudence.

◆ Table 10

Le temps de mer est réduit pour les bateaux de la SNSM, de pêche et de loisir, et donc leur activité l'est aussi. Les participants soulignent le danger en sortie de passe, notamment des renversements de bateau). La situation va en s'aggravant.

◆ Table 11

L'ensablement est indéniable et il faut privilégier l'axe « sécurité ». En effet, la SNSM doit pouvoir sortir facilement et les usagers, professionnels et plaisanciers, doivent pouvoir bénéficier d'un accès sécurisé. Il y a un manque d'entretien depuis 2002.

◆ Table 12

Le port fait face à des difficultés de navigation (entrée et sortie du port, chenal), y compris pour le bateau de sauvetage dans la passe, ce qui pose la question de la sécurité. Il est également difficile de naviguer dans le bassin du port. Il est impossible de rentrer ou de sortir du port 2 heures avant la marée et 2 heures après, ce qui fait 4 heures de pertes. Les participants expliquent que le bypass pourrait être utilisé en été afin de désensabler la passe du Boucarot. Selon eux, les pièges à sable sont insuffisants et doivent être nettoyés plus régulièrement. Ils se demandent enfin si l'origine de la pollution a été identifiée.

◆ Table 13

Les participants notent des difficultés à l'entrée et à la sortie du port, que ce soit pour les professionnels, les plaisanciers ou pour les opérations de sauvetage de la SNSM. Il y a également des problèmes de manutention des bateaux au niveau de la zone technique. Il y a une évolution « en mal » : l'ensablement progresse, principalement à la jonction du port avec le Bourret et le Boudigau. A l'observation des cartes, il apparaît que l'ensablement et la pollution sont intimement liés, les usagers ne peuvent donc pas être tenus responsables ni de l'ensablement, ni de la pollution.

◆ Table 14

L'ensablement de la passe a toujours existé. De mémoire d'hommes, certains dans leur jeune âge traversaient la passe au niveau des phares actuels avec de l'eau au niveau de la taille, la digue nord étant alors inexistante. Sans dragage, la situation ne peut que se dégrader, il faut donc que le dragage soit pérennisé.

◆ Table 15

Si rien n'est fait, quel est l'intérêt des plaisanciers de venir à Capbreton ? Pourquoi payer un anneau au port si on ne peut plus en sortir ? L'activité de pêche est par ailleurs capitale pour l'emploi. Mais toutes les activités en lien avec le

port s'éteignent, et les risques sont importants pour l'ensemble des usagers du port. La dangerosité du port augmente avec l'ensablement excessif, et bientôt la SNSM ne pourra plus intervenir.

◆ Table 16

Les difficultés concernent les usagers du port, en particulier les services de secours et tous les plaisanciers limités dans leurs usages du port, notamment à cause de la réduction des heures de sortie et d'entrée qui impactent les professionnels. A noter les dégâts sur les bateaux qui talonnent à marée basse.

◆ Table 17

Les vents et les marées ramènent du sable dans le port et dans la passe du Boucarot. A marée descendante, la puissance n'est pas suffisante pour évacuer le sable. Les cartes marines ne sont plus à jour en raison de l'ensablement. Si les bateaux ont un tirant d'eau insuffisant, il y a un risque d'accident grave, et la carte marine fait foi. Concernant le financement, les usagers du port ont déjà engagé le financement depuis 2 ans (6%).

◆ Table 18

Il n'y a pas d'effet chasse d'eau car le seuil du pont Notre Dame crée un bassin de décantation et non une chasse d'eau. Il faudrait selon les participants enlever ce seuil pour recréer l'effet chasse d'eau recherché par les ancêtres. Il y a un écoulement des sables par le Bourret et le Boudigau et les pièges à sable manquent d'entretien et sont relevés. Ils observent un ensablement du port et du lac, mais aussi du Bourret et du Boudigau. Ils proposent de faire un mur sur la digue Notre Dame côté nord.

◆ Table 19

Le port fait face à des difficultés en ce qui concerne l'entrée et la sortie des bateaux de la passe (professionnels, plaisanciers, SNSM). La situation est de pire en pire.

◆ Table 21

Les pièges à sables ne sont pas entretenus et le cahier des charges du port n'est pas respecté. Il faut rétablir une profondeur d'eau compatible avec les horaires de marées, mais aussi les flux et l'effet « Venturi ». L'ensablement a un impact sur la sécurité et l'activité de la SNSM, sur la sécurité de la navigation, mais aussi sur l'activité balnéaire. Il y a urgence. Enfin, il faut clarifier les responsabilités.

◆ Table 22

Le groupe évoque tout d'abord une carence d'entretien qui a provoqué la situation actuelle. Il y a trop de lenteurs administratives. La situation est arrivée à un point de saturation : les autorisations administratives sont devenues trop contraignantes et démagogiques. Il y a aussi une saturation au niveau de l'effort financier qui est demandé et qui va être demandé aux usagers du port (doublage des droits de port). De nombreuses mises en garde sont faites concernant la sécurité et les secours. Les financements sont à repenser et à étaler sur l'ensemble des bénéficiaires du port. De manière générale il y a trop de lenteurs.

3.3. LE PROJET DE DRAGAGE : QUELS SONT LES ENJEUX ET LES QUESTIONS POSEES PAR LE PROJET DE DRAGAGE (LA MANIERE DE PROCEDER AU DRAGAGE, LES DIFFERENTES ZONES DE DRAGAGE, LE CALENDRIER, LE TRAITEMENT DES SEDIMENTS EN FONCTION DE LEUR NATURE...) ?

◆ Table 1

L'enjeu réside dans la survie du port. Ils se posent les questions liées au coût, aux délais administratifs (procédures non compatibles avec les attentes des usagers), aux enjeux environnementaux et aux alternatives possibles.

◆ Table 2

Si on drague le bassin portuaire et le chenal avant de traiter les perrés en mauvais état (Môle), ces perrés vont s'écrouler. Il est par ailleurs urgent de déboucher la passe. Les participants se posent enfin la question du traitement des sédiments mais aussi du lieu de dépôt des sables valorisables : sur le trait de côte ?

◆ Table 3

Il faut dans un premier temps draguer l'entrée du chenal jusqu'au port ainsi que les zones en bleu sur la carte distribuée. Il est nécessaire d'agir vite, on parle du dragage depuis longtemps. Les participants proposent de créer une unité de dépollution locale, d'établir un partage de la drague de Bayonne mais aussi de faire appel à des entreprises espagnoles afin que diminuer le coût des opérations.

◆ Table 4

Il faut favoriser le dragage du chenal qui se trouve en zone propre, ainsi que l'entrée de la passe (au sud et au nord). Un dragage durant les moins d'hiver engendrerait moins de dérangements sur l'activité du port de pêche. Les participants proposent de vendre le sable propre afin de financer le dragage et le traitement des sédiments de qualité moyenne,

mais aussi de mettre à l'étude des financements externes (Etat, Europe) plutôt que de mettre à profit les usagers du port.

◆ Table 5

Les participants soulèvent des enjeux relatifs au financement et se demandent comment demander un financement auprès de l'Europe. En ce qui concerne l'écologie, il faudrait essayer de construire une unité de retraitement à proximité qui permettrait d'éviter le transport et de retraiter en permanence sur place. Ils se demandent en quoi consiste le traitement à Cestas et comment valoriser le produit de dragage. Ils aimeraient savoir s'il existe des exemples similaires de dragage de ports à l'étranger.

◆ Table 6

L'enjeu est dans un premier temps de sécurité, puis économique (les pêcheurs et plaisanciers vont chercher d'autres lieux d'amarrage). L'enjeu est également financier, il est hors de question que ce soit les usagers qui financent seuls le projet. Ils proposent de draguer en urgence les zones A et H, puis de penser à une barge adaptée pour l'entretien régulier du port de Capbreton. En ce qui concerne les zones I, E, G et F, ils ne souhaitent pas de traitement des sédiments à Cestas, mais une solution locale par la Sitcom 40 (syndicat mixte pour la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés).

Un des participants évoque une nécessité absolue de draguer pour des raisons de sécurité les zones A, la zone SNSM, et la zone des pêcheurs professionnels. Les raisons sont également économiques et touchent différents acteurs : les pêcheurs professionnels, les usagers, les plaisanciers, marins de toutes nationalités naviguant entre Capbreton et Arcachon, ainsi que les commerces du tertiaire à Capbreton. Il propose d'utiliser les moyens existants, c'est-à-dire ceux actuellement utilisées pour draguer le lac, ce qui éviterait le coût de mise en place des outils de dragage.

◆ Table 7

Le dragage est très urgent pour les zones A et H. il faudra dans un second temps draguer les zones G et F Sud. Il faudrait travailler avec le by pass et rejeter les sables au-delà de la plage de Santocha afin de protéger le trait de côte. Selon les participants, il serait judicieux de faire le traitement des sédiments sur place, sur la zone de l'incinérateur de Bénesse-Maremne. Il se demandent comment et selon quel principe est traité le sable. Ils proposent enfin de faire des études de désensablement naturel (par des maquettes).

◆ Table 8

Les participants de la table se demandent pourquoi des bacs à décantation ne sont pas mis en place. Concernant le rejet des sédiments, ils se demandent où sera le point de rejet, comment et par qui le rejet sera décidé et quelles sont les garanties qu'il n'y ai pas d'impact environnemental ? Ils précisent que lors du dernier dragage il y a 15 ans, certaines espèces ont disparu à cet endroit. Selon eux, le rejet en mer va bientôt être interdit : pourquoi ne pas devancer cette interdiction ?

◆ Table 9

Il est nécessaire de faire un dragage et un entretien régulier et penser un projet global : le dragage, le port, son environnement. Les participants se posent la question du passage des polluants de la zone Est dans le lac. Il faudrait trouver un outil de traitement local du sable, et fermer pour protéger le canal et le lac au moment de la dépollution. Il faut faire un maximum pour éviter que le scénario du désensablement du lac ne se répète ; et pour cela travailler un maximum avec les associations environnementales opposantes afin d'éviter, au mieux, des blocages et des recours. Il faut surtout choisir avec les associations environnementales les organismes chargés des analyses. Il faut profiter du désensablement pour continuer la mise en place de bonnes pratiques. Ils soulignent enfin la nécessité d'une information et d'une implication large.

◆ Table 10

Le principal enjeu est la survie du port, et par conséquent la survie de la ville. Il ne faut pas supprimer les quais selon ces participants, et il faut protéger les berges. Il faut aussi éviter le ré-ensablement et veiller à l'adéquation de la profondeur du dragage avec la profondeur des quais et les fondations de la berge. Il faut procéder au dragage dès que possible. Enfin, ils pensent que le traitement des sédiments dépendra de la quantité de sables pollués. Dans tous les cas, ils ne veulent pas les épandre sur les plages ou sur une surface ouverte.

◆ Table 11

Le principal enjeu est la survie du port et donc le maintien des activités, mais aussi le bon traitement des sédiments pollués. Les zones A, H, et B doivent être dragués en priorité. La zone d'avitaillement doit également être sécurisée. Il faut cependant faire attention aux zones polluées : il ne faut pas remettre en suspension des sédiments pollués. De plus, il faut avoir des analyses fiables et en informer le public. Il faut informer.

Il faut faire attention aux pièges à sable et aux seuils. Est-il possible de faire un curage régulier des pièges à sable une à deux fois par an ?

Il faudrait un entretien régulier plutôt qu'un gros chantier tous les 15 ans. De plus, la plage de Santocha a besoin d'être rechargée ; le dragage serait donc à effectuer en hiver sur les sédiments non pollués, lorsque la fréquentation est moindre, afin de les déposer sur la plage. Il faut éviter le dragage dans les périodes de migration de certaines espèces. Les participants questionnent ensuite la possibilité de valoriser les sédiments pollués au niveau local, de développer une filière de valorisation car il faut diminuer la charge de transport (s'il faut emmener les sédiments à Cestas).

Il faut agir et lancer les travaux de manière urgente.

◆ Table 12

Tout le monde est d'accord sur la nécessité du dragage, avec un enjeu principal : la dépollution. Il faudrait commencer par désensabler l'entrée et la sortie du port, c'est à dire les parties en jaune sur le plan. Ils se demandent, pour les parties F et G, d'où vient le sable, et à quelle profondeur ce sable est pollué. Ils voudraient également savoir en quoi consistent les pollutions et ce que disent les analyses, et s'il serait possible d'utiliser le bypass pour draguer le port. Le calendrier leur semble long.

◆ Table 13

Le premier enjeu concerne la sécurité à l'entrée et à la sortie du port, quel que soit le coefficient de marée. La SNSM ne peut pas toujours intervenir et l'accès à la darse et à la zone technique est devenu difficile. Les participants proposent un « gros dragage » pour remettre le port en eau et accessible à tous, puis un dragage périodique afin de maintenir les normes, c'est-à-dire 1,50 mètres par rapport au coefficient 0 des marées. Il faut draguer la totalité, et le plus tôt possible. Pour le traitement des sables, ils veulent rejeter en mer les sédiments non pollués, et, pour les sédiments pollués, ils évoquent l'obligation de suivre les directives européennes et proposent de faire appel éventuellement à des entreprises espagnoles qui sont plus proches que celle de Bordeaux.

◆ Table 14

L'enjeu est de maintenir l'ensemble des activités du port. Pour cela, les participants préconisent d'agir en amont sur le Bourret et la Boudigau, puis par tranche en descendant vers la passe. Sinon, il faudra faire des dragages ponctuels en fonction des zones les plus pénalisées. Au niveau du calendrier, ils souhaitent que les études de faisabilité (techniques et financières) soient faites fin 2019, et que les travaux soient faits entre 2020 et 2021.

◆ Table 15

Les participants se questionnent à propos de l'effet chasse d'eau, car ils remarquent une augmentation de l'ensablement depuis qu'il y a des seuils. Ils se demandent également d'où vient la pollution : Boudigau ? Bourret ? Zone technique ?

Le dragage doit être en priorité fait sur la zone bleue afin de faciliter l'accès. Un dragage important doit être effectué sur la zone jaune mais il est nécessaire de poursuivre par un entretien régulier.

Il faut savoir qui sera tenu pour responsable en cas d'accident. Il y a une véritable urgence d'entretenir le site au plus vite du fait de sa dangerosité.

◆ Table 16

Les participants se questionnent sur l'évolution du chenal et sur le tirant d'eau au niveau des itinéraires de navigation. Il se questionnent également sur la nature des pollutions et sur les zones concernées, et demandent les résultats des analyses.

◆ Table 17

Le premier enjeu est d'assurer la survie du port. Le second est d'assurer une profondeur adaptée à tous les tirants d'eau. Les participants remarquent qu'en face du ponton R, le sable a été sorti d'un côté pour être reversé de l'autre, et qu'il revient à sa place initiale. Il faut draguer en priorité le chenal pour assurer la sortie des pêcheurs et de la SNSM. Il faut faire l'opération le plus rapidement possible. Le groupe de participants est d'accord pour rejeter les sables non pollués au large, mais se demande comment sera traité sur place le sable pollué. Ils évoquent ici l'idée d'un traitement sur place.

◆ Table 18

Les participants se posent la question de la pollution et de la destination des sables dragués. Ils proposent plusieurs techniques de dragage : l'entretien auto-régulé grâce à l'effet chasse d'eau, le dragage par dragueuse, le dragage par pelle mécanique, barge et camion, ou le dragage par piégeage. Pour le traitement des sables, ils proposent la création d'une station de lavage du sable pour le valoriser et entretenir les dunes.

◆ Table 19

Les participants pensent qu'il faut faire un dragage permanent et envisager une petite drague pour entretenir sur le long terme. Ils donnent la priorité au dragage de la passe. Ils proposent une solution à court terme : une drague permanente avait déjà été utilisée par le MIAACA. Il est encore temps selon eux de curer environ la moitié du port. Pour

le fond du port, le traitement des sédiments est nécessaire. Il faut commencer par nettoyer les pièges à sable au niveau des barrages.

◆ Table 21

Les participants se posent dans un premier temps la question du financement du dragage : à quel titre les usagers sont redevables d'éventuelles pollutions en amont ? Il faut associer le syndicat des deux rivières. Il se demandent également où va être déposé les sables pollués et non pollués.

Ils se demandent comment maintenir le désensablement à court, moyen et long terme : quelles solutions, quels financements ?

Comment sécuriser l'avitaillement ?

Comment sécuriser la zone technique en matière de pollution ?

Qui assure la surveillance des activités portuaires et comment ?

Quelle responsabilité en cas de situation de péril si la vedette de la SNSM ne peut pas sortir pour aller porter secours ?

◆ Table 22

Pour des raisons de sécurité, le dragage est une urgence absolue. Il faut faire attention à l'image actuelle générée par les réseaux sociaux qui engendre un risque de désaffection. Le dragage de la première zone doit être réalisé d'urgence, et, pour la zone polluée, des passages doivent être réalisés (a minima). Il est anormal que l'utilisateur payeur de la zone E n'ai pas les mêmes services que l'utilisateur de la zone D. Il faut penser à retirer ou à aménager les cartes marines du port car les profondeurs annoncées ne correspondent plus.

3.4. COMMENTAIRES ET COMPLEMENTS

◆ Table 2

Pourquoi ne pas faire un gros pipeline sous la capitainerie afin de faire circuler l'eau et évacuer le sable du port ?

La drague de la CCI de Bayonne pourrait venir désensabler la passe très rapidement mais les autorisations nécessaires vont prendre des mois. N'y a-t-il pas moyen d'accélérer ces autorisations en fonction de l'urgence et des dangers actuels ?

◆ Table 4

Il faut garder la gratuité du parking autour du port afin de préserver son attractivité.

Actuellement le dragage est réalisé chaque année pour déplacer le sable du Sud d'Hossegor vers les plages de Capbreton (*via le bypass*). Peut-on envisager de draguer le sable du chenal (*via le bypass*) afin de le désensabler ? Il s'agirait d'aspérer le sable du chenal grâce au *bypass* et de le rejeter sur les plages de Capbreton.

◆ Table 6

Ils proposent un partenariat avec l'Université de Bordeaux pour la question du traitement des sédiments non valorisables, afin de créer une unité pilote (récupération des métaux lourds). Ils proposent également un enrochement au nord de la digue nord. Ils souhaitent savoir quel est le coût du cabinet Palabreo et avoir les résultats des analyses des zones I, G, H, E et F. Enfin, ils proposent de lancer une pétition.

◆ Table 7

Quel budget ? Comment financer ?

◆ Table 8

Quel sera le coût du projet ? Le financement par les usagers sera-t-il suffisant ? Pourquoi ne pas solliciter l'Europe ? Pourquoi ne pas investir dans une drague (qui pourrait créer de l'emploi), ou mutualiser celle de Bayonne ?

Combien de camions seront nécessaires pour traiter la zone en jaune ?

◆ Table 11

Est-il possible d'élargir la balade du bateau passeur (par l'ajout d'un ponton par exemple) ?

Est-ce qu'il peut y avoir une zone de dragage anticipée pour raison de sécurité (permettre la sortie SNSM) ?

◆ Table 12

La redevance portuaire pour les usagers du port est augmentée chaque année, mais ils ne savent pas de quelle manière elle est utilisée. Ils voudraient une transparence sur toutes les charges.

Il faudrait par ailleurs renforcer les contrôles pollution afin de connaître l'origine des pollutions et de savoir comment les limiter. Les participants proposent également de changer l'hydraulique du port et créer un circuit entre le Boudigau et le Bourret, et de vider régulièrement les pièges à sable. Ils proposent enfin d'obtenir une subvention départementale.

◆ Table 13

Les participants souhaitent savoir quels financements supportent le coût du dragage et se demandent pourquoi c'est seulement les usagers du port qui supportent ce coût, alors que le dragage du lac d'Hossegor a été financé à 80% par l'Etat.

Ils proposent une amélioration du déversement du sable au niveau de la digue nord et de mettre en place des bassins de rétention en amont des deux cours d'eau (Bourret et Boudigau). La surveillance de la pollution au niveau de ces bassins permettrait d'appliquer le principe du pollueur payeur.

Ils souhaitent explorer la recherche de subvention au niveau territorial et européen, mais aussi une gestion plus stricte du port.

◆ Table 16

L'absence de communication des analyses sédimentaires est un très mauvais signe au regard du scandale du lac. Le participant qui a écrit ce commentaire désigne la concertation de « bidon » car le dragage serait déjà décidé selon lui.

La concertation avec une carte du port où des zones sont de couleur bleue, où aucun élément concret n'est donné (ni historique, ni analyse) paraît être un exercice peu fiable pour cette personne.

◆ Table 17

Il n'est pas normal que seuls les usagers du port participent au financement du dragage, et, dans tous les cas, la somme recueillie ne sera pas suffisante.

L'attractivité du port dépend du tourisme, donc les non-usagers ayant une activité touristique devraient également participer. Une participation touristique via les commerces est souhaitée et souhaitable.

◆ Table 18

Il faut trouver une solution pérenne pour éviter d'être de nouveau confronté à cette situation. Les participants sont pour une auto-régulation de l'ensablement via l'effet chasse d'eau. Ils se demandent quelles sont les solutions peu coûteuses évoquées pour draguer le lac d'Hossegor et qui n'ont pas été prises.

◆ Table 19

Contrairement à une idée reçue, ce n'est pas le sable du lac qui engorge le port. En 1876, lors du creusement du canal, le lac avait plusieurs mètres de profondeur (4 à 5 mètres). Il devait jouer le rôle de chasse pour « nettoyer » la passe, mais c'est l'inverse qui a eu lieu : le sable venu de la mer a envahi le lac.

3.5. CONTRIBUTIONS LIBRES REÇUES EN MARGES DE L'ATELIER

Il s'agit d'une contribution envoyée à Palabreo par une personne qui ne pouvait être présente à l'atelier. Nous la retranscrivons telle quelle ici.

Que représente pour vous le port de Capbreton ?

Je suis né à Pau, ma mère, commerçante, ouvrait chaque été un magasin à Hossegor pendant trois mois. J'allais tous les jours avec mon père pêcher depuis l'embarcadère de Capbreton. J'étais, et je suis toujours, fasciné par les bateaux, par la mer et par les marins (pêche et voile). Je n'ai connu qu'un port, Capbreton, il est pour moi la porte vers l'ouest, vers la mer, vers la liberté. Ce n'est pas sans raison que mon bateau s'appelle Key West (Clé - Ouest). J'ai un profond attachement et une tendresse particulière pour le port de Capbreton.

Quel rôle joue le port de Capbreton sur le territoire ?

Le port de Capbreton un impact de tout premier ordre sur l'économie du territoire. J'ai la chance d'habiter un appartement qui a une vue magnifique sur le port et je peux observer tous les dimanches la longue file de voitures des habitants à l'intérieur des terres qui viennent (pour certains d'assez loin) se nourrir de l'ambiance marine et maritime. C'est ce côté unique (le seul port de Landes) qui fait que le port de Capbreton infuse ce désir (ce rêve) de mer, de pêche, de voyage, d'évasion et de liberté. L'influence économique est évidente : commerces, hôtels, restaurants, artisans, créateurs... etc. sont le tissu de cette économie façonnée par le port de Capbreton.

À quelles difficultés le port de Capbreton fait-il face aujourd'hui ?

Le port de Capbreton fait face, comme depuis toujours, à l'ensablement. Il fait face aujourd'hui, en raison de son succès, à un manque de place (d'anneaux) pour les bateaux. La nouveauté (depuis une dizaine d'années) est la prise de conscience de l'écologie. Les bateaux sont de plus en plus nombreux et (en partie) responsables d'une pollution de plus en plus difficile à maîtriser (même si l'on commence à porter une attention toute particulière à l'environnement). Le désensablement est écologiquement, un problème difficile à traiter. Pendant des années, on a pu rejeter en mer le sable et la vase dragués. Les nouvelles normes de (dé)pollution compliquent le désensablement. Les sables et les vases pollués doivent être traités à terre. Ce qui a un coût très élevé que les usagers du port ne peuvent pas financer à eux seuls.

Comment la situation évolue-t-elle ?

La situation évolue très lentement. Le port s'ensable et il devient compliqué pour les bateaux de pêche et de plaisance d'entrer et de sortir du port. Les usagers du port, conscients du coût, cotisent déjà (par une augmentation du prix de location de l'anneau) à une caisse, en prévision de la dépense de désensablement qui sera conséquente. Je pense qu'on doit à la fois régler le problème économique et technique d'aujourd'hui et simultanément poser des jalons pour que le prochain désensablement (avec dépollution) soit le moins impactant possible financièrement et écologiquement.

Palabreo avons également reçu par mail, après l'atelier, une gravure du port datant de 1881.

Cette gravure montre quelle était la configuration du port à cette époque. Depuis, selon le participant, une avancée proéminente a été installée pour y construire la maison du port (capitainerie). Le participant ayant quelques connaissances en mécanique des fluides, il lui paraît probable que cette avancée soit la cause prépondérante de l'ensablement du port.

