

Démarche de concertation relative au projet de dragage du Port de Capbreton Compte-rendu du 2^{ème} atelier

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| PREAMBULE | 2 |
| 1. INTRODUCTION | 2 |
| 2. REPONSES AUX QUESTIONS POSEES LORS DU PREMIER ATELIERS | |
| 2.1. LE PHENOMENE D'ENSABLEMENT | 5 |
| 2.1.1. Questions posées lors du premier atelier | 5 |
| 2.1.2. Réponses du bureau d'études | 5 |
| 2.1.3. Echange avec les participants | 7 |
| 2.2. L'OPERATION DE DRAGAGE | 9 |
| 2.2.1. Questions posées lors du premier atelier | 9 |
| 2.2.2. Réponses du bureau d'études | 9 |
| 2.2.3. Echanges avec les participants..... | 11 |
| 2.3. LES SEDIMENTS (1/2) | 11 |
| 2.3.1. Questions posées lors du premier atelier | 11 |
| 2.3.2. Réponses du bureau d'études | 11 |
| 2.3.3. Echanges avec les participants..... | 14 |
| 2.4. LES SEDIMENTS (2/2) | 14 |
| 2.4.1. Questions posées lors du premier atelier | 14 |
| 2.4.2. Réponses du bureau d'études | 14 |
| 2.4.3. Echanges avec les participants..... | 15 |
| 2.5. FINANCEMENTS, PROCEDURES ET RESPONSABILITES | 16 |
| 2.5.1. Questions posées lors du premier atelier | 16 |
| 2.5.2. Réponses de MACS | 16 |
| 2.5.3. Echanges avec les participants..... | 18 |
| 2.6. CONCLUSION DE LA PRESENTATION | 18 |
| 3. SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS | 20 |
| 4. ANNEXES : FICHES DE CONTRIBUTIONS COLLECTIVES DES TABLES-ATELIERS..... | 27 |

PREAMBULE

Ce document est le compte-rendu du deuxième atelier de concertation portant sur le dragage du Port de Capbreton qui a réuni le 17 mai 2019, une centaine de participants, à la salle Océane du Casino de Capbreton. Il a été réalisé par l'Agence de concertation Palabreo, missionnée par MACS pour accompagner la démarche.

Il s'appuie sur les présentations introductives des bureaux d'études et de MACS, ainsi que 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.

Attention pour la lecture de ce compte rendu vous pouvez vous appuyer sur le deuxième document « complément au compte-rendu » qui comporte toutes les images et schémas exposés et pour lesquels vous trouverez dans le texte des références au numéro des diapositives.

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

Le Président de MACS, Pierre Froustey introduit la séance. Il est heureux d'accueillir les participants en compagnie de Patrick Laclédère, le Vice-Président en charge du port, pour cette deuxième partie de la concertation, que MACS a engagée il y a quelques semaines concernant le désensablement du port de Capbreton. La démarche est animée par Marie Catherine Bernard. Le Président est très satisfait de voir que cette concertation continue avec une fréquentation tout aussi importante que la première fois. Cela témoigne de l'intérêt que les participants portent et que tout le monde porte à cette opération de désensablement du port de Capbreton. La communauté de communes MACS possède maintenant cette compétence-là ainsi que celle du Lac d'Hossegor, une compétence que la communauté souhaite assurer avec responsabilité mais aussi avec le souhait de faire de ce site (*le port*) un avantage et un outil à disposition du territoire, et qui le valorisera. Cette concertation a été souhaitée par les élus de MACS, mais aussi par les agents du port de Capbreton pour faire en sorte que les élus aient un outil à la décision puisqu'au final, bien sûr, les élus sont en charge de cette décision-là. Les élus ont souhaité ne pas être isolés dans cette décision-là et de demander leur avis aux usagers du port, aux riverains, puis à d'autres aussi, tout simplement tirés au sort, pour faire en sorte que la démocratie s'exprime le plus largement possible. Il s'agit véritablement d'une démarche de concertation, la première de cette nature sur le territoire de MACS. Le président et son équipe espèrent que les participants, tous ensemble, arriveront à déterminer à la fois l'utilité de cette opération mais aussi son contour, et ils comptent sur eux pour les aider à prendre cette décision qui n'est pas facile. Le président souhaite aux participants une bonne réunion, dans l'écoute, le respect, et la production, mais aussi que cette étape soit tout aussi décisive que la première dans le processus engagé.

Le Vice-Président en charge du port, mais aussi Maire de Capbreton, Patrick Laclédère, prend ensuite la parole. Il veut remercier les participants de leur présence. Il souligne qu'il faut se féliciter de cette phase de concertation qui est un vrai succès. Aujourd'hui le but est d'essayer d'apporter des éléments de réponse aux questions nombreuses (et c'est tant mieux) qui ont été posées lors du

premier atelier. Puis, dans un troisième temps, lors de la prochaine étape, viendront les scénarii ou les actions qui peuvent être retenus. Le Vice-Président explique qu'au même titre que le lac d'Hossegor, le port de Capbreton est quelque chose d'important pour tout le territoire de la Communauté de Communes et non pas uniquement pour Capbreton, car il participe beaucoup de l'attractivité économique et touristique de tout le territoire. De la même manière que la MACS a su prendre ses responsabilités dans le désensablement du lac, elle les prendra également avec le même engagement et les mêmes convictions pour le port, en respectant tout ce qu'il y a à respecter, les procédures réglementaires et environnementales bien sûr, et d'agir avec cette même volonté.

Marie Catherine Bernard de l'agence Palabreo prend la parole à la suite de Patrick Laclédère et annonce l'ordre du jour ; Elle explique que, comme la dernière fois, il est proposé aux participants de produire ensemble des éléments, mais qu'en premier lieu des bureaux d'études et MACS vont leur apporter de l'information.

Ordre du jour :

- Rappel de la démarche de concertation et programme de travail
- Retour sur les demandes d'information, intervention des bureaux d'étude et de MACS + échange avec la salle
- Travail par table – vos recommandations au vu des informations délivrées
- Conclusion des débats et rappel de l'étape suivante

Marie-Catherine Bernard revient ensuite sur le processus de concertation en général et rappelle que l'agence Palabreo a mené des entretiens préalables pour bien comprendre les enjeux et construire un dispositif de concertation adapté. Lors du premier atelier, les participants ont partagé ces enjeux, et ont posé de nombreuses questions sur cette opération. Pour le second atelier, les participants vont échanger sur la base d'informations apportées en réponse aux questions formulées lors du premier atelier. Les bureaux d'études SCE et Créocéan ont été missionnés par MACS pour apporter ces informations et ils ont fait leur possible dans la mesure des informations disponibles pour répondre à ces questions. A l'issue de cet atelier, un bilan sera écrit et envoyé, de la même manière que le premier compte rendu a été envoyé à tous. Puis Marie Catherine Bernard présentera publiquement ce bilan lors du troisième atelier avant que les élus apportent leurs orientations.

Par la suite, elle revient sur les principes de la concertation.

- ❖ **Toutes les parties prenantes** sont invitées à participer aux échanges : usagers du Port, associations, habitants de Capbreton et des 22 autres communes de MACS (Comités de quartiers, tirage au sort...)
- ❖ Les modalités de débat (par tables-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, puis un débat en plénière permet de partager les contributions des différentes tables.
- ❖ **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
 - ✓ Le bilan de la concertation sera rédigé par Palabreo et diffusé à tous les participants

- ❖ **Restitution** : lors du 3^{ème} atelier, le bilan de la concertation sera présenté par Palabreo, et les élus de MACS présenteront les orientations prises au regard de ce travail.

Le déroulé de l'atelier :

- ❖ **Retour sur les demandes d'information (1h15)**

- ✓ Rappel des questions, séquence par séquence (il y a 5 séquences).
- ✓ Apport d'information de la part des bureaux d'études.
- ✓ Questions / réponses

- ❖ **Travail par tables pour formuler vos recommandations (45mn)**

- ✓ Confirmez-vous le besoin de réaliser l'opération de dragage comme cela est ressorti de vos contributions lors du premier atelier ?
- ✓ Quelles sont vos recommandations sur la manière de réaliser cette opération de dragage à court, moyen et long terme ?
- ✓ Quelles sont vos recommandations relatives au traitement des sédiments ?
- ✓ Quelles autres recommandations souhaitez-vous apporter sur la réalisation de cette opération ?
- ✓ Quelles recommandations souhaitez-vous apporter sur le site portuaire en général (au-delà de l'opération de dragage) ?

2. REPONSES AUX QUESTIONS POSEES LORS DU PREMIER ATELIER

2.1. LE PHENOMENE D'ENSABLEMENT

2.1.1. Questions posées lors du premier atelier

- ❖ **La digue nord** a-t-elle une incidence sur l'ensablement de la passe ? Est-elle trop longue ? Devrait-elle être construite à « claire-voie » de façon à laisser passer les sables ? Devrait-on faire un mur sur la digue Notre Dame côté nord / Créer un enrochement au nord de la digue nord.
- ❖ **L'ensablement de la passe** est-il dû à un effet d'amoncellement (la sable s'accumule au nord et ferme de fait la passe) ? Quel est le rôle des vents et des marées dans l'ensablement du port ?
- ❖ **Pour les parties F et G : d'où vient le sable ?**
- ❖ **Effet « chasse d'eau », seuils et pièges à sables :** Pourquoi l'effet chasse d'eau ne fonctionne plus ? Est-ce que les pièges à sable sous les trois ponts font diminuer l'effet chasse d'eau ? Quel est l'impact de l'ensablement lié aux cours d'eau ? Y a-t-il une augmentation de l'ensablement depuis que les seuils ont été mis en place ? Le seuil de Notre Dame crée-t-il un bassin de décantation plutôt qu'un effet chasse d'eau ? Est-il possible de recréer l'effet chasse d'eau recherché par nos ancêtres ? Autorégulation de l'ensablement via l'effet chasse d'eau / Rétablir l'effet « venturi ». Est-il possible de faire un curage régulier des pièges à sable ? A quelle fréquence faut-il vider les pièges à sable ?

2.1.2. Réponses du bureau d'études

Les réponses à cette première séquence de questions vont être données par Benjamin Blanc du bureau d'études SCE basé à Bayonne, qui travaille en association avec le bureau d'études Créocéan pour cette mission. Benjamin Blanc est responsable de l'agence SCE à Bayonne et ingénieur hydraulique de formation.

Afin de répondre à toutes les questions concernant cette thématique, il va présenter cinq diapositives, en allant du général au particulier, en expliquant dans un premier temps la dynamique dans transports morpho-sédimentaires (mouvements des sables et des sédiments) à l'échelle du golfe de Gascogne, puis dans un second temps il fera un focus sur le littoral capbretonnais basé sur un état des lieux de 2015, que l'on peut actualiser à 2019.

Dans un troisième temps il parlera des transports morpho-sédimentaires, cette fois-ci sur la partie du chenal et parlera plus précisément des seuils. Tous les éléments proviennent d'études existantes :

- une première qui concerne le golfe de Gascogne,
- une deuxième qui est un état des lieux de la situation morpho dynamique du trait de côte et de gestion du trait de côte,
- une dernière qui provient d'une étude de 2012 réalisée par Rivages ProTech qui concerne l'équilibre entre le système Bourret, Boudigau et lac d'Hossegor.

◆ Dynamique dans transports morpho-sédimentaires à l'échelle du golfe de Gascogne.

Il faut distinguer deux éléments importants : d'une part le mouvement de la côte, le transit littoral, c'est-à-dire qui concerne les mouvements de sable et les mouvements sédimentaires et, d'autre part on a le courant dit « de marées » avec le flot (*lorsque la marée monte*) et le jusant (*lorsque la marée redescend*). A la grande échelle du littoral aquitain, il y a un mouvement de la côte qui est un transit littoral exclusivement nord-sud, notamment sur la partie de Soustons jusqu'à Labenne. Puis, concernant les courants de marée, on constate que le jusant est plutôt orienté sud en allant vers le nord/nord-ouest et que le flot est plutôt orienté du sud vers le nord/nord-est. Concernant la houle, hormis les problématiques très localisées, on sait aujourd'hui que sur la grande échelle la houle intervient un peu moins dans le transport sédimentaire que les autres éléments apportés sur la carte (diapositive 3).

◆ Focus sur les transferts morpho-sédimentaires du littoral capbretonnais

La première photo en haut à gauche (diapositive 4) montre le littoral de Capbreton en 1954, avant la création du port. On observe le système de transport et de dépôt du sable : le sable rentre jusqu'aux sorties du Bourret et du Boudigau et au niveau du chenal du lac. Depuis, une anthropisation du littoral a eu lieu (transformation du littoral par l'action de l'Homme, en modifiant son état naturel). L'Homme a d'abord fixé le débouché du Boucarot en construisant des ouvrages de défense longitudinaux et transversaux, ouvrages de protections dites « dures », des épis rocheux qui permettent de fixer le sable et d'éviter l'érosion. Des mécanismes de défense un peu plus « doux » ont par ailleurs été mis en place et consistent en des transferts de sable d'un endroit à l'autre pour réengraisser les plages.

Actuellement, la dérive littorale (le sable qui se déplace du nord vers le sud) engraisse les plages du nord et produit, au niveau du chenal, une accrétion (*c'est-à-dire une agglomération*) du sable provenant de la partie nord. Sur cette partie-là, une extraction s'opère d'environ 100 000 mètres cubes par an, essentiellement liée à la captation du gouf qui n'est pas très loin : le sable ripe et descend dans le gouf. Mais il faut prendre en compte un autre phénomène : le sable qui vient du nord contourne la digue et forme un banc de sable à l'entrée du chenal, ce qui entraîne la fermeture de la passe.

Il y a également un ensablement du au flot. Le flot est toujours plus impactant que le jusant dans la recharge du sable. Lorsque la marée monte, le sable est arraché, rentre dans le chenal et se dépose dans le chenal. Il y a une reconstitution aussi du banc de sable par intermittence par arrachage au jusant lorsque la marée redescend, ce qui reconstitue de temps en temps le banc de sable.

Enfin, le sable peut être transporté par des mouvements de houle. Lors de fortes houles, le sable est arraché et passe par-dessus la digue pour rentrer dans le chenal. Le passage éolien a également un impact important car lorsqu'il y a un fort vent d'ouest, le sable est arraché et transporté et se dépose aussi en partie dans le chenal. Sur la partie sud, simplement pour précision, il y a une stabilisation du front de mer et puis il y a une érosion marquée sur la plage de la Savane-Santocha.

◆ Les transferts morpho-sédimentaires au sein de la passe et le complexe Bourret/Boudigau/lac d'Hossegor

Ces éléments sont issus d'une étude qui a été réalisée en 2012 par Rivage ProTech et qui concernait le système Bourret/Boudigau/lac d'Hossegor. Le port de Capbreton n'est pas inclus dans cette étude-là. Benjamin Blanc explique que cette étude est très intéressante car elle fait un bilan des flux sédimentaires sur le système qui lie les deux rivières et le lac.

L'étude constate qu'il y a essentiellement un apport du Bourret et du Boudigau (flèches en bleu sur la diapositive 5). On observe un apport de matières entrantes dans le canal d'Hossegor qui provient en majeure partie de l'échange qui se fait entre l'océan et le lac d'Hossegor. Il y a un flux positif vers le lac (*d'avantage de matière qui rentre que de matière qui sort*) ce qui entraîne une sédimentation dans le lac. Les flux provenant du Bourret et du Boudigau se dirigent en majeure partie vers l'océan, et peu dans le canal d'Hossegor.

Il y a trois seuils sur la zone, ils sont matérialisés par des rectangles noirs sur le schéma (diapositive 5) : le seuil du Bourret, le seuil du Boudigau, et le seuil de Notre Dame. Ils ont pour objectif de créer des conditions limites aval d'écoulement. Un seuil est un obstacle posé en travers du canal (un enrochement au fond de l'eau dans le cas présent) et qui crée un niveau en deçà duquel le niveau amont ne pourra pas descendre. Techniquement, il s'agit de maintenir un certain niveau d'eau et de réguler le niveau d'eau de l'amont vers l'aval.

Le seuil de Notre Dame a une fonction de régulation hydrodynamique : il règle les transferts de sable mais aussi la partie hydraulique. Pour cela, ce seuil est calé à une cote de -0,13 NGF (Nivellement Général Français, utilisé dans le système cadastral français), ce qui permet de réguler les échanges entre le chenal et le lac. Aujourd'hui on s'aperçoit que si on baisse le niveau du seuil, le volume de sable qui entre dans le lac est supérieur. Si, par contre, on remonte le niveau du seuil, il y a moins de sable qui rentre dans le lac mais cela engendre un phénomène d'accrétion, c'est-à-dire d'accumulation du sable en amont du seuil. Tel qu'il est réglé aujourd'hui, le seuil de Notre Dame permet de réguler correctement les échanges morpho-dynamiques entre le chenal et le lac.

Les deux seuils au niveau du Bourret et du Boudigau sont moins impactés par le sable et les apports viennent essentiellement de l'amont. Il n'y a donc pas forcément de rôle de régulation hydrodynamique sur ces seuils-là, qui ont plutôt une fonction de pièges à sable. En effet, les sables remontent vont être piégés par ces seuils. Par contre, il n'y a pas de régulation dynamique du système, les pièges à sable sont des enrochements avec du géotextile et le sable qui se bloque dans les enrochements est curé tous les ans pour être extrait et redonner sa capacité de piégeage au seuil.

2.1.3. Echange avec les participants.

Questions de la salle

- Vous avez exposé la théorie. Par rapport à la pratique mesurée dans les derniers mois et dernières années, est ce que tout cela fonctionne bien et est en place tel que vous l'avez décrit ?
- Je n'ai pas compris votre référence du niveau zéro par rapport aux cartes. Je ne suis pas sûr que le sable qui rentre, dans la mesure où vous créez un seuil, crée un bassin de décantation derrière.
- J'ai bien compris le rôle des seuils. Dans la mesure où il y a une accumulation de sable, à quelle fréquence est effectué le désensablement des pièges à sable ?
- D'où vient le sable qui se trouve en face du ponton B, à l'entrée du port après le môle : est-ce que le banc de sable provient du môle ou est-ce que c'est le sable qui ne peut pas sortir ?
- Le nettoyage mécanisé des plages lessive les plages et il n'y a plus aucun obstacle, le sable va et vient comme il veut et, de toutes façons, la nature reprendra ses droits, le sable pénétrera dans tous les cas. Faire des pièges artificiels pourquoi pas, mais il faut déjà laisser la nature faire, laisser le bois flotté.
- Merci d'avoir mentionné l'excellente étude de Rivage ProTech, c'est dommage qu'on ne l'ait pas suivie car ça aurait coûté beaucoup moins cher pour le lac. Cette étude dit quelque chose

de très intéressant dans sa conclusion, malheureusement c'est trop tard maintenant, il n'aurait pas fallu faire le dragage du lac et ensuite le dragage du port car le port et le lac sont une seule et même entité et il aurait fallu faire une étude de l'ensemble et non pas l'un après l'autre en dissociation.

- Est-ce qu'on a un bilan chiffré des flux de sable ? Combien est-ce qu'il en rentre par la passe, quelle partie rentre dans le port, quelle partie va dans le lac et quelle partie se piège en aval du seuil de Notre Dame ?
- Vous dites que le sable ne s'accumule pas au pied du seuil de Notre Dame alors que la carte que vous aviez distribué lors du premier atelier montre clairement un amas de sable à cet endroit-là.
- Y a-t-il eu une étude d'impact sur la digue nord ?

◆ Réponses

- Les références théoriques sont issues d'études qui ont été réalisées par modélisations. En pratique, en termes d'équilibres, le bureau d'études (qui était aussi une des parties prenantes du dragage du lac d'Hossegor, sur les parties étude et maîtrise d'œuvre) a constaté que ça fonctionnait correctement. Ils n'ont cependant pas de double mesure à l'appui, et les éléments reposent sur l'étude de 2012, dont l'objet était particulier. Aujourd'hui il n'y a pas eu de réel suivi pratique, mais on constate de façon opérationnelle que ça fonctionne.
- La référence zéro correspond au zéro du Nivellement Général Français donc c'est ce que l'on voit par exemple sur une carte IGN, lorsqu'il y a écrit « 483 mètres au-dessus du niveau NGF », cela signifie par rapport au niveau zéro. On est sur un référentiel normé. Ce n'est pas des cartes marines.
- Ce que Benjamin Blanc a voulu montrer sur la diapositive 6 c'est que si on remonte le niveau du seuil, on va empêcher l'échange de sable qui se crée dans le canal du lac d'Hossegor, donc on va avoir une accumulation du sable en pied du seuil. C'est une hypothèse et ce n'est pas la situation actuelle, ce sont des modélisations qui ont été faites dans le cadre de l'étude Rivage ProTech. L'étude montre qu'au niveau actuel, le seuil est placé à la médiane du fonctionnement d'échanges de sable. Si jamais on augmente de 0,5 mètres le niveau du seuil, on se retrouve avec une absence d'échanges et le sable s'accumulerait dans le chenal. Et aujourd'hui ce n'est pas le cas avec le niveau à -0,13 : on a un échange qui est équilibré.
- Concernant l'ensablement à l'entrée du port, face au ponton B : c'est du sable qui est transporté dans le chenal et qui se dépose en fonction des différents courants et qui se dépose à l'entrée du port, c'est du sable qui vient du chenal.
- Pour l'impact du nettoyage des plages, le bureau d'études n'a pas les éléments d'information.
- Marie Catherine Bernard indique qu'il est plus judicieux de répondre à la question du dragage du port et du lac dans la partie de questions dédiée au dragage.
- Sur la question du sable qui s'accumule au pied du seuil Notre Dame, le bureau d'études explique qu'il y a une chute qui creuse en avant du seuil. Les mécanismes qui proviennent du flot sont beaucoup plus conséquents que ceux qui viennent du jusant. Le flot emporte beaucoup plus de sable que le jusant. S'il n'y avait pas de seuil, on aurait un mécanisme d'arrachage qui apporte plus en amont et plus rapidement le sable vers le lac.
- Les seuils sont nettoyés tous les ans. Bernard Labatut (MACS) explique que les deux pièges à sable qui sont dans le Bourret et le Boudigau sont nettoyés tous les ans mais qu'il en sort peu de sable. La dernière fois, le volume de sable sorti sur Bonamour était de 60 mètres cubes, l'équivalent à 6 camions. Si on compare avec les 150 000 mètres cube qui sont dans

le port, on voit bien que ces pièges à sable sont limités. Ils sont donc nettement inefficaces et il faudra certainement les améliorer. Le seuil de Notre Dame n'est pas nettoyé car c'est un seuil de régulation qui empêche le sable de remonter notamment vers le lac. Il y a un trou juste avant le seuil car lors du jusant quand le lac se vide on a du sable qui se soulève au pied du seuil à cause de la cascade et quand il perd un peu de vitesse il se redépose à nouveau un petit peu plus loin, tout près du môle. Et après lorsqu'on a à nouveau le flot, il rentre dans le port et il finit par ensabler la partie entre le ponton B et la SNSM.

Benjamin Blanc reprend ensuite la parole et explique que l'impact important des transferts de sable se fait essentiellement dans le chenal et dans le canal. Le Bourret et le Boudigau ont surtout un apport amont et l'impact de la remontée du sable est beaucoup moins notable que sur le chenal.

Bernard Labatut (MACS) explique que le nettoyage des pièges à sable est programmé comme tous les ans, celui de Bonamour se fera en fin mai-début juin. L'autre piège à sable a été remonté en 2017 à la côte 0,50 marine et ils le laissent s'ensabler car il y a un déficit de sable entre le pont, avec la cascade un peu plus haut et l'extrémité de la darse. On le laisse donc se remplir, et s'il y a des débordements ils seront pris lors du dragage.

- Il n'y a pas eu d'étude sur la digue nord.

2.2. L'OPERATION DE DRAGAGE

2.2.1. Questions posées lors du premier atelier

- ❖ **La méthode** : Est-il possible de se servir de la drague de la CCI de Bayonne ? Est-il possible d'utiliser les outils de dragage du lac d'Hossegor pour draguer le port ? Le bypass peut-il être utilisé pour désensabler la passe ? Et pour draguer le port ? Est-il possible de draguer grâce à une pelle mécanique, une barge et un camion ? Est-il possible de draguer par piégeage ? Est-il possible de faire un gros pipeline sous la capitainerie afin d'évacuer le sable du port ? Il faut veiller à l'adéquation entre la profondeur du dragage, la profondeur des quais et les fondations de la berge. Quand faut-il draguer ? Été ou hiver ? Attention à ne pas draguer durant les périodes de migration de certaines espèces.
- ❖ **Les solutions d'urgence et de court terme.** Les autorisations étant longues pour l'utilisation de la drague de Bayonne, est-il possible d'accélérer ces autorisations en fonction de l'urgence de la situation ? Est-il possible de faire une zone de dragage anticipée pour des raisons de sécurité ? Est-il possible de draguer à minima des « passages » dans la zone est, pour que les bateaux puissent circuler à marée basse ?
- ❖ **L'entretien dans la durée.** Est-il possible d'installer une drague à demeure afin de draguer régulièrement ? Est-il possible de mettre en place une barge pour le dragage régulier du port de Capbreton ? Comment entretenir le dragage du port à long terme ?
- ❖ **Quelles sont les alternatives possibles au dragage ?**
- ❖ **Le coût** : Coût de l'opération de dragage ? Possible de faire appel à des entreprises espagnoles afin de diminuer le coût de l'opération de dragage ? 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 ?

2.2.2. Réponses du bureau d'études

Antoine Kerebel, qui fait partie du bureau d'études Créocéan à La Rochelle, présente à son tour les différentes techniques de dragage et les différents types de rejets.

◆ Les différentes catégories de dragues

Les dragues mécaniques représentent la première catégorie. Il s'agit de pelles comme dans les chantiers pour du terrassement classique. On les retrouve sur les pontons. Ça peut aussi être des bennes ou des dragues à godets. Toutes ces dragues ont pour avantage de retirer du sédiment sans un surplus d'eau trop important, c'est-à-dire qu'on va évacuer de boues avec moins de 20% d'eau. Les dragues mécaniques ont pour avantage de pouvoir aller dans des zones difficiles d'accès, car certaines ne peuvent pas rentrer dans un port par exemple. De plus, cette catégorie de drague est compatible avec les macrodéchets. Mais ces dragues mécaniques ont aussi des inconvénients. D'une part elles mettent beaucoup de matériaux en suspension ce qui entraîne des pertes et la dispersion des particules fines, ce qui est gênant s'il y a des contaminants présents dans les sédiments. Les dragues à godet sont les premières dragues qui ont existé, elles fonctionnaient à la vapeur, mais on les utilise de moins en moins.

La deuxième grande famille de drague : les dragues hydrauliques aspiratrices. Il s'agit d'un bateau qui se coupe en deux pour relâcher les sédiments : c'est plus intéressant et c'est donc une technique fréquente. Cette solution limite la dispersion des sédiments, réduit les pertes et améliore les rendements par rapport aux dragues mécaniques. Cependant, il y a beaucoup d'eau, quand on prend les sédiments, il y a entre une fois et demie à cinq fois le volume de sédiments récoltés en eau (bien que le rendement soit meilleur on récolte davantage d'eau et moins de sédiments). Dans la catégorie des dragues hydrauliques il y a deux types de dragues : les dragues aspiratrices en marche et les dragues aspiratrices stationnaires. Pour le lac c'était une drague aspiratrice stationnaire qui tient sur deux pieux et, avec un système de câbles, l'outil fait un mouvement de papillonnages et drague les sédiments. La drague aspiratrice en marche a pour intérêt d'être autonome car c'est le même engin qui s'occupe de la collecte, du transport et du rejet des sédiments. Tous les sédiments aspirés sont stockés dans le bateau et ce dernier s'ouvre pour les rejeter. Par ailleurs, les dragues par aspiration supportent très mal les macrodéchets. A ces techniques peuvent s'ajouter des couteaux rotatifs afin d'accélérer le processus, mais cela met en suspension davantage de sédiments.

Les dragues hydrodynamiques constituent une troisième catégorie de dragues. Ce type de drague ne peut pas s'appliquer partout car elles mettent en suspension les sédiments en injectant de l'eau à faible pression afin qu'ils soient emportés par les courants. L'avantage c'est qu'il n'y a pas besoin de techniques de transport puisque les sédiments sont transportés naturellement par les courants. D'autre part, ces dragues sont agiles dans des zones difficiles d'accès, et ne nécessitent pas de barges et de conduites donc c'est plus simple. Mais il y a aussi des points négatifs : cette technique de dragage hydrodynamique est moins efficace lorsque la taille des particules augmente. Il y a aussi les dragues par agitation d'eau : ratisseuse ou encore rotodévastateuse. Cette technique de drague hydrodynamique n'est adaptée qu'à des endroits où il y a beaucoup de courants, comme les estuaires par exemple, mais on ne contrôle pas la destination des matériaux. Ce n'est pas adapté s'il y a de la contamination.

Un dernier type de dragues : les dragues mixtes, qui combinent les différents systèmes vus précédemment.

◆ Les différents types de rejet des sédiments

Chaque drague a besoin d'une technique de rejet différente pour faire son travail.

Le rejet en surface : les sédiments sont dragués par aspiration et sont rejetés directement en surface. Puis, grâce au courant, ils se déposent « au fil de l'eau ».

Le rejet par conduite est la technique utilisée pour le dragage du lac d'Hossegor. Il s'agit de transporter les sédiments via des conduites vers une zone ou une plage.

Dans le cas des dragues mécaniques, les sédiments récupérés vont être soit ramenés à terre, soit emmenés au large, il s'agit là d'un rejet par barges ou chalants.

Le clapage en mer est une autre technique de rejet. Les sédiments récoltés sont déposés dans des bateaux dont la coque s'ouvre afin de rejeter les sédiments au large. Cela fonctionne avec des dragues à aspiration en marche.

2.2.3. Echanges avec les participants

Marie-Catherine Bernard propose de regrouper les questions liées au dragage avec les questions liées aux sédiments (*parties suivantes*).

2.3. LES SEDIMENTS (1/2)

2.3.1. Questions posées lors du premier atelier

- ❖ **Entretien** : Est-il possible d'installer une drague à demeure afin de draguer régulièrement ? De mettre en place une barge pour le dragage régulier du port de Capbreton ? Comment entretenir le dragage du port à long terme ?
- ❖ **Nature des sédiments** : Quels sont les enjeux environnementaux ? La pollution qui sort du port est-elle dangereuse pour les surfeurs et les autres usagers sur la côte ? Nature des pollutions ? Il est important d'informer le public quant aux résultats des analyses. En quoi consistent les pollutions et que disent les analyses ? Pour les parties F et G : d'où vient le sable ? A quelle profondeur le sable est-il pollué ?
- ❖ **Sources des pollutions** : L'origine de la pollution est-elle identifiée ? Ensablement et pollution sont-ils liés ? En quelle mesure le Bourret et le Boudigau sont-ils responsables de la pollution et l'ensablement ?
- ❖ **Prévention des pollutions**. Agir en amont sur le Bourret et le Boudigau ? A quel titre les usagers sont redevables d'éventuelles pollutions en amont ? Associer le syndicat des 2 rivières. Si la pollution vient des cours d'eau, les villages en amont sont-ils impliqués et peuvent-ils être sollicités ? Créer des bassins de rétention en amont des 2 cours d'eau (Boudigau et Bourret), pour surveiller les niveaux de pollution et appliquer le principe du pollueur payeur. Comment sécuriser la zone technique en matière de pollution ?
- ❖ **Dragage et sédiments** : Pour les zones polluées : ne pas remettre en suspension les sédiments pollués. Les polluants de la zone est du port peuvent-ils se déplacer dans le lac ? Au moment de l'opération de dragage, fermer pour protéger le canal et le lac ?

2.3.2. Réponses du bureau d'études

Pour cette partie sur les sédiments, les réponses vont être données par Madame Ravail, hydrobiologiste et spécialiste de la qualité des eaux et des sédiments, du bureau d'études Créocéan.

Concernant la première question relative à l'entretien, il ne semble pas possible de laisser une drague à demeure à cause du coût, de l'emplacement et de la disponibilité. L'intervenante précise qu'il peut y avoir des échanges avec les ports adjacents (Bayonne et Biarritz). Ces analyses-là peuvent être estimées grâce aux bathymétries, c'est-à-dire des mesures régulières de la hauteur des

fonds. Des bathymétries ont été faites en 2015 et en 2018, il est donc possible de faire un "différentiel" en superposant les cartes bathymétriques de 2015 et de 2018 afin d'estimer l'exhaussement ou l'affouillement (la remontée ou la diminution des fonds). En principe, la bathymétrie est faite régulièrement (tous les ans ou tous les deux ans), afin de pouvoir estimer la variation de la hauteur des fonds. L'estimation de l'envasement fait partie de la mission suivante de Créocéan, et elle permettra d'effectuer un dragage d'entretien. Actuellement, sans une estimation de l'envasement et de l'ensablement annuel il n'est pas possible de donner une périodicité. L'experte souligne qu'un dragage soulève deux enjeux : le coût et la sécurité. Les dragages doivent être opérés lorsque la sécurité de tous les acteurs du port n'est plus assurée.

S'agissant des questions sur la nature des sédiments, l'intervenante commence par donner une définition de ce qu'on appelle « enjeu environnemental ». Un enjeu désigne la valeur prise par une fonction ou un usage, soit une activité (la plaisance ou la pêche, à titre d'exemple), un territoire ou un milieu (la plage ou les habitats) avec des préoccupations écologiques, patrimoniales, sociologiques, ou liées à la qualité de vie et à la santé. Dans le cadre d'un dragage les enjeux environnementaux sont d'abord des enjeux de préservations dont le principal est de préserver la qualité des eaux et des milieux. Il ne faut pas que le dragage contribue à polluer et à contaminer l'eau et c'est pour cela qu'il faut veiller à la qualité des sédiments qui vont être dragués et à la façon dont ça va être dragué. Il faut par ailleurs prendre en compte la préservation des zones sensibles, et, pour cela, il est nécessaire de choisir des techniques de dragage adaptées, car toutes les techniques ne sont pas applicables au port de Capbreton. Les techniques qui consistent à souffler et à pousser les sédiments tous ces sédiments ne sont pas du tout adaptées au littoral capbretonnais, car il y a des plages, des activités conchylicoles dans le lac, etc. Ces zones doivent être respectées et il ne faut pas que le dragage entraîne ce qu'on appelle un « nuage turbide » qui partirait sur les plages et qui contrecarre l'opération de dragage. Il faut par ailleurs penser à la préservation de la faune et la flore et des habitats. Lors de l'opération de dragage tous les organismes présents dans les sédiments dragués vont forcément être détruits, et il est nécessaire de préserver ceux qui sont en amont ou en aval, puis de faire des études pour voir comment la faune et la flore se reconstruisent. Voilà les trois grands enjeux environnementaux qui doivent être prioritaires et qui vont être étudiés au moment de l'étude d'impact.

Concernant la dangerosité pour les usagers : lors du dragage il faut maîtriser la "turbidité" induite c'est-à-dire que le dragage ne peut pas se faire pendant toutes les conditions de marée, ni durant des périodes de tempêtes. Pour pouvoir draguer le port, il faut connaître la nature des sédiments et définir si ce sont des vases ou du sable, car ils n'ont pas le même comportement au moment du dragage : les sables qui sont plus lourds tombent plus rapidement contrairement aux vases qui sont plus légères et qui peuvent être transportées. Ces éléments-là sont traités au moment des études d'impact, avant de lancer les opérations.

Un carottage a été réalisé en 2018. Sur la carte de la diapositive 23, les stations (points) où les sédiments ont été analysés sont représentées. L'opération est faite avec vibro-carottier, une sorte de gros tube qui est enfoncé dans les sédiments par des vibrations afin d'extraire des carottes de plus de 2.50 mètres. Par exemple, dans le chenal, la hauteur des sédiments n'était pas assez conséquente à certains endroits et les carottes extraites font entre 1 mètre et 2,70 mètres. Ces carottes sont ramenées dans le laboratoire de Créocéan ; il s'agit de gros tubes PVC qui sont coupés en deux afin de voir à l'intérieur la nature du sédiment.

- Station 1 (dans le chenal) : sur toute la colonne de la carotte c'est du sable.

- Station 3 (à l'entrée du port) : il y a du sable très fin en haut de la carotte qui est un peu coloré parce qu'il y a de la vase. Plus on descend dans la carotte, plus le sable est fin et contient des « petites vases ».
- Station 7 (qui est plus au fond du port) : il s'agit purement de la vase.

Donc plus on va vers le fond du port, plus le sable va s'affiner et plus il y a des éléments vaseux.

Les carottes extraites des zones F et G sont les plus grandes. Sur l'image (diapositives 25 et 26), on ne voit que la partie supérieure de la carotte (elle fait 2,60 mètres en tout) : jusqu'à 2 mètres de profondeur il n'y a que des vases noires très dégradées, et après il y a du sable. Cela signifie que jusqu'à 2 mètres de profondeur il s'agit des vases qui se sont déposées et qu'en dessous il s'agit de sédiment sableux, qui est le sédiment d'origine. Mais les sédiments sous forme de vase posent problème car ils sont très fins et très riches en matières organiques qui capturent les polluants organiques. Il faut donc faire très attention avec ces sédiments vaseux et contaminés et faire des analyses poussées. Les carottes extraites de la zone F font jusqu'à 2,80 mètres de profondeur dont 2,50 mètres de vase noire (sable fin très envasé) qu'on ne trouve qu'à partir de cette zone-là.

Schématiquement, plus on va vers le fond du port plus il y a de la vase. Tant qu'il y a du sable les sédiments sont propres. Des analyses ont été faites sur tous les carottages extraits du port, et Créocéan effectue réglementairement « un type de panel de la liste » : nature des sédiments, granulométrie, la teneur en eau, et l'analyse les métaux qui sont au nombre de 7 (cuivre, zinc, arsenic, plomb...), les PCB, les hydrocarbures, et les TBT. A noter qu'il ne devrait plus y avoir de TBT dans les sédiments car il n'y en a plus dans les peintures, mais les sédiments très profonds peuvent en contenir et les experts effectuent de la microbiologie afin de trouver des restes de TBT.

Il existe deux possibilités pour les sédiments que l'on décide de draguer, en fonction de leur degré de pollution : soit la réglementation permet d'immerger en mer, soit la réglementation permet de les retraiter et de les déposer à terre. Actuellement la tendance est toujours d'immerger.

Le panel des analyses effectuées a permis de déterminer deux secteurs :

- Un secteur où il y a des sédiments de bonne qualité (les analyses ne dépassent pas certaines valeurs seuils) qui sont compatibles avec le dragage et avec l'immersion. Réglementairement, les sédiments de ce secteur peuvent être dragués suivant la technique la plus adaptée pour qu'ils soient immergés en mer.
- Un secteur où les analyses démontrent que le taux de contaminants dépasse les valeurs seuils. Actuellement, ces sédiments-là ne sont pas aptes à être immergés, ils peuvent être dragués et doivent être traités ensuite à terre. Le dragage de ces sédiments doit donc se faire de façon confinée.

L'experte explique que pour le moment il faut s'intéresser au secteur où les sédiments peuvent être repris tout en sachant qu'il y a des sédiments sableux d'un côté et des sédiments plus vaseux dans le secteur plus au fond du port.

Elle précise qu'il sera peut-être nécessaire de faire d'autres analyses avec une densité plus importante de carottage, de façon à mieux définir les secteurs contaminés avec des hydrocarbures (il s'agit de fumées s'échappant des moteurs diesel), des goudrons, du cuivre, ou encore des contaminations provenant d'activités volcaniques ou de feux de forêts. Mais les origines exactes de ces métaux restent indéterminées.

Il est important de comprendre la différence entre ensablement et envasement, qui sont deux phénomènes différents. L'ensablement a une origine marine, il vient de l'océan par les flux et le sable remonte donc dans le port par un phénomène naturel. D'autre part, l'envasement est constitué de particules fines. C'est un phénomène typique dans les zones portuaires, puisque les zones portuaires sont un milieu plus confiné, avec des recoins. Les sédiments fins arrivent en majorité par les rivières et vont décanter car il n'y a pas vraiment d'effet chasse d'eau. Les carottes récoltées montrent qu'à l'origine il y avait du sable qui a décanté vers le fond du port, puis les vases se déposent, elles viennent des deux rivières ou du « lessivement des sols ». Pour identifier plus précisément l'origine des cases il faut aller en amont des rivières. Mais, a priori, sans avoir fait plus d'études en amont, l'experte montre que les sédiments présents dans le port de Capbreton sont de deux origines : l'ensablement de la mer et l'envasement d'origine continentale.

2.3.3. *Echanges avec les participants*

Les questions de cette partie sont regroupées avec celles de la partie suivante.

2.4. LES SEDIMENTS (2/2)

2.4.1. *Questions posées lors du premier atelier*

- ❖ **Dragage et sédiments** : Pour les zones polluées : attention à ne pas remettre en suspension les sédiments pollués. Les polluants de la zone est du port peuvent ils se déplacer dans le lac ? Au moment de l'opération de dragage, fermer pour protéger le canal et le lac ?
- ❖ **Traitement des sédiments**. Comment et selon quels principes les sédiments sont-ils traités ? En quoi consiste le traitement des sédiments ? Qui décide du rejet et comment ? Quelles sont les garanties qu'il n'y aura pas d'impact environnemental ?
- ❖ **Sédiments valorisables** : Comment valoriser le produit de dragage ? Quels sont les lieux de dépose possibles des sédiments valorisables ? Où seront rejetés les sédiments ? Qu'est-il possible de faire pour le trait de côte ? Serait-t-il possible de rejeter les sables au-delà de la plage de Santocha ? Est-ce que le rejet en mer va bientôt être interdit ? Il serait intéressant de devancer cette interdiction et de trouver une alternative au rejet en mer.
- ❖ **Sédiments pollués** : Combien de camions seront nécessaires pour le transport des sédiments de la zone jaune (zone est) vers l'usine de dépollution de Cestas ? Est-il possible de créer une usine de traitement des sédiments locale ? Solution de traitement locale par la Sitcom 40 / Traiter les sédiments sur la zone de l'incinérateur de Bénesse Maremne / Faire un partenariat avec l'université de Bordeaux sur la question des sédiments non valorisables afin de créer une unité pilote. Pourquoi des bacs à décantation ne sont pas mis en place ?
- ❖ **Existe-t-il des exemples similaires de dragage à l'étranger ?**

2.4.2. *Réponses du bureau d'études*

L'experte du bureau d'études Créocéan explique qu'en fonction des résultats des analyses, on aura trois opportunités :

- Immersion en mer et remise de suspension
- Réutilisation des matériaux excédentaires
- Commercialisation des matériaux excédentaires (les sédiments très contaminés seront traités à terre, en fonction surtout des volumes et puis de la nature de la contamination).

L'intervenante aborde ensuite la question de la valorisation des sédiments. Il faut comprendre que la remise en mer des sédiments est une perte car ils pourraient être valorisés. Il existe différents types de valorisation :

- Rechargement des plages : les sédiments dits « propres » et qui présentent une granulométrie (c'est à dire une taille) compatible avec des plages ou des zones qui peuvent être rechargées en sédiments.
- La valorisation de terres agricoles est possible si les vases possèdent les caractéristiques appropriées et peuvent être remises en épandage sur les sols.
- Les sédiments peuvent aussi être mis en tout venant sur une zone routière ou servir pour des aménagements paysagers ou pour des constructions. Il faut savoir que parfois les sédiments marins présentent des chlorures dont des sels et nécessitent un traitement important avant revalorisation dans la construction. Des analyses peuvent être faites en amont pour juger de la pertinence d'une telle revalorisation.
- Et puis il y a les valorisations en renforcement et en confortement sur les côtes qui ont des problèmes d'érosion.

2.4.3. Echanges avec les participants

◆ Questions des participants

- Quand est-ce que les résultats d'analyses seront publiés ? Pourquoi nous ne les avons pas ?
- Je suis inquiet quant au volume que cela représente. J'imagine que si on creuse jusqu'à 2,70 mètres au vu de la surface du lac ça fait quand même beaucoup de camions. Donc, nous aimerions savoir à quelle profondeur vous allez creuser et quels sont les volumes qui seront retirés, qu'ils soient valorisables ou non.
- Est-ce que sur la profondeur de carottage on est capables de dater les sédiments, afin de mesurer la progression des sédiments annuellement ?

◆ Réponses

L'experte de Créocéan explique que concernant les volumes, sur la carte qui été montrée (diapositive 27), la partie bleue représente 75 000 mètres cubes et l'autre partie 80 000 mètres cubes, sachant qu'il y a des côtes qui ont été définies et qu'on ne va pas enlever la même quantité de sédiments en fonction des différents points dans le port. Des cotes de sécurité sont définies et le dragage doit les respecter. Puis, en fonction d'une cartographie de ces cotes il est possible d'évaluer le volume qui doit être enlevé. Le volume total de sédiments à retirer est estimé à 150.000 mètres cubes approximativement.

Concernant la datation des sédiments, l'opération est faisable et les techniques existent, mais ça n'a pas été demandé au bureau d'études.

Marie Catherine Bernard souhaite enfin poser la question de la mise à disposition des résultats des analyses aux élus car c'est une question qui les concerne davantage.

Le Président de MACS explique qu'il y a deux éléments à prendre en compte concernant la mise à disposition des études. Le premier c'est qu'il s'agit d'études préalables qui sont réalisées pour mener les travaux futurs. Il faudra donc faire des études complémentaires qui seront les bases de l'opération de dragage. L'étude actuelle est une évaluation assez globale et assez peu précise en ce qui concerne les volumes et la qualité des sédiments, mais aussi les méthodes pour collecter et traiter

les sédiments. Donc, on n'a pas aujourd'hui une définition précise liée à ces études. Le second élément, c'est que MACS a souhaité partager le travail de base qui a été fait et qui va être complété par un vrai travail qui ne sera pas à disposition de tous les habitants, plutôt que de livrer des études qui pourraient être mal traitées parce qu'elles ne sont pas expliquées par les personnes qui les ont réalisées. MACS n'a pas souhaité laisser d'éléments à disposition ni sur les réseaux sociaux ni ailleurs, car ils auraient pu être mal interprétés parce qu'il s'agit d'études approximatives qui, bien que basées sur des mesures scientifiques, ne permettent pas dans l'état actuel de déterminer ce qui va être fait. Le Président affirme que c'est un véritable choix, un choix assumé : les élus de MACS veulent d'abord partager l'information et l'expliquer en présence des experts lors de cette réunion puis recevoir des recommandations de la part des participants en ce qui concerne le dragage du port.

2.5. FINANCEMENTS, PROCEDURES ET RESPONSABILITES

2.5.1. Questions posées lors du premier atelier

- ❖ **Le financement** : 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'État, l'Europe et la région ? Est-il possible de repenser le financement et de l'étaler sur l'ensemble des bénéficiaires du port ? Quels financements externes peuvent être trouvés plutôt que faire payer les usagers du port ? (Europe, Etat, Région, Département) ? Quels financements pour un entretien de dragage à long terme ? Est-il possible de vendre le sable propre afin de financer le dragage et le traitement des sédiments ?
- ❖ **Autres questions** : Le cahier des charges du port est-il respecté ? La redevance portuaire des usagers est augmentée chaque année mais de quelle manière elle est utilisée ? Plus de transparence en ce qui concerne les charges ?
- ❖ **Délais et procédure** : Quels sont les délais administratifs ? Est-il possible d'accélérer les procédures administratives ? Est-il possible de faire les études de faisabilité (techniques et financières) fin 2019 et les travaux entre 2020 et 2021 ?
- ❖ **Responsabilités** : Quelles responsabilités si la carte marine n'est pas à jour et qu'il y a un accident ? Qui sera tenu pour responsable en cas d'accident dû à l'ensablement ? Qui sera tenu pour responsable si la SNSM ne peut pas secourir un bateau ?
- ❖ **Associations environnementales** : Pour éviter que le scénario du lac d'Hossegor ne se répète, il faudrait travailler avec les associations environnementales opposantes afin d'éviter blocages et recours. Il faudrait choisir avec elles les organismes chargés des analyses.

2.5.2. Réponses de MACS

Le Président parle dans un premier temps des associations environnementales que la Communauté de Communes a souhaité associer depuis le début de la démarche de concertation, notamment lors de la première réunion. Les associations environnementales qui se sentaient concernées par cette démarche ne souhaitent pas participer à cette concertation pour des raisons qui les concernent, mais le Président souligne que toutes les bonnes volontés et toutes les expertises sont les bienvenues, et qu'il suffit simplement de se mettre autour d'une table et de « se dire les choses comme on les pense ». Les associations qui ne veulent pas participer ont la liberté de le faire bien entendu.

En ce qui concerne les responsabilités, le Président soutient que, puisque MACS a reçu le port en responsabilité, elle assurera les responsabilités qu'il faut assurer. Il ajoute que la responsabilité est

une décision qui est prise par un juge ou par une personne, c'est un élément qui indique qu'il y a eu une erreur et qui justifie les droits de quelqu'un. Aujourd'hui il est évident que MACS accepte cette responsabilité (les élus l'acceptent et l'accepteront s'il y a un problème lié à cette responsabilité). Le port de Capbreton existe depuis quelque temps et, à la connaissance du Président, il n'y a pas eu un problème majeur sur la responsabilité des gestionnaires du port. Ce n'est pas pour cela qu'il n'y aura pas de problème de la sorte. Il faut faire en sorte de limiter les risques pour tous les usagers du port.

Pour la question des délais et des procédures, MACS affirme être pressée d'arriver au terme de cette opération de dragage du port, comme ils l'ont été pour le désensablement du lac d'Hossegor, mais que leur volonté est limitée par les procédures réglementaires mais aussi contentieuses. En tout cas, le projet actuel est de commencer l'opération dès 2020 de manière efficace. Il s'agit cependant d'un objectif, ce qui ne signifie pas nécessairement qu'il va être atteint, même si les équipes vont faire en sorte d'aller le plus rapidement possible. MACS mettra en œuvre tout ce qu'il faut pour aller le plus rapidement possible, et pourra se rapprocher les autorités garantissant la sécurité de l'État, notamment la préfecture, pour savoir s'il est possible d'accélérer la démarche en fonction du caractère de sécurité des travaux. Mais il n'est pas possible aujourd'hui de garantir une telle accélération. Les études vont peut-être démontrer qu'il y a un problème d'urgence notamment par rapport à la sécurité des usagers du port et en mer, et, si tel est le cas, il serait envisageable de peut-être s'exonérer de certaines démarches réglementaires et d'accélérer l'opération de dragage. Cette démarche est en cours mais et reste incertaine.

Le cahier des charges du port est respecté et ne pose pas de problèmes selon le Président. Les usagers du port fonctionnent sous la forme d'un SPIC, c'est-à-dire un service commercial qui est alimenté par une redevance des usagers et qui fonctionne en autonomie. En effet, les usagers du port participent eux-mêmes et eux seuls au financement du bassin portuaire, le reste est financé par la collectivité. Aujourd'hui il y a un projet de 3,5 millions euros qui consiste à refaire tout le quai Bonamour entre autres et qui va consolider toute la partie du port qui est en difficulté aujourd'hui (*le môle Biasini*) ainsi que les abords. Ce ne sont pas les usagers du port qui vont financer ce projet mais bien la collectivité (les usagers vont financer par leur fiscalité, mais pas spécifiquement pour ça).

Le président aborde ensuite la question du **financement du dragage du port**. Un projet tel que celui-là, comme d'autres qui ont été financés, notamment à Hossegor, est difficile à financer. Par exemple, lorsque 80% du financement d'un projet est un financement extérieur (par l'Europe, par l'État, par la Région et éventuellement par le Département) c'est une véritable réussite. Aujourd'hui il paraît difficile d'obtenir un tel financement parce que toutes les collectivités régulent et diminuent leurs budgets et essaient de faire supporter le plus possible le coût par les collectivités locales de proximité. De toute façon, ce qui est certain c'est que MACS fera tout ce qui est en son pouvoir pour cofinancer par l'extérieur ce projet important pour le territoire.

Patrick Laclédère, le Vice-Président prend ensuite la parole. Les questions qui sont remontées du premier atelier de concertation n'ont pas surpris les élus, et sont tout à fait légitimes. Savoir qui va payer cette opération au final est une véritable question de fond. Il constate que tout le monde est d'accord pour dire que le port de Capbreton profite bien au-delà des seuls usagers du port. Mais au-delà de ce constat, beaucoup se demandent pourquoi 80% de financement extérieurs ont été obtenus pour le dragage du lac et non pas pour le dragage du port ? Dans un premier temps, le port

est un service public commercial, une entité à part, et les textes disent que les investissements doivent être financés par les seuls usagers. Il faut donc penser le financement selon cette règle et regarder ce qu'on peut obtenir au-delà de ça. Deuxième point, en ce qui concerne le lac, les 80% de subventions ont pu être obtenus grâce au couplage du dragage du lac et du réensablement de la plage de Santocha (le sable du lac a été remis dans le milieu d'où il venait, ce qui a été appelé « cercle vertueux »). Cependant, les seuls usagers du port ne peuvent pas financer la totalité d'une opération de dragage, donc le dragage doit être couplé avec des mesures d'accompagnement et avec d'autres mesures en élargissant le périmètre.

2.5.3. Echanges avec les participants

◆ Question

« Les associations environnementales ne sont pas venues au dernier atelier parce qu'elles ont des raisons, alors je parle pas à leurs noms mais je suis membre des deux : pour l'une, elle ne vient pas parce qu'elle a perdu toute confiance dans les élus de MACS (notamment à la suite des dossiers du golf et du lac), quant à la deuxième, c'est pour une raison simple : il lui a été refusé la communication des documents avant la réunion, donc MACS ne veut pas donner les documents avant la réunion ».

◆ Réponses

Le Vice-président explique qu'il ne pense pas nécessaire de commenter les propos qui viennent d'être tenus. Il explique ensuite que l'opération de dragage se situe dans le cadre plus vaste de l'opération du dragage plus des phases d'entretien et que le port, tout comme le lac d'Hossegor, doit être entretenu après le dragage. De plus, le tour et les abords du port nécessitent des réaménagements. Le confortement du môle Biasini est déjà en cours, et c'est nécessaire car le môle est fragilisé. Par ailleurs, la compétence GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et protection contre les inondations) a été transférée à la Communauté de Communes. Dans le cadre de cette compétence GEMAPI, la Communauté de Communes prévoit des investissements, notamment pour Capbreton : retraiter tout le quai côté Pompidou (une bonne partie du tour du port). Les investissements sont donc très conséquents, et il n'est pas envisageable de faire tout en même temps. Pour ce qui concerne les activités du port, il y a de la demande qu'il faut satisfaire et c'est pour cela que le Président souhaite qu'une étude de programmation soit menée avec l'ensemble des acteurs du port, de manière à définir les besoins et afin d'organiser les différentes activités avec des nouveaux locaux mutualisés.

2.6. CONCLUSION DE LA PRESENTATION

Marie Catherine Bernard reprend la parole. Le diaporama qui vient d'être présenté est alors distribué aux tables. Sur chacune des tables se trouvent des fiches contributions avec des questions, et le bureau d'étude est disponible durant le temps de travail si les participants ont des questions supplémentaires. Il est important de comprendre que tous les éléments concernant l'opération de dragage ne sont pas systématiquement disponibles aujourd'hui car une opération comme celle-là donne lieu à des études approfondies au cours de la procédure.

Les questions reprennent les questions posées lors du premier atelier de concertation, et l'objectif est que chacune des tables produise des recommandations.

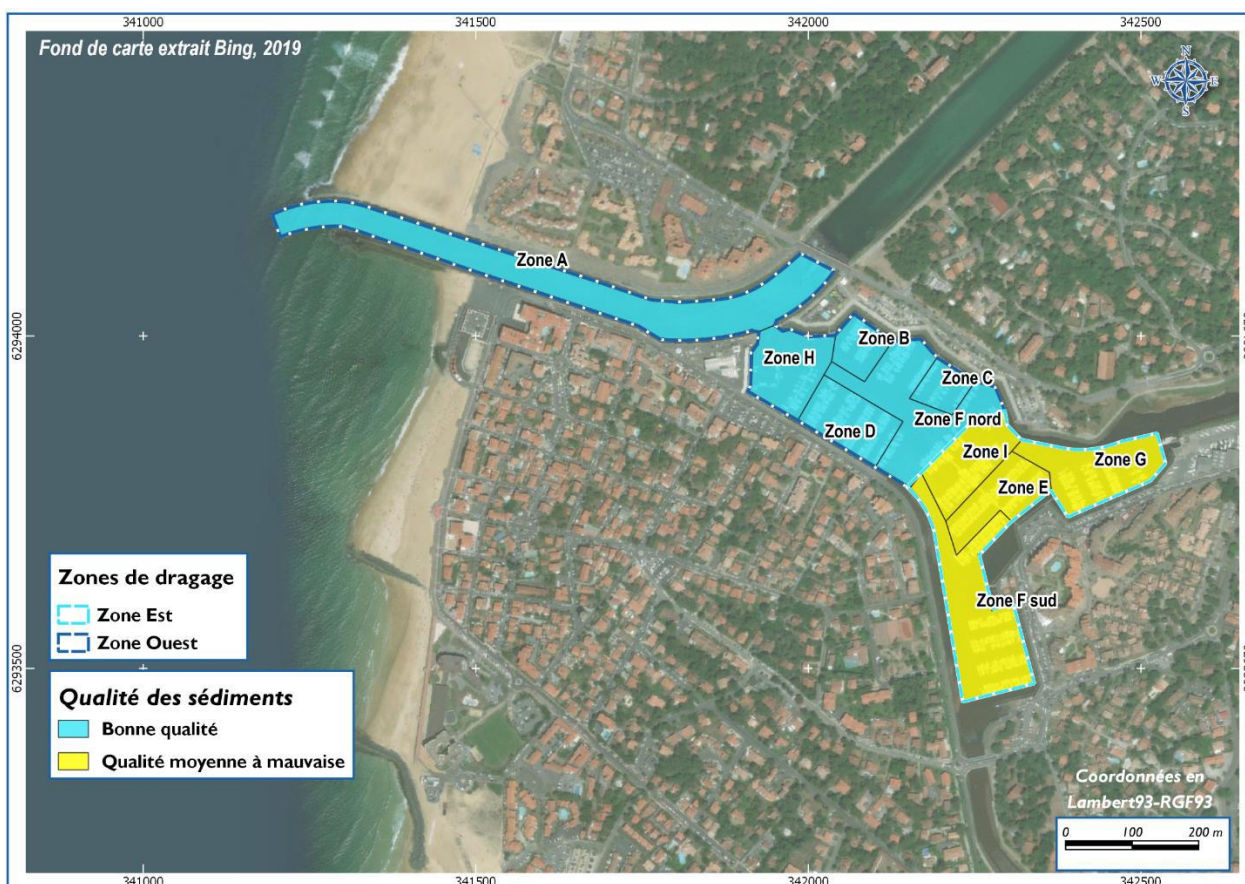
La première question concerne la nécessité du dragage. La seconde concerne les opérations de court, moyen et long terme. La troisième question concerne les recommandations sur le traitement des sédiments, puis des recommandations plus générales sur les questions de financements et généralement sur le port.

Les participants travaillent par table pendant 30-45 minutes. Il n'y a pas de restitution orale. Tout ce qui est écrit sur les fiches contributions est intégré dans le bilan de la concertation qui sera présenté le 13/06. Lors de cette réunion de restitution, fondée sur les contributions des participants lors des deux ateliers, les élus de MACS auront à proposer leurs orientations.

3. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS

Les participants, installés par tables, ont travaillé durant 30 à 45 minutes sur cinq questions. Chaque table a ainsi produit une fiche de contributions collectives. On trouvera ci-dessous la synthèse des contributions des tables, qui sont présentées également de façon exhaustive en annexe.

Plusieurs participants font référence à la carte ci-dessous dans leurs contributions.



- ◆ **Question 1 : Confirmez-vous le besoin de réaliser l'opération de dragage comme cela est ressorti du 1^{er} atelier ?**

Toutes les tables s'accordent sur la nécessité de réaliser cette opération de dragage, certaines ajoutent un caractère d'urgence en invoquant des problèmes de sécurité, mais aussi pour préserver les usages portuaires (professionnels et de loisirs), notamment pour des raisons économiques.

- ◆ **Question 2 : Quelles sont vos recommandations sur la manière de réaliser cette opération de dragage à court, moyen et long terme ?**

Recommandations à court terme.

Les participants ont déterminé dans un premier temps les zones à draguer en fonction de leur degré d'urgence, et la plupart s'accorde pour le **dragage en priorité de la passe, du chenal, et de l'entrée du port, au niveau du ponton de la SNSM**. Cette partie correspond à la zone non-polluée, qui peut donc être traitée plus rapidement. Une table souhaite que ce « premier dragage » (le plus urgent) prenne aussi en compte la création d'un passage allant du pont du quai Bonamour jusqu'à la station

d'avitaillement afin de permettre l'accès à la zone technique par toute marée. La zone du chenal depuis le pont Notre Dame jusqu'au musoir nord devrait également, selon certains, faire l'objet d'un dragage.

En ce qui concerne la méthode de dragage de cette zone, certains proposent d'utiliser une drague mécanique (pelle mécanique) car plus rapide et moins coûteuse a priori, tandis que d'autres proposent de draguer par aspiration cette zone « prioritaire » s'il n'y a pas trop de macrodéchets. Un des groupes évoque l'idée de se servir du bypass pour draguer la passe du Boucarot, mais d'autres souhaitent plutôt utiliser la drague de la CCI de Bayonne pour draguer le banc de sable de cette passe. Une des tables explique qu'il ne faut pas utiliser de solution hydrodynamique à cause des marées. Pour certains, le rejet des sédiments non pollués doit servir à réengraisser le trait de côte. Il a aussi été proposé de rejeter ce sable non pollué soit sur la plage de Santocha, soit au large.

Recommandations à moyen terme.

Dans un second temps, la plupart des participants souhaite que **le reste du port soit dragué**, pour certains cela doit être fait de manière progressive, en remontant vers l'amont et vers les rivières, et d'autres veulent un dragage de toute la zone jaune (*c'est-à-dire la zone où les sédiments sont pollués et non valorisables*) afin d'avoir un fond correct au sein de la totalité du bassin portuaire. Plusieurs tables ont précisé quelles zones du bassin portuaire sont à draguer en priorité :

- La zone F sud côté boulevard Pompidou pour redonner accès à la mer, aux pontons et à la zone d'avitaillement, mais aussi la zone G (chenal d'accès vers la zone technique).
- La première partie du port où le sable est valorisable, au niveau des pontons O, P, Q et R.

Par la suite il faut traiter, après analyses, les sédiments pollués. Une des tables évoque le devenir de ces sédiments et pose la question de leur éventuelle valorisation agricole par épandage après décantation.

De plus, **l'entretien régulier du port** apparaît lui aussi comme un enjeu à moyen terme pour de nombreux participants. Il leur paraît également important d'assurer un suivi de l'évolution bathymétrique et de l'évolution de la qualité de l'eau du port et de prévoir les moyens techniques et financiers adaptés à un tel suivi.

Recommandations à long terme.

D'autres placent l'entretien régulier (ou le dragage permanent, par pelleteuse par exemple) et le suivi de la bathymétrie ainsi que le dragage de la zone polluée en fonction du site de traitement comme des enjeux à long terme.

Il a également été proposé de rétablir les flux en jouant sur les seuils (les redescendre au niveau zéro des marées) afin d'avoir un effet chasse d'eau naturel.

Il semble également nécessaire de prévoir une gestion cohérente du port avec le lac et les cours d'eau.

Recommandations d'ordre général sur les modalités de dragage.

Plusieurs groupes soulignent l'importance de respecter la légalité et les normes, et d'autres souhaitent que les autorisations légales soient accélérées. Tous les participants s'accordent sur la nécessité d'agir rapidement, et une des tables souligne qu'il faut agir tant que l'Europe autorise encore les rejets en mer. Beaucoup parlent d'une « procédure d'urgence ».

Questions :

- La manière de réaliser cette opération ne dépend-t-elle pas uniquement du financement ?
- Si on drague la zone non polluée dans un premier temps, n'existe-t-il pas un risque de succion qui déplacerait les vases polluées ?
- Besoin de caractériser les pollutions.

Une des tables propose une solution qui repose sur trois points :

- 1) Monter les retenues d'eau sur le canal (le barrage), sur le Bourret et sur le Boudigau
- 2) Installer des écluses automatiques afin de libérer un grand volume d'eau lors de la marée basse afin de chasser le sable dans le chenal, sur ces trois retenues d'eau. Ces écluses peuvent être plus efficaces si on leur ajoute un système tubulaire pour diriger les flux vers plusieurs directions.
- 3) Installer des bassins de rétention (pièges à sédiments) sur les deux cours d'eau (Bourret et Boudigau) et bien plus en amont (Orx...)

◆ Question 3 : Quelles sont vos recommandations relatives au traitement des sédiments ?

Il est apparu au sein des contributions de chacun qu'il était nécessaire de réaliser deux traitements différents de dragage au vu de l'ensablement et de l'envasement.

Sédiments non pollués et valorisables :

Pour ce type de sédiments-là, la plupart des tables recommande de les utiliser afin de **réengraisser le trait de côte en rejetant le sable sur les plages**. D'autres proposent le rejet en mer. Selon l'une des tables, 80 000 mètres cubes de sédiments doivent pouvoir être rejetés en mer. Il faut par ailleurs rejeter au plus vite les sédiments non pollués.

Sédiments pollués et non-valorisables

La majeure partie des participants souhaite **que les sédiments pollués soient traités localement plutôt qu'à Cestas**. Une des tables souhaite s'appuyer sur l'Université de Bordeaux pour la recherche de solutions de traitement adéquates. Une autre soutient que des machines automatiques et mobiles existent pour le traitement des sédiments, tandis qu'une autre souhaite une mise en concurrence avec les entreprises espagnoles.

De nombreux participants appuient l'idée que tout cela doit être effectué dans le cadre de la réglementation et certains préconisent même de simplement suivre les directives européennes.

En ce qui concerne le financement du traitement, une des tables souhaite mettre en place le principe du pollueur-payeur pour la vase d'origine terrestre (marais d'Orx, rivières, agriculture, activités agro-alimentaires).

Une des tables propose plusieurs alternatives mais se questionne sur leur faisabilité : nettoyer les sédiments pollués à Capbreton, ce qui créerai des emplois, ou détruire les sédiments toxiques (qui ? quel coût ?), ou encore les enfouir à l'intérieur des terres. Une autre table souhaiterait vérifier la possibilité de rejets dans le milieu naturel.

De manière générale, il est nécessaire de trouver une solution économiquement acceptable et responsable en termes d'environnement. Par ailleurs, beaucoup souhaitent une transparence absolue des analyses, qui doivent faciliter le plus large consensus et éviter les recours, mais souhaitent aussi connaître le degré de pollution et le volume concerné.

Autres

Une des tables explique ne pas disposer des éléments lui permettant de prendre des orientations et propose donc de respecter la réglementation.

Une des tables dit ne pas être compétente pour juger de la méthode de traitement la plus adaptée, et que cela dépend de la nature et de la concentration des sédiments.

Un des tables indique qu'aucune explication n'a été proposée sur les différentes solutions possibles pour le traitement des sédiments, et soutient que les élus doivent prendre leurs responsabilités écologiques et économiques sur cette partie (traitement des sédiments) qui concerne peu le public et les usagers, car ce sont des responsabilités techniques.

◆ **Question 4 : Quelles autres recommandations souhaitez-vous apporter sur la réalisation de cette opération ?**

La majorité des contributions recueillies pour cette question **concernent l'aspect administratif et financier de l'opération de dragage.**

Beaucoup de contributeurs ont cherché des solutions au mode de financement de l'opération car les usagers ne pourront pas, seuls, payer le dragage. Voici plusieurs propositions :

- Impliquer les différentes communes de MACS au financement du dragage.
- Rechercher d'autres financements (Département, Région, Etat, Europe).
- Elargir la notion d'usagers (susceptibles de participer au financement) : les vacanciers sont aussi des « usagers » du port et pourraient être taxés raisonnablement.
- Ne pas demander aux usagers de payer pour le surcroît de pollution dont ils ne sont pas responsables et faire participer les bassins versants au financement. Pour cela, il sera

nécessaire d'effectuer des recherches sur ce qu'il y a en amont (rivières Bourret et Boudigau) et sur la nature des sédiments et des pollutions du bassin versant.

D'autres contributions, tout aussi nombreuses, concernent le budget du port :

- Surveiller les coûts et trouver le meilleur rapport qualité/prix.
- Chiffrer le budget annuel et prévoir dans le budget du port une provision destinée à un entretien régulier du port.
- Est-il possible d'avoir un audit financier sur la gestion du port dans les dernières années ?
- Pourquoi la totalité des cotisations des utilisateurs du port ne sont-elles pas utilisées pour l'entretien du port ? Servent-elles à autre chose qu'au fonctionnement et à l'entretien du port ?

Enfin, toujours sur l'aspect administratif :

- La communication la plus large de tous les éléments essentiels d'information (financements, analyses, appels d'offre...) est fondamentale.
- Le banc de sable en mer, qui se trouve à la sortie de la passe (domaine maritime), est-il pris en charge par l'Etat ?
- Peut-on accélérer les phases les plus urgentes (liées à la sécurité) ?

Mais les contributeurs ont également évoqué **l'aspect technique de l'opération**.

Certaines tables ont souligné l'importance de faire les travaux de dragage hors saison, afin de gêner le moins possible l'activité portuaire. De plus, durant les travaux, il est nécessaire de sécuriser les zones de dragage.

Par ailleurs, les participants insistent sur le fait qu'il faut faire des opérations d'entretien et non des opérations lourdes et ponctuelles : des opérations de dragage plus régulières, moins lourdes, moins coûteuses et moins impactantes d'un point de vue environnemental. Il serait intéressant de planifier et de regrouper ces opérations de dragage (dans le chenal notamment) pour éviter trop de gêne lors de la sortie des bateaux. D'un point de vue pratique, certains proposent la mise à l'étude d'un matériel à la dimension du port, pour le laisser à demeure sur le site si possible, ou encore de mutualiser la drague de la CCI de Bayonne, ou bien d'en louer une.

Une des tables souhaite également que l'entretien des berges des rivières soit effectué (augmentation du débit, limitation des apports organiques).

Questions :

- Le lac d'Hossegor pourrait-il redevenir un lac, comme avant ?
- Quel est l'objectif de profondeur (bathymétrie) d'eau à marée basse de cette opération ? Un port de pleine eau est sensé avoir 2,5 m à marée basse partout. Il faut fixer un objectif et le communiquer.

◆ **Question 5 : Quelles recommandations souhaitez-vous apporter sur le site portuaire en général (au-delà de l'opération de dragage) ?**

Sur le port en lui-même

Plusieurs tables demandent de regrouper toutes les activités professionnelles sur un même ponton, ou, plus précisément, de créer un pôle des prestataires d'activités nautiques sur les pontons B, C et D, près de la capitainerie. Certains souhaitent de plus la mise à disposition de locaux pour les associations présentes sur le port. Une des contributions précise qu'il faut garder le pôle de plongée à Notre Dame. D'autre part, les usagers du port souhaitent que les services qui leur sont dédiés soient améliorés : accueil, gardiennage, rondes de surveillance, wifi, permanences, information.

La question financière a à nouveau été soulevée, et des participants se demandent si les usagers des zones non draguées continueront à payer comme les autres, et proposent de faire participer un peu plus les vacanciers via la taxe de séjour ou d'affecter une partie des recettes des parcmètres. D'autres proposent un financement par la Région pour le dragage du sable non pollué. Enfin, certains se demandent combien coûte le transfert de sable.

Des remarques concernent les études liées à l'ensablement :

- Qui paye les frais d'études ?
- Faire une étude d'impact de la digue nord
- Inclure les résultats de l'étude de NOA Nouvelle Aquitaine (*une chaîne de télévision*).
- Dater le nombre d'années de dépôt et analyser.

Autres remarques :

- Se servir d'un antifouling moins polluant et mieux protéger de la zone technique au regard des polluants.
- Limiter le tirant d'eau dans le port pour éviter les affouillements des ouvrages existants.
- Casser les trois seuils
- Le dragage et la sécurité sont une priorité, même si l'embellissement de la station est bien sûr important.

Aux abords du port

Plusieurs tables souhaiteraient que les abords du port et les quais soient mieux entretenus (peintures et sanitaires notamment), voire réaménagés afin de rendre les quais plus agréables et de renforcer l'attractivité du port auprès des vacanciers. Une des tables propose une promenade le long des quais avec un cheminement en bois surélevé. Ensuite, les participants ont mis en évidence le manque de sécurité des quais, notamment pour les usagers piétons. Il est nécessaire d'aménager des promenades et des pistes cyclables, et de mieux séparer les usages piétons et cyclables. D'autres veulent interdire les vélos et trottinettes électriques autour du port. Il faut enfin penser à la signalétique, avec un plan autour du port, le long des routes sur les voies.

Deux tables soutiennent que le maintien des places de parking gratuites existantes est un élément important pour la vie du port, notamment pour le marché aux poissons. Une autre souhaiterait que les transports en commun soient développés (en particulier leur fréquence de passage).

En dehors de l'aspect touristique et économique du port, il ne faut pas négliger l'aspect historique : sauver le port, c'est sauver une mémoire historique, un argument à défendre devant le Parlement Européen, selon un groupe de participants.

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

Re transcription des fiches contributions qui sont reprises ici question par question.

◆ **Question 1 : Confirmez-vous le besoin de réaliser l'opération de dragage comme cela est ressorti du 1^{er} atelier ?**

Table 1

Oui, et vite, depuis le temps qu'on en parle !

Table 2

Oui, à l'unanimité, et rapidement... en urgence pour la passe et le chenal et « bien ». L'entretien de l'ensemble a été totalement négligé pendant des décennies.

Table 3

Oui, c'est impératif (sécurité, attrait, usage etc.)

Table 4

Oui

Table 5

Oui

Table 6

Oui

Table 7

Besoin impératif, suffisant et rapide.

Table 8

Oui, il est évident que cette opération est indispensable. Sécurité.

Table 9

Nous sommes tous convaincus de l'utilité du dragage du port que nous soyons utilisateurs ou non. On ne comprend pas pourquoi cela n'a pas été fait plus tôt. C'est indispensable pour des raisons sécuritaires et environnementales. Il y a urgence.

Table 10

Le dragage est urgent pour des raisons de sécurité (exemple d'hier matin, où la SNSM n'a pas pu sortir pour intervenir auprès de l'arc-en-ciel).

Dragage indispensable pour l'économie des pêcheurs professionnels et risques de désaffection de la part de plaisanciers.

Table 11

Oui ! Exécuter des analyses en amont sur les cours d'eau (Boudigau et Bourret) pour réduire l'apport des sédiments, comment capter les vases ?

Maintenir les usages portuaires.

Table 12

Oui !!

◆ Question 2 : Quelles sont vos recommandations sur la manière de réaliser cette opération de dragage à court, moyen et long terme ?

Table 1

Court terme : dragage complet de la zone bleue, urgent.

Moyen terme : dragage de la zone jaune pour un fond correct

Long terme : entretien régulier suite au suivi de la bathymétrie.

Notre solution :

- 1) Monter les retenues d'eau : sur le canal (le barrage), sur le Bourret, sur le Boudigau.
- 2) Installer des écluses automatiques afin de libérer un énorme volume d'eau lors de la marée basse pour chasser le sable dans le chenal, sur ces trois retenues d'eau. Ces écluses peuvent être plus efficaces si on leur ajoute un système tubulaire pour diriger le flux vers plusieurs directions.
- 3) Installer des bassins de rétention (pièges à sédiments) sur les deux cours d'eau bien plus en amont (Orx...)

Table 2

A court terme : draguer la passe (sécurité, SNSM)

A moyen terme : entretien régulier de la passe et du chenal et dragage en progression vers le môle.

A long terme : entretien et monter vers l'amont avec un entretien et une amélioration des rivières (Bourret et Boudigau)

Table 3

La réponse ne dépend-elle pas uniquement du financement ?

Table 4

Draguer l'entrée du chenal, l'entrée du port et donc la passe en priorité. En ce cas, le sable venant de la mer peut être rejeté soit sur la plage de Santocha, soit au large.

Récusable, Santocha paraît être intéressante pour le volet financement.

Plutôt un dragage mécanique, car plus rapide et moins coûteux a priori.

A moyen terme : draguer la première partie du port où le sable est valorisable.

Enlèvement prioritaire du sable au niveau des pontons O, P, Q et R.

Prévoir à long terme l'entretien régulier de l'ensablement et de l'envasement du port, ne pas attendre 15 ans.

Table 5

Première étape : si possible, traitement des zones A, H, B, C, F et D. Facilement traitable, et au moins urgence sur A, H, B. Procédé : aspiration, si pas trop de macrodéchets. Sinon, utilisation des pelles.

Pas d'hydrodynamique à cause des marées. Rejets : reconstitution du trait de côte et des dunes.

Deuxième étape : après les analyses, dragage et traitements appropriés des boues extraites. Il nous manque des données précises pour faire des choix.

Table 6

Court terme : budget/timing. Sécurité en premier. Plusieurs phases : passe / SNSM / ponton B, non polluée.

Moyen terme : traitement des sédiments pollués.

Long terme : dragage permanent, par pelleteuse par exemple.

Table 7

A court terme, le dragage doit être compatible avec la sécurité de la circulation maritime.

Pour le moyen terme, prévoir un suivi de l'évolution bathymétrique et de l'évolution de la qualité ainsi que les moyens techniques et financiers pour y répondre.

Pour le long terme, prévoir une gestion cohérente avec le lac et les cours d'eau.

Table 8

Le plus vite possible (tant que l'Europe autorise encore les rejets en mer, cela sera-t-il encore le cas dans quelques années ?).

On peut déjà s'occuper de la partie non polluée qui peut être traitée plus rapidement et qui solutionne déjà les problèmes de sécurité. Mais n'y a-t-il pas un risque de succion qui entrainerait le déplacement des vases polluées vers le port ?

Table 9

Caractérisation de la pollution. Réaliser intégralement selon les normes les dossiers d'autorisation. Il est urgent en priorité de « faire sauter » le banc de sable situé à l'extérieur de l'entrée du chenal, la passe, face à la capitainerie et du ponton B ou ponton de la SNSM. En procédure d'urgence on peut le faire en utilisant le bypass. Faire un passage du pont du quai Bonamour à la station d'avitaillement et permettre l'accès à la zone technique par toute marée avec l'enveloppe prévue pour le premier dragage (première tranche). En deuxième lieu, grâce à des financements connexes, faire le dragage total du port. S'il le faut, prévoir une procédure d'urgence en ce qui concerne l'accès sécuritaire des bateaux et notamment la SNSM.

Table 10

A court terme, dragage par aspiration du sable valorisable de la passe du Boucarot (en utilisant le by-pass). Dragage de la passe par dragueline et pelle mécanique (zone bleue).

A moyen terme : dragage de la partie polluée, décantation, puis éventuelle valorisation agricole par épandage si possible.

A long terme : rétablissement des flux, en jouant sur les seuils (redescendus au niveau zéro des marées -voire moins 1 mètre- et des cartes marines françaises. Le retour d'un effet de chasse naturel réglerait peut-être la question de l'ensablement).

Table 11

Premier temps : draguer à la sortie des feux et tout le Boucarot, draguer la zone SNSM ; permet la sortie en sécurité.

Moyen terme : dragage zone non polluée à traitement simple.

Long terme : dragage zone polluée en fonction du site de traitement.

Table 12

Ultra court terme : utiliser la drague de la CCI Bayonne en SECURITE pour draguer le banc de sable de la passe et du phare. Nécessité juste accélération des autorisations légales (travail sur sable propre). SECURITE.

Court terme : priorité absolue pour question de sécurité et fonctionnalité du port, c'est draguer le chenal depuis le pont Notre-Dame jusqu'au musoir nord, y compris la sortie de la passe ainsi que la zone entrée du bassin (SNSM) zone A et zone H.

Moyen terme : zone F sud côté boulevard Pompidou pour redonner accès à la mer, aux pontons et à la zone de ravitaillement. Chenal d'accès vers la darse zone technique (zone G).

Long terme : le reste, l'ensemble du bassin doit retrouver des fonds corrects.

+ Entretien, dragage régulier tous les 3 ans avec prises de mesures régulières et bathymétrie.

◆ Question 3 : Quelles sont vos recommandations relatives au traitement des sédiments ?

Table 1

Pour les sédiments propres : rejet en mer ou ré engraissement des plages.

Pour les sédiments non valorisables : suivre les directives européennes.

Mise en concurrence avec les entreprises espagnoles.

Table 2

Enlever le sable de la passe, du chenal, de l'entrée du port. Rechargement du trait de côte au sud et retour à la circulation naturelle du nord vers le sud. Pour la vase, il faut envisager un traitement local. L'origine est terrestre (marais d'Orx, rivières, agriculture, activités agro-alimentaire) selon le principe de pollueur-payeur.

Table 3

Nécessité de réaliser deux traitements différents de dragage vu l'ensablement et l'envasement :

- Rejet vertueux en mer des sédiments non-pollués
- Traitement vertueux des sédiments pollués.

Pour le traitement des sédiments pollués, il faut rechercher des solutions locales de traitement et s'appuyer également sur l'université de Bordeaux pour la recherche de solutions de traitement adéquates.

Table 4

Traiter les sédiments toxiques sur place plutôt qu'à Bordeaux.

80 000 mètres cubes doivent pouvoir être rejetés en mer.

Table 5

Nous ne disposons pas des éléments nous permettant de prendre des orientations. Respectez la réglementation. On se revoit après.

Table 6

Est-il possible de nettoyer à Capbreton les sédiments pollués (création d'emplois). Usine -et de plages ?

Détruire les sédiments toxiques : Qui ? Coût ?
Enfouissement à l'intérieur des terres ?

Table 7

Déterminer le degré de pollution et les volumes concernés en restant dans le cadre de la législation.
Vérifier la possibilité de rejets dans le milieu naturel.

Table 8

Rejeter au plus vite les sédiments non pollués.
Nous ne sommes pas compétents pour juger de la méthode de traitement la mieux adaptée. Celle-ci dépend également de la nature et de la concentration de ces sédiments !

Table 9

Suivre la réglementation.

Table 10

Traitement local des sédiments pollués (les machines automatiques et mobiles existent). Et dans la perspective d'un entretien régulier.
Transparence absolue sur les analyses qui doivent faciliter le plus large consensus et éviter les recours.

Table 11

Sédiments non pollués : utilisation dans un but de protection du trait de côte.
Sédiments pollués : trouver une solution économiquement acceptable et responsable en termes d'environnement.

Table 12

Court terme : tout le sable propre du chenal, de la passe doit être envoyé sur les plages. By-pass proche.
Aucune proposition, explications n'ont été proposées ou expliquées ce soir sur les différentes solutions possibles sur le retraitement de ces sédiments. Les élus doivent prendre leurs responsabilités écologiques et économiques sur cette partie qui concerne peu le public et les usagers : responsabilités techniques.

◆ **Question 4 : Quelles autres recommandations souhaitez-vous apporter sur la réalisation de cette opération ?**

Table 1

Réaliser les travaux hors saison et sécuriser les zones de travaux.

Table 2

Entretien des berges des rivières (augmentation du débit, limitation des apports organiques...)
Le rôle du lac d'Hossegor, son influence : pourrait-il redevenir un lac (comme avant) ?

Table 3

La communication la plus large de tous les éléments essentiels d'information (financement, analyses, appels d'offre, etc.) est fondamentale.

Table 4

Afin de ne pas paralyser l'activité du port, faire les opérations avant ou après la saison touristique.

Table 5

Respect de la légalité.

Surveillance des coûts.

Recyclage des déchets.

Du bon travail au meilleur prix.

Table 6

Budget annuel à chiffrer

Mutualiser l'achat d'une drague (Bayonne ?) ou location.

Le banc de sable « en mer » à la sortie de la passe (domaine maritime) est-il pris en charge par l'Etat ?

Table 7

Rapidité / efficacité / durabilité

Table 8

Pourquoi la totalité des cotisations des utilisateurs du port ne sont-elles pas utilisées pour l'entretien du port. Ces cotisations ne servent-elles pas à autre chose qu'au fonctionnement et à l'entretien du port ?

Prévoir dans le budget du port une provision destinée à un entretien régulier du port.

Est-il possible d'avoir un audit financier sur la gestion du port sur les dernières années.

Table 9

Faire des recherches en amont sur les rivières Boudigau et Bourret sur la nature des sédiments du bassin versant (pollution), participation des bassins versants au financement.

Impliquer les différentes communes de MACS au financement du dragage. Prévoir un entretien régulier des niveaux requis.

Ne pas demander aux usagers de payer le surcroît de la pollution dont ils ne sont pas responsables !

Table 10

Peut-on accélérer les phases les plus urgentes (liées à la sécurité) ? Les usagers ne pourront seuls payer la facture : la recherche d'autres financements est impérative pour le déroulement du projet (MACS, département, Région, Etat, Europe, pourquoi pas souscription ?).

Il faudrait élargir la notion d'usagers (susceptibles de participer au financement) : les vacanciers sont aussi « usagers » du port (possibilité de taxe raisonnable).

Table 11

Opération de dragage plus régulière, moins lourde, moins coûteuse et moins impactante d'un point de vue environnemental.

Etudier un matériel à la dimension du port, pour le laisser à demeure sur le site (si possible).

Avoir des opérations d'entretien, et non des opérations lourdes et ponctuelles.

Table 12

Quel est l'objectif de profondeur (bathymétrie) d'eau à marée basse de cette opération ? Un port de pleine eau est censé avoir 2,5m à marée basse partout. Fixer un objectif et le communiquer, planifier et regrouper les opérations de dragage (chenal notamment) pour éviter trop de gêne dans la sortie des bateaux.

◆ Question 5 : Quelles recommandations souhaitez-vous apporter sur le site portuaire en général (au-delà de l'opération de dragage) ?

Table 1

Regrouper toutes les activités professionnelles sur un même ponton
Sécuriser les abords de l'eau
Faire un pôle des usagers du ports et des locaux pour les associations présentes sur le port.
Mieux séparer les pistes piétonnes et cyclables.

Table 2

Maintien des places de parking gratuites pour le marché aux poissons.

Table 3

En dehors de l'aspect économique et touristique, ne pas négliger l'aspect historique : sauver le port, c'est sauver une mémoire historique, un argument à défendre devant le Parlement Européen.

Table 4

L'opération cagnotte Notre Dame 1 a bien fonctionné, ne pourrait-on pas lancer l'opération Notre Dame 2 ? Plus sérieusement, les usagers des zones non draguées continueront-ils à payer comme les autres (solidarité) ? Ne pourrait-on pas, par principe, faire participer un peu plus les vacanciers via la taxe de séjour ou affecter une partie des recettes des parcmètres ?

Table 5

Développer les transports en commun et notamment les fréquences.
Aménagement des quais.
Inclure les résultats de l'étude de l'impact climatique pour la NOA Nouvelle Aquitaine (*chaîne de télévision*).
Propos individuels : Ne pas penser qu'aux touristes et visiteurs (et communes et tout ce qui s'en suit car tout disparaîtra... !). Grande crise économique future et proche, changement du trait de côte après une tempête ou réchauffement climatique.

Table 6

Est-ce possible ?
Financement par la Région pour le dragage du sable non pollué. Exemple de financement : La Cotinière à Oléron / Hollande.
Datage du nombre d'années de dépôts et analyse. Anti-fouling moins polluant.
Etude d'impact de la digue nord.
Qui paye les frais d'études ?
Combien coûte le transfert de sable aujourd'hui à Capbreton ?

Table 7

Limiter le tirant d'eau dans le port pour éviter les affouillements des ouvrages existants.

Table 8

Le dragage et la sécurité sont une priorité, même si l'embellissement de la station est bien sur important.

Table 9

Meilleure protection de la zone technique au regard des polluants. Aménagement des promenades et pistes cyclables. Sécurité à revoir.

Table 10

Casser les trois seuils.

Travail et entretien régulier des abords du port pour renforcer son attractivité auprès des vacanciers (ne serait-ce que peintures et sanitaires ?).

Rendre les quais plus agréables.

Table 11

Manque de toilettes publiques.

Séparer la voie piétonne et cyclable.

Interdire les vélos et trottinettes électriques autour du port.

Sécuriser les abords des quais pour sécuriser les usagers piétons : pourquoi pas compléter avec un cheminement bois surélevé.

Table 12

Amélioration des services aux usagers (gardiennage, ronde surveillances, wifi, permanences), l'information. Améliorer les services d'accueil.

Garder les places de parkings existantes (ne pas en enlever) sur l'avenue Pompidou, place Lou Chaque Dit.

Rassembler un pôle des prestataires d'activités nautiques, animation sur les pontons B, C, D près de la capitainerie. Garder le pôle de plongée à Notre-Dame.

Signalétique, plans tout autour du port, le long des routes sur les voeries.