

Concertation sur le dragage du Port de Capbreton Compte rendu de l'atelier 3 de restitution

Destinataires : Participants à la concertation

Auteurs : Palabreo

Sommaire

PREAMBULE	2
1. INTRODUCTION	2
2. RAPPEL DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION ET BILAN.....	3
2.1. L'OBJET DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION	3
2.2. ORGANISATION DE LA DEMARCHE.....	3
2.3. LES 5 ENGAGEMENTS DE PALABREO.....	3
2.4. LA PARTICIPATION EN QUELQUES CHIFFRES	4
2.5. LES 10 POINTS A RETENIR DES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS A LA CONCERTATION.....	5
3. LES ORIENTATIONS PRISES A L'ISSUE DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION	6
3.1. GERER L'URGENCE.....	6
3.2. PLANIFIER LE DRAGAGE DU PORT	7
3.3. DEVELOPPER DE NOUVELLES METHODES DE TRAITEMENT DES SEDIMENTS POLLUES AVEC UN COFINANCEMENT PUBLIC	8
3.4. ENTREtenir DE FAÇON REGULIERE	9
3.5. PREVENIR L'ENSABLEMENT.....	10
3.6. INFORMER LES ACTEURS PORTUAIRES ET LA POPULATION	11
3.7. PROGRAMMER LES OPERATIONS DANS LE TEMPS POUR PERMETTRE LEUR FINANCEMENT	11
3.8. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU SITE PORTUAIRE	12
4. ECHANGES AVEC LA SALLE	13
5. CONCLUSION	19

PREAMBULE

Ce document est le compte-rendu du troisième atelier de concertation portant sur le dragage du Port de Capbreton qui a réuni environ quatre-vingt participants le 13 juin 2019 aux salles municipales de Capbreton. Il a été réalisé par l'Agence de concertation Palabreo, missionnée par MACS pour accompagner la démarche.

1. INTRODUCTION

Le vice-Président de MACS et Maire de Capbreton, Patrick Laclédère, introduit la séance. Il remercie les participants de leur présence et de leur participation active depuis le début de la démarche de concertation. Il tient à excuser l'absence de Pierre Froustey qui est retenu par ses engagements à Bordeaux au Conseil Régional mais aussi à remercier l'agence Palabreo pour le travail réalisé.

Patrick Laclédère exprime sa tristesse et son émotion face au drame des Sables d'Olonne où trois sauveteurs ont péri en mer pour sauver une vie. Toute la ville de Capbreton, ville portuaire, est très attristée et concernée par ce drame car l'engagement de la SNSM, que ça soit à Capbreton ou aux sables d'Olonne, est bien connu de tous. Le Maire souhaite avoir une pensée pour ces sauveteurs et leurs familles.

Enfin, il explique que la réunion du jour est une réunion de synthèse des idées que les participants ont émis durant les ateliers précédents, mais aussi une réunion pour lancer le point de départ du dossier de dragage du port, qui va bien au-delà d'une simple opération de dragage. Il s'agit enfin de donner des orientations qui s'appuient sur les remarques et les propositions que les participants ont fait émerger.

Marie Catherine Bernard (Palabreo) annonce ensuite l'ordre du jour :

- ◆ Rappel de la démarche de concertation et bilan – Marie Catherine Bernard de l'agence Palabreo
- ◆ Présentation des orientations prises à l'issue du processus de concertation – Patrick Laclédère et les services de MACS
- ◆ Echanges avec la salle
- ◆ Évaluation de la démarche de concertation (questionnaire d'évaluation à remplir par les participants)
- ◆ Conclusion des débats

2. RAPPEL DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION ET BILAN

2.1. L'OBJET DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION – PATRICK LACLEDERE

La démarche de concertation est une volonté de MACS qui a souhaité s'engager sur un projet important, que ce soit pour les usagers du port ou pour le territoire. En effet, 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. Chaque citoyen de la Communauté de Communes doit pouvoir s'approprier et participer au devenir du port de Capbreton.

C'est pour cette raison que la mobilisation a volontairement dépassé les seuls usagers du port grâce à un tirage au sort sur les listes électorales des communes de MACS.

Cette démarche de concertation concernait l'opportunité de réaliser l'opération de dragage et la manière de la réaliser.

Au final, cette concertation, grâce aux contributions collectives et au travail des participants durant les deux précédents ateliers, servira à nourrir la réflexion des élus et à faire naître un projet de dragage le plus adapté aux enjeux territoriaux.

2.2. ORGANISATION DE LA DEMARCHE - PALABREO

L'agence Palabreo a dans un premier temps rencontré en amont plusieurs professionnels qui travaillent sur le port (pêche, loisirs, plongée) ainsi que les associations du port de Capbreton et des associations environnementales.

La démarche de concertation s'est ensuite déroulée en 3 étapes :

- ◆ Un premier atelier s'est tenu le 19 avril 2019 et a réuni près de 180 participants. Il s'agissait de présenter des éléments de contexte relatifs à la situation d'ensablement du port, puis de récolter toutes les questions des participants à ce sujet.
- ◆ Un second atelier s'est déroulé le 17 mai 2019, avec une centaine de participants. Des bureaux d'études ont été missionnés pour répondre aux questions posées par les participants lors du premier atelier. Puis les participants ont collectivement produit des recommandations pour solutionner le problème d'ensablement du port.
- ◆ Une réunion de restitution est organisée aujourd'hui (13 juin), afin de dresser un bilan de la démarche de concertation qui permettra aux élus de donner les premières orientations du projet.

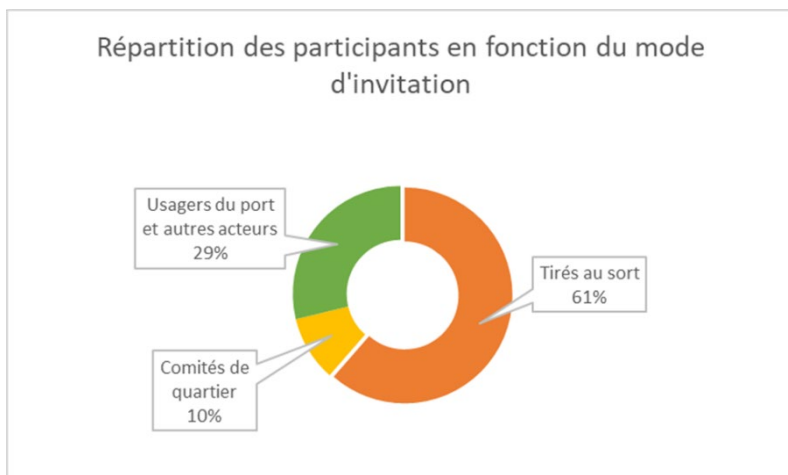
2.3. RAPPEL DES ENGAGEMENTS DE LA CONCERTATION

- ◆ 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 donnent lieu à un compte-rendu mis à disposition de tous les participants, avec les présentations réalisées en séance.
- ◆ **Réalisation d'un bilan de la concertation** par Palabreo et réunion de restitution et de présentation des orientations prises au regard de ce travail.

2.4. LA PARTICIPATION EN QUELQUES CHIFFRES

Lors du premier atelier, une fiche d'émargement a été remplie par les participants, qui ont renseigné plusieurs informations à partir desquelles on peut tirer des enseignements concernant la mobilisation.

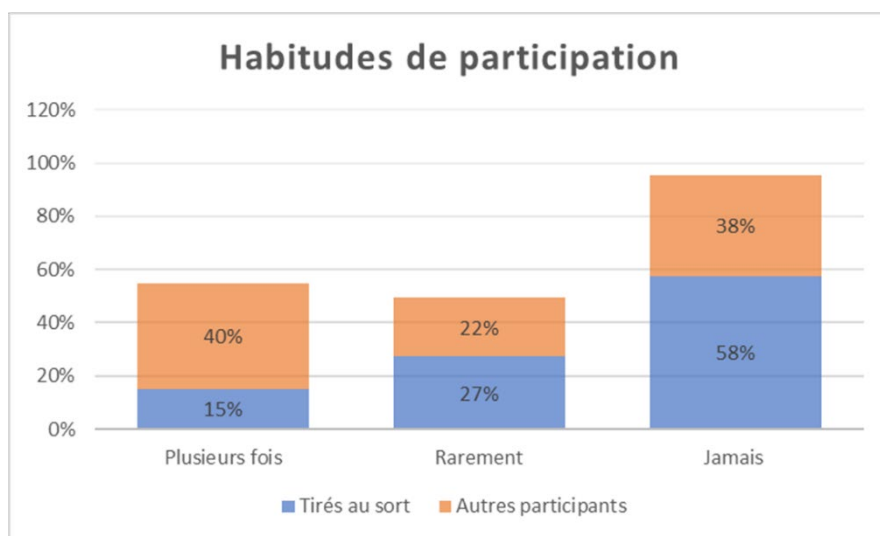


A noter que parmi les personnes tirées au sort, 20 se déclarent usagers du port. Ce qui porte le total des usagers du port à 57 participants, soit 37%.

Le taux de retour du tirage au sort est de :

- ◆ 3% pour les communes hors Capbreton – soit le % attendu
- ◆ 12% pour Capbreton soit un % très supérieur à celui attendu qui était de 7%

Si on enlève les communes pour lesquelles il n'y a aucun participant on note des taux de retour souvent très supérieurs au taux escompté. A noter que la commune de Labenne n'a pas réalisé de tirage au sort.



Les participants sont dans leur grande majorité des non habitués des démarches de concertation. C'est particulièrement le cas des personnes tirées au sort.

2.5. LES 10 POINTS A RETENIR DES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS A LA CONCERTATION.

Palabreo expose une synthèse des contributions des participants lors des deux précédents ateliers, contributions ayant fait l'objet de comptes-rendus exhaustifs adressés aux participants.

1. Le port est un atout majeur pour la ville tout comme pour le territoire, car il est vecteur d'attractivité économique et touristique.
2. Le dragage du port est urgent car l'ensablement représente un danger pour les usagers du port et un handicap pour les activités
3. La passe, le chenal et l'entrée du port doivent être dragués prioritairement.
4. Les causes de l'ensablement sont multiples.
5. Le dragage doit être fait régulièrement.
6. Le financement ne doit pas reposer uniquement sur la redevance des usagers du port.
7. Pour les sédiments valorisables, il serait intéressant de réengraisser le trait de côte.
8. Pour les sédiments pollués et non valorisables, il faut prévoir un traitement local.
9. Les modalités précises de l'opération de dragage sont difficiles à définir. Il faut attendre les études d'impact (obligatoires) pour définir clairement le projet de dragage dans son ensemble.
10. Le dragage doit s'inscrire dans un projet portuaire global qui peut notamment comprendre le réaménagement des quais.

3. LES ORIENTATIONS PRISES A L'ISSUE DE LA DEMARCHE DE CONCERTATION

Patrick Laclédère affirme que les 10 points énumérés précédemment sont très représentatifs des enjeux exprimés par les participants lors des ateliers précédents. MACS peut ainsi présenter plusieurs orientations afin d'essayer de répondre aux enjeux définis par les participants, des enjeux partagés.

Les grandes orientations retenues se structurent autour de 8 points qui s'inscrivent dans un processus complet à mettre en œuvre :

- 1) Gérer l'urgence
- 2) Planifier le dragage du port
- 3) Développer de nouvelles méthodes de traitement des sédiments pollués avec un co-financement public
- 4) Entretenir le site de façon régulière
- 5) Prévenir l'ensablement
- 6) Informer les acteurs portuaires et la population
- 7) Programmer les opérations dans le temps pour permettre leur financement
- 8) Poursuivre le développement du site portuaire

3.1. GERER L'URGENCE

- Programmation à court terme d'une opération de dragage des zones les plus à risques
- Des échanges avec les services préfectoraux pour traiter en urgence :
 - ✓ Le chenal et l'entrée du port (SNSM) : arrêté préfectoral du lac
 - ✓ la passe : procédure de déclaration (dossier réglementaire technique, juridique et financier)
- Une opération qui pourrait se dérouler dès le mois d'octobre

Patrick Laclédère explique dans un premier temps que la passe, le chenal, ainsi que l'entrée port (au niveau de la SNSM) sont unanimement déclarés comme urgents à draguer.

Il existe des outils réglementaires pour traiter cette zone de la manière la plus rapide possible, c'est l'intention de MACS qui s'est fixé comme objectif de pouvoir traiter la zone urgente dès septembre/octobre. MACS a déjà échangé avec les services de la préfecture. Christophe Arrondeau a rencontré Monsieur le Préfet et Madame la sous-Préfète pour évoquer les problèmes du port de Capbreton, et ces deux personnes sont très sensibilisées à cette problématique importante car elle touche à la sécurité.

Patrick Laclédère évoque ensuite la question des moyens. S'agissant de la passe, les services de la préfecture disent qu'il est possible d'agir dans le cadre d'une procédure de déclaration (ce qui n'est

pas la même chose qu'une procédure d'autorisation (réalisée sur le Lac par exemple). Il s'agit de déposer un dossier de déclaration, sans nécessairement être tenu d'avoir une autorisation à la sortie. Cela change beaucoup de choses en termes de délais. L'arrêté préfectoral relatif au désensablement du lac d'Hossegor inclut cette zone (passe, chenal et entrée du port) et peut être utilisé pour draguer le chenal. Cet arrêté ne prend pas en compte l'entrée du port, mais il semblerait que les services de la préfecture soient tolérants et il serait donc possible de traiter l'entrée du port (ou au moins la partie de manœuvre de la SNSM, pour des raisons de sécurité) grâce à cet arrêté préfectoral.

Bernard Labatut (services du port) explique que la mesure de la bathymétrie a débuté sur cette zone (la zone urgente).

Christophe Arrondeau (directeur de cabinet de MACS) tient ensuite à préciser que le message émis par les participants à la concertation a été reçu par MACS qui appréhende désormais les choses différemment, et il remercie les participants pour cela. Les négociations n'en sont qu'à leur début et MACS fera part des avancées du dossier au fur et à mesure. Certains disent que les choix sont déjà faits, mais c'est faux car il s'agit ici uniquement d'une piste qui permettrait d'aller plus rapidement. Christophe Arrondeau rappelle que, bien qu'il y ait eu une première réunion avec les services de l'Etat, ce n'est qu'un début et que les procédures sont longues, notamment pour l'analyse des sédiments.

Patrick Laclédère ajoute que les services de l'Etat sont quand même attentifs et à l'écoute et que leur approche semble favorable, il pense être sur la bonne voie.

3.2. PLANIFIER LE DRAGAGE DU PORT

Patrick Laclédère explique qu'il y a de nombreuses étapes réglementaires à franchir pour pouvoir draguer le bassin portuaire, notamment au regard de la qualité des sédiments qui vont être dragués et de leur possible valorisation ou traitement. Les premières analyses sédimentaires effectuées n'étaient pas faites dans le cadre de l'opération de dragage en elle-même ; l'objectif était d'avoir une idée de la direction à prendre. Maintenant il faut tout reprendre quasiment à zéro et peut être regarder à nouveau les bathymétries, en fonction des scénarii que les participants auront aidé à bâtir.

Bernard Labatut ajoute qu'il s'agissait jusqu'alors seulement d'analyses qui permettent de réaliser un avant-projet. Dans le cadre de la procédure de dragage, des analyses vont être refaites en fonction du véritable projet retenu. Il explique ensuite toute la procédure réglementaire liée au dragage du port :

- 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 (1 à 2 mois)

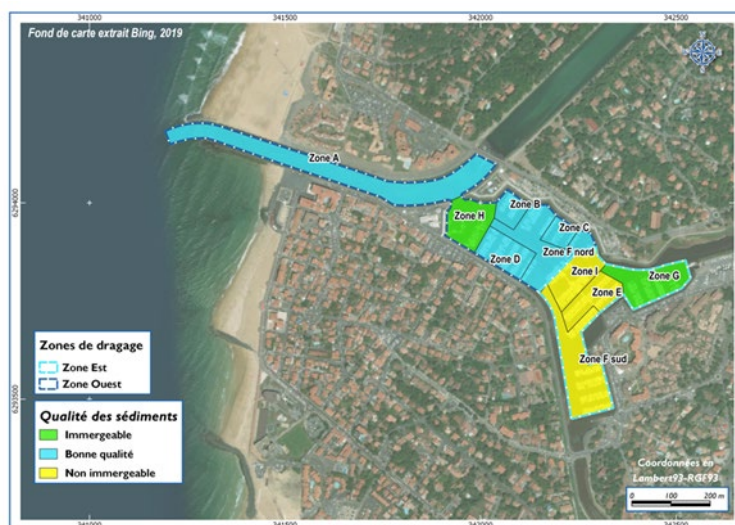
- Avis du Commissaire enquêteur
- Avis du CODERST (Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques)
- Décision du Préfet sur la demande d'autorisation

La mise en œuvre est progressive en fonction de la nature des sédiments.

Patrick Laclède reprend ensuite la parole. Il s'agit de l'aspect technique mais ce sont les étapes réglementaires. Il y a un enjeu de sécurité, un enjeu économique (filière pêche, filière nautisme, usagers du port et tourisme) mais aussi enjeu environnemental qui sera fonction des résultats d'analyses qui seront rendus publics.

3.2.1. Développer une plateforme de traitement des sédiments pollués plus proche du site

- Les solutions existantes de traitement des sédiments pollués sur la plateforme de CESTAS ne sont pas satisfaisantes (coût prohibitif, fort impact carbone)
- Objectif : développer une plateforme de traitement à terre, moins coûteuse et respectueuse des normes environnementales
- Une réflexion qui sera menée avec le SICTOM ou d'autres opérateurs pour développer des méthodes de traitement / valorisation des sédiments
- Avec un co-financement publi



Patrick Laclède explique qu'une partie des sédiments ne pourra pas être valorisée et ne pourra donc pas être clapée en mer : il faudra la traiter à terre. Il faut penser au coût du traitement et au coût du transport de ces sédiments vers le lieu de traitement. De nombreux participants ont précédemment émis l'idée de créer sur place une plateforme de traitement. Cette plateforme servirait à nettoyer les sédiments issus de la phase de dragage, mais aussi les sédiments issus de l'entretien futur du port. Elle pourra également servir pour d'autres sites, comme le lac d'Hossegor. Cette piste est très intéressante et va être creusée par MACS qui voudrait se rapprocher du SITCOM, ou d'autres opérateurs privés, pour voir s'il existe des possibilités. Cette idée de traitement local est un axe fort, qui sera développée avec des financements publics.

Christophe Arrondeau prend à son tour la parole pour affirmer que cette idée est tirée des propositions issues de la concertation. Il s'agit d'atténuer le coût économique et environnemental du traitement du sable (envoyer des camions à Cestas est une aberration du système). Cette usine de traitement s'inscrit également dans une dimension d'économie circulaire, car le sable traité et stocké sera revalorisé à terme en le réinjectant sur terre, notamment avec l'actuelle rarification du sable. MACS s'attend à des critiques sur ce volet là car toute la population n'admettra pas la création d'une telle installation. Il faut donc muscler l'argumentation et défendre le projet d'une solution locale de traitement des sédiments.

3.3. ENTREtenir DE FAÇON REGULIERE

- Inclure dans le dossier règlementaire une durée pluriannuelle (10 ans) pour le traitement de la passe
- S'appuyer sur l'arrêté du Lac (phase d'entretien) pour le traitement du Chenal
- Mettre en place une gestion à l'échelle du bassin versant pour diminuer l'apport de sable véhiculé par les canaux et améliorer la qualité des eaux

Patrick Laclédère indique qu'une phase d'entretien d'une durée de 10 ans est prévue dans les autorisations du dragage du lac d'Hossegor, et ces autorisations comprennent le chenal. On pourrait avoir la même autorisation d'entretien sur une période également de 10 ans pour la passe. Cela permettrait dans un premier temps de draguer la passe puis de l'entretenir sur le plus long terme.

MACS souhaite également travailler avec le syndicat des deux rivières – Patrick Laclédère remercie le Président et la Directrice de ce syndicat pour leur présence – afin de savoir comment agir au niveau du Bourret et du Boudiguau pour limiter les atterrissements de sable, car le port est le réceptacle de tout un bassin versant. Il est important d'élargir le périmètre et d'agir aussi en amont.

Christophe Arrondeau souhaite ajouter qu'il y a déjà un élément de réponse car MACS a obtenu, dans le cadre des mesures compensatoires de l'A63, l'élaboration d'un plan de gestion des barthes d'Angresse qui permet la réalisation d'un bassin désensableur le plus en amont possible qui va permettre d'éviter un dépôt de sable à l'issue du Bourret. De plus, ce plan de gestion sur 30 ans va permettre une reconquête environnementale du milieu et donc une amélioration de la qualité de l'eau. Le bac désensableur devrait être réalisé d'ici la fin de l'année et le plan de gestion arrivera à la fin de l'année 2020.

3.4. PREVENIR L'ENSABLEMENT

- Faire baisser le niveau de la plage Notre Dame en augmentant les prélèvements de sable comme le prévoit la dernière autorisation de transfert
- Étudier l'hypothèse de la création d'un muret le long du chenal
- Travailler sur les différents seuils :
 - ✓ Seuil Notre Dame – projet de renforcement du môle permettant l'installation d'une dragueline au droit de la Capitainerie
 - ✓ Seuil du Bourret : installation d'un petit ouvrage permettant d'améliorer l'entretien
 - ✓ Seuil Bonamour - après réfection du quai, dispositif en pied de quai pour sortir le sable

Patrick Laclédère indique que l'ensablement du port provient à environ 80% de la mer et à 20% des cours d'eau. L'idée est de réduire autant que possible l'effet de surverse de la plage Notre-Dame dans le Boucarot.

Bernard Labatut explique qu'il y a un transit de sable du nord vers le sud de l'ordre de 200 000 mètres cubes qui s'amoncelle le long de la digue nord puis qui la contourne. Actuellement, il y a un tel volume que le sable en provenance du nord s'accumule le long de la digue, fini par la contourner et crée un banc qui fait barrage propice au déferlement de la houle. Il y a également un phénomène de surverse du sable de la plage Notre-Dame dans la passe. Il est alors préconisé de faire baisser le niveau de la plage Notre-Dame, voire l'équiper d'un petit muret qui empêcherait cette surverse.

Patrick Laclédère reprend la parole pour compléter : il s'agit là de la stratégie locale du trait de côte de Capbreton dont le principe actuel est de prélever davantage sur la plage de Notre-Dame. On prélève environ 80 000 mètres cubes aujourd'hui. L'arrêté, dans le cadre de cette stratégie, permettrait de monter jusqu'à 200 000 mètres cubes. L'augmentation se fera progressivement mais l'idée reste d'araser davantage Notre-Dame pour éviter le phénomène de surverse.

Bernard Labatut revient ensuite sur la question des seuils. Les seuils sont actuellement correctement réglés, car s'ils étaient plus hauts il y aurait des inondations en amont, et s'ils étaient plus bas on aurait un déversement direct du sable dans le port, sans qu'on puisse le récupérer.

Le sable se piège certes en amont, et les seuils sont vidés même s'il n'y a pas beaucoup de quantité. Mais ces seuils ont aussi un effet régulateur car ils ralentissent le courant, le sable qui est passé au-dessus du seuil est émulsionné par la cascade qui en résulte. La cavité créée par cette cascade le ralentit et il finit par se déposer un peu plus loin. Dans le futur, il serait peut-être bien d'aller curer régulièrement le sable aussi en aval du seuil, là où il se dépose.

C'est ce qui avait commencé à être fait le long du quai Pompidou. Il faudrait avoir une petite piste qui permettrait à des machines de terrassement de curer régulièrement le sable accumulé

3.5. INFORMER LES ACTEURS PORTUAIRES ET LA POPULATION

- Un dispositif d'information dans la durée à l'attention des usagers, des participants à la concertation, des associations et du grand public
- Une « FAQ » en ligne avec un dispositif permettant de poser des questions et de trouver des réponses aux questions les plus courantes
- La mise en ligne des analyses des sédiments
- Un planning des travaux
- De l'information sur site
- Des réunions d'information à chacune des étapes de la démarche (dès la rentrée) : pour faire le point sur les analyses, présenter les modalités de mises en œuvre de la démarche, tirer des enseignements ensemble après chaque étape...

Patrick Laclédère soutient que l'information doit continuer après cette réunion de restitution, c'est pour lui essentiel, l'information est un droit et un devoir pour MACS qui veut rester transparente.

Christophe Arrondeau ajoute que MACS est obligée de laisser passer un peu de temps avant la prochaine échéance où il s'agira de présenter les résultats des négociations avec les services de l'Etat sur la possibilité d'enclencher rapidement le dragage de la zone urgente : passe, chenal et entrée du port. MACS aura la même démarche pour le bassin portuaire (moins urgent) : présentation des avancées, du cadre juridique, des conditions techniques etc. Les conditions économiques doivent bien entendu être réfléchies : il faut un projet soutenable d'un point de vue budgétaire, car derrière les finances publiques ce sont les impôts, mais aussi soutenable pour les usagers. L'idée est de proposer un modèle économique qui soit le plus acceptable possible par tout le monde, et essayer de mobiliser des cofinancements pour mener à bien ces opérations.

3.6. PROGRAMMER LES OPERATIONS DANS LE TEMPS POUR PERMETTRE LEUR FINANCEMENT

- **Principe de base : les SPIC sont financés par les recettes des usagers.**
 - ✓ Dissocier passe et chenal (+ SNSM) du bassin portuaire
Une partie du banc de sable qui rend difficile le franchissement de la passe n'est pas dans le Domaine de la concession du port.
L'ensablement du chenal est néfaste pour le port, mais aussi pour le lac.
Un co-financement des parties compétentes doit en conséquence être mis en place.
 - ✓ Optimiser les mesures de prévention et d'entretien pour réduire à terme les coûts
- **Une recherche de financements publics pour :**
 - ✓ Développer une plateforme de traitement à proximité du port pour réduire les coûts de transport et d'une partie du coût de traitement.

Selon Patrick Laclédère, la question de fond est légitime : qui va payer à la sortie ? Le port de Capbreton profite aux usagers, mais il profite aussi à toute l'économie territoriale. C'est un enjeu de territoire. Cette question va être relayée aux services de l'Etat, aux services de l'impôt, etc.

En termes de financements, la zone à draguer de manière urgente est différente de la zone du bassin portuaire. Si on revient dans le cadre du dragage du bassin portuaire, les usagers veulent payer leur

part, mais pas forcément la totalité de l'opération, surtout que l'addition est très lourde compte tenu de la zone de sédiments à traiter à terre.

Certains participants ont évoqué la « notion élargie d'usager » : il faut prendre en compte les touristes qui sont aussi des usagers du port. Il faut également voir, avec les services des impôts, les dérogations possibles au principe selon lequel les dépenses, qu'elles soient de fonctionnement ou d'investissement, doivent être financées par les seuls usagers. Cela signifie que la communauté de communes ne peut pas normalement venir apporter des subventions de fonctionnement ou d'investissement au budget du port qui est à part car le port est un Service Public Industriel et Commercial (SPIC).

Enfin, MACS va rechercher des financements publics auprès des partenaires institutionnels.

3.7. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU SITE PORTUAIRE

Le vice-Président continue avec les actions mises en place pour valoriser le site dans son ensemble.

- Amélioration des étals de vente des pêcheurs, en concertation avec eux.
- Création de chais pour les pêcheurs en dehors de la zone portuaire (étude en cours)
- Consolidation du môle Biasini, portée par le budget principal de la communauté de communes (3,3 millions financés par MACS). Bernard Labatut ajoute qu'il sera possible de mettre une dragueline sur le môle une fois qu'il sera consolidé, ce qui permettra de draguer plus régulièrement à moindre de frais la partie du chenal au droit de la capitainerie. Les travaux du môle Biasini devraient commencer après l'été.
- La réfection des quais : le quai Pompidou est lui aussi à refaire dans le cadre du PPRL (plan de prévention des risques littoraux), ce qui va encore coûter des millions d'euros.
- Réflexion d'ensemble sur la gestion du domaine portuaire
- Le nouveau bateau-passeur, un geste environnemental.

Christophe Arrondeau ajoute que toutes ces actions ont une logique : on refait le môle, on en profite pour refaire l'esplanade de vente des pêcheurs notamment pour des questions d'hygiène et de sécurité alimentaire. La réflexion sur l'occupation du domaine public de l'espace portuaire est également lancée depuis peu. Il y a des demandes de la SNSM, des demandes de la part des associations pour des locaux, des demandes pour les usages, et MACS est en train de poser une réflexion globale pour optimiser cette occupation du domaine public et pour apporter un meilleur service aux usagers, afin de faire un espace plus cohérent et harmonieux. Une étude de programmation est donc lancée pour, à terme, reconfigurer l'espace autour du port et satisfaire les demandes de nombreuses associations du port.

4. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- Quand vous nous présentez les délais, on a bien sur l'instruction de la demande qui est de 6 à 8 mois, l'avis du commissaire enquêteur de 1 à 2 mois : ça fait déjà de 7 à 10 mois. Mais pour toute la partie en amont qui consiste à faire les analyses, l'étude d'impact avec les volets techniques, environnement et financier il n'est pas mentionné de durée. Ça peut augmenter très rapidement ce délai de 7 à 10 mois.
- Vous avez dit que vous preniez du sable du seuil Bonamour et que vous alliez le mettre ailleurs. Mais ce sable est pollué selon le plan, donc on ne peut pas le redéposer comme ça ailleurs.
- En ce qui concerne le fond du bassin du port (partie polluée), quelle va être votre attitude pour le traitement local qui va prendre beaucoup de temps ? Allons-nous attendre ou est-ce que vous pourriez stocker le sable en attendant ?
- J'aurais aimé dans cette concertation que les élus soient plus humbles en disant que c'est de leur faute car ça fait 15 ans qu'ils ne font rien, sans se prendre pour des « pompiers » qui doivent gérer une urgence.
- Je redemande la communication des premières analyses des sédiments. Après le précédent du lac lors duquel vous parliez de laboratoire indépendant. Ce laboratoire était bien indépendant mais ce n'est pas le laboratoire qui a prélevé les carottes dans le lac. Il y a des choses magiques qui se sont passés dans les sédiments du lac entre juillet et août 2016 : certaines concentrations ont baissé de 83 pour certains polluants...
- En ce qui concerne les SPIC : le môle Biasini est payé par MACS, il y a donc bien des exceptions pour les investissements. Normalement, un dragage qui n'a pas été fait pendant 15 ans et qui sert à remettre le port à sa côte d'origine ce n'est pas du fonctionnement mais de l'investissement. Clairement, il y a des exceptions et dans ces cas-là on peut effectivement avoir une contribution.
- Le plus gros prix sera la dépollution des sédiments, mais je voudrais savoir pourquoi est-ce que MACS s'oppose à faire une recherche des pollueurs car c'est au pollueur de payer et non pas à celui qui a acheté un bateau et qui l'a mis au port il y a 3 ans de payer 25 ans de pollution parce que des élus ont fermé les yeux là-dessus.
- Association Surfrider : vous nous avez réunis sans donner, à notre sens, suffisamment de données concernant la qualité des sédiments, tout ça en nous demandant de nous positionner. L'association Surfrider, ainsi que la plupart des participants, apprécierait obtenir des données concernant les risques pour la biosphère et les risques sanitaires, afin de nous positionner. De plus, des études plus approfondies ont été annoncées, suivies d'une enquête publique. En quoi les études préliminaires ont pu ne pas être suffisamment précises, et en quoi les futures le seront ? Quel sera l'impact de cette étude ? Comment la prendrez-vous en compte dans vos décisions ?

REPONSES DE MACS

Christophe Arrondeau répond dans un premier temps à la dernière question. Il explique la situation : des premières analyses ont été faites pour voir d'où on partait. Ces analyses n'ont aucune valeur légale et ne s'inscrivent pas dans une procédure réglementaire, c'est un choix de MACS pour avoir des premiers éléments d'information. Dans un second temps MACS a voulu organiser une discussion

avec un panel d'acteurs pour voir comment procéder. Maintenant il s'agit de repartir à zéro et de rentrer dans un processus normatif où des analyses devront être faites et sur lesquelles MACS est ouverte à discuter avec les acteurs qui ont participé à la concertation et avec d'autres personnes qui peuvent rejoindre la démarche de concertation s'ils le souhaitent. Il y a plusieurs scénarii possibles, et les analyses seront faites en fonction du scénario choisi et au regard des réglementations qui sont précises. Le dossier n'est pas ficelé.

De plus, pour répondre à l'une des questions posées, Christophe Arrondeau affirme que MACS ne maîtrise pas les délais, mais il vaut mieux prendre du temps pour effectuer des analyses fiables, précises et partagées. Il ne faut pas penser que les dés sont jetés. MACS a fait une « pré-étude » très sommaire qui n'a pas de valeur juridique.

Patrick Laclédère prend ensuite la parole pour expliquer que le dossier pour le dragage du port débute aujourd'hui. Les analyses précédentes servaient uniquement à savoir à peu près vers où se diriger mais n'ont pas de valeur pour le dossier qui commence aujourd'hui. Les analyses seront faites selon un maillage différent, un maillage plus serré. En fonction de ce que les analyses donneront, les sédiments seront traités ou non.

Bernard Labatut revient sur la question des délais. Une procédure dure en général environ un an, mais selon les scénarii la procédure peut aller plus ou moins vite. Un scénario très simple peut aller vite mais un scénario plus compliqué peut entraîner une procédure plus longue. Il y a certaines zones comme la passe et la zone de manœuvre qui pourront faire l'objet de procédure d'urgence au vu de la sécurité nécessaire à la navigation.

Patrick Laclédère souligne que MACS souhaite, tout comme les participants, que le projet se réalise le plus rapidement possible, mais que cela reste fonction des résultats que vont donner les analyses des sédiments. Les étapes réglementaires sont incontournables. C'est parce que ces délais sont longs et qu'il y a urgence, que MACS a décidé d'engager une opération en urgence pour la passe, le chenal et l'entrée du port pour trouver les solutions permettant de les traiter si possible dès octobre.

Concernant les sédiments, Christophe Arrondeau explique que la seule solution est actuellement Cestas, la seule plateforme de traitement habilitée. Il faut faire preuve de réalisme juridique et environnemental et être pragmatique. En lien avec les services de l'Etat, MACS va étudier la possibilité d'une plateforme locale comme cela a été demandé par les participants à la concertation. Même s'il y a un décalage dans le temps, il n'y a pas d'autre solution. Il faut essayer de travailler sur tous les dossiers en même temps. Si aucune solution locale n'est possible, les sédiments ne seront pas déposés n'importe où, ils partiront bien à Cestas.

Selon Patrick Laclédère, l'idée émise par les participants à la concertation d'une plateforme de traitement de proximité est vraiment une bonne idée qu'il est nécessaire de creuser. Peut être que ça ne sera pas faisable, mais c'est un élément important de la concertation et du dossier de dragage.

Enfin, pour la question relative au principe du pollueur-payeur, Christophe Arrondeau souligne que ce principe existe bien, il est annexé à la Constitution. La difficulté par rapport à ce principe, c'est d'identifier qui est à l'origine de la pollution. Il ne pense pas qu'il soit possible d'identifier précisément la source des pollutions à travers une analyse de sédiments. Il faudrait prouver devant un tribunal qu'il y a un lien direct entre la pollution présente et le fait générateur. On peut le tenter, en

regardant les caractéristiques des pollutions dans les prochaines analyses, cette piste n'est pas exclue a priori. Mais il faut admettre que c'est une piste relativement complexe. Mais il est toujours possible de l'étudier au regard de la caractérisation des pollutions.

QUESTIONS DU PUBLIC

- Vous avez prévu deux bacs de désensablement, j'aimerais savoir à quel niveau ils seront situés ?
- Je regrette la qualité de la sonorisation, on ne comprend pas ce que vous dites, ce qui est dommage car nous sommes là pour communiquer. Je regrette également que la concertation ait lieu après l'augmentation des places au port, ce n'est pas comme ça que nous reprendrons confiance. Vous avez voulu jouer la transparence mais ce n'est pas le cas.
- Lorsque vous parlez de financement, il faut savoir qu'il est possible de changer le statut du port. De plus, les plaisanciers ont payé pendant des années le renflouement du déficit de la salle des Bourdaines, et ça personne n'en parle. Il faudrait récupérer cet argent, et là vous avez une autre carte à jouer pour redonner confiance aux gens qui pratiquent la pêche et qui ont un bateau. Il faut savoir que la plupart des bateaux sont des petits bateaux appartenant à des gens avec des petites retraites. Quand on parle de transparence, il faut un petit peu redorer le blason car il y a eu beaucoup d'erreurs dans la gestion très large du port. Il reste aujourd'hui beaucoup à faire. De plus, il est déplorable que la gestion du port soit jumelée entre professionnels et plaisanciers, puisque les plaisanciers supportent le coût de beaucoup de dépenses liées aux professionnels qui sont des entreprises privées. Vous ne pouvez pas juridiquement imposer ça aux plaisanciers. Je n'ai rien contre les professionnels, ils amènent la vie du port : les gens viennent à Capbreton pour acheter du poisson et c'est super, mais c'est un port de plaisance avant tout. Il faut essayer de jouer sur une gestion séparée. Ensuite, vous avez parlé de draguer le port mais il faut s'attaquer en premier à l'ensablement (c'est-à-dire à la cause) qui vient des rivières. Il faut savoir d'où viennent les sédiments pollués, selon le principe de pollueur payeur. Il faut analyser ces pollutions pour éviter à nouveau un ensablement du port au niveau des cours d'eau, avec une pollution qui va continuer, car on va retomber sur le même système, il va falloir draguer et ça va coûter très cher
- Prévoyez-vous de rétablir les flux qui mettraient un niveau d'origine d'au moins deux mètres de profondeur ?
- Tous ces travaux vont-ils déranger les plaisanciers et les pêcheurs ? Les pêcheurs vont-ils pouvoir continuer à travailler durant les travaux et les plaisanciers vont-ils pouvoir continuer à sortir ?

REPONSES DE MACS

Patrick Laclédère commence en répondant sur la partie finances et gestion : lorsqu'on parle de budget annexe, de service public et commercial, ce n'est pas nous qui le disons. Il est inexact de dire que c'est le port qui a subventionné le budget des Bourdaines. Il y avait trois budgets précédemment dans le SIVOM : le budget principal, le budget des Bourdaines et le budget du port. Sur l'augmentation des tarifs que les usagers du port ont connus cette année et l'an dernier, le vice-Président souhaite rappeler que le conseil portuaire et la concertation qui arrive maintenant n'auraient pas

changé grand-chose... D'un côté on reproche aux élus de n'avoir rien fait depuis 2003 et de l'autre côté on leur dit qu'il n'est pas normal que les tarifs augmentent... Il est difficile de savoir si on ne fait rien ou si on fait quelque chose. Il faut trouver d'autres financements que ceux des seuls usagers, mais il faut aussi que les usagers patientent. De plus, l'augmentation des tarifs décidée unanimement par le conseil portuaire va porter uniquement sur le financement des sédiments valorisables, c'est à dire la partie la moins couteuse car on peut claper les sédiments en mer, et non pas sur la totalité du dragage du port. Le traitement des sédiments pollués n'est pas compris dans l'augmentation des tarifs.

Christophe Arrondeau répond ensuite à la question du bac de désensablement : il se situera à la confluence du canal de Lamothe et du Cousturet, sur la commune d'Angresse, le plus en amont possible pour éviter le maximum d'apport de sable. En effet, une étude hydraulique a montré que c'est à cet endroit qu'il y a le plus d'apport de sable car paradoxalement c'est le ruisseau de Saubion qui apporte le plus de sable.

Concernant la question des seuils et de la bathymétrie du port, Bernard Labatut soutient que les seuils sont à la bonne côte, afin de protéger les usagers et d'éviter que le sable se disperse sur tout le port. Si les seuils sont abaissés, tout le sable va se disperser. Il vaut mieux le fixer à proximité des pièges à sable et le retirer régulièrement.

Actuellement, on est revenus à une côte, proche de leurs niveaux d'origine. Par contre, le piège à sable de Bonamour a été élargi pour sécuriser le personnel lors des opérations de curage.

Un participant fait alors une remarque : lorsque j'étais jeune il n'y avait pas de seuil et le niveau était beaucoup plus bas. Dans le Boudigau il y a des galets et des cailloux et pour aller à la calle Fanny j'avais de l'eau jusqu'aux genoux. Maintenant avec le seuil la calle Fanny est à sec et le seuil que vous avez construit dirige le flux directement sous le bassin de Bonamour et, en plus, avec le banc de sable qu'il y a devant, le flux est poussé et dépose ses sédiments directement dans le bassin de Bonamour.

Marie Catherine Bernard propose un temps d'échange précis dédié à la question des seuils, car tous les participants ne sont pas des spécialistes de la hauteur des seuils.

Bernard Labatut tient à préciser que les seuils sont baptisés pièges à sable mais que ce ne sont pas des pièges à la base. En effet, lorsque des canalisations ont été mises au fond des canaux, sous les ponts Notre Dame et Bonamour, elles ont été recouvertes afin de les protéger. Ils servent surtout à protéger les piles des ponts en réduisant la vitesse d'écoulement contre ces ouvrages. Il ne s'agissait pas de pièges à sable au début.

Patrick Laclédère souhaite que ces aspects techniques, bien que très importants, soient traités à part, lors de comités techniques sur les seuils par exemple.

Enfin, pour la question sur les travaux, Bernard Labatut explique que ça se passera comme les autres fois : les bateaux pourront continuer à circuler car les travaux seront faits par petits secteurs. Il en profite pour dire qu'il y a eu un nouveau dragage en 2011 car lors du dragage de 2003, il a fallu changer de technique pour la partie devant la SNSM et le ponton B (avec une pelle sur un ponton). Il y a également eu des opérations de déplacement de sable.

QUESTIONS DU PUBLIC

- La passe a une bathymétrie qui est de 1,50 m selon les cartes marines, ce qui n'est plus le cas actuellement. Qu'en est-il de la responsabilité si jamais un plaisancier se retourne contre le port car les cartes marines ne sont plus à jour ?
- Je suis un représentant des usagers du port et je participe aux réunions. Je voudrais dire à quel point les usagers sont découragés, car nous entendons des discussions qui n'en finiront jamais et nous sommes déjà en train de payer 15% de plus sur nos places de port et on ne voit pas où cet argent part. S'il y a des gens qui agissent se sont les usagers, car ils sont déjà en train de payer.
- La procédure d'urgence dont on a parlé tout à l'heure est-elle une urgence à 12 mois et quelques, ou est-ce qu'on pourra arriver à quelque chose de plus rapide ? Si j'ai bien compris, cette procédure d'urgence fait partie du dragage du lac : aurons-nous pour le port les mêmes subventions à hauteur de 80% sur cette procédure d'urgence, comme c'était le cas pour le lac ?
- Côté finances, on a voté en conseil portuaire une augmentation de 6% par an durant 3 ans (soit une enveloppe de 2,5 millions d'euros), ceci en plus de l'augmentation déjà votée auparavant. Cela veut dire qu'en 6 ans on aura eu une augmentation de 24% de nos cotisations, dont 19% réservés au dragage du port. Les 2,5 millions d'euros dégagés par l'augmentation de nos cotisations correspondent au coût de dragage de la première partie en verte. Si on devait faire les travaux globaux, cela coûterait autour de 10 millions d'euros, ce qui reviendrait à multiplier nos cotisations par 100%, ce qui est inenvisageable.
- De plus, les associations environnementales n'ont pas été présentes lors des réunions de concertation, ce que je déplore. J'essaie de faire venir mon frère des Amis de la Terre car la concertation ne peut commencer que dans le dialogue. Il ne vient pas pour des raisons qu'il a évoquées. Or, cette semaine on a reçu divers mails qui tendent à prouver que la pollution est dans les vases (comme l'expliquait le bureau Créocéan) et qu'elle vient donc du continent (anciennes décharges, anciennes exploitations agricoles ou industrielles) pour leur très grande majorité. Je ne peux pas concevoir que les usagers du port assurent 75% du financement alors qu'ils ne sont absolument pas coupables de cette pollution.
- Ensuite, pour en revenir au SPIC, j'ai ici un document qui est un dossier de demande d'autorisation pour le dragage des ports de Gujan, Larros et Canal. C'est exactement la même chose que Capbreton, ils ont le même problème. Il est écrit dans le dossier qui a été déposé en préfecture que « le conseil départemental de la Gironde ne prendra pas à sa charge les couts de curage des bassins à flots de Larros ». Cela signifie qu'il prend en charge Gujan et Canal. Donc il peut bien y avoir des exceptions qui permettent le financement. Si d'autres ports arrivent à obtenir des subventions, je ne vois pas pourquoi nous n'y arrivons pas.
- Le sable qui se trouve au quai Bonamour est dans la partie « N2 ». Je vous invite à consulter la note d'accompagnement en date du 5 août 2014 qui définit les nouveaux seuils et leurs implications. Cette note précise « S'il est bien dit que le niveau N1 autoriserait l'immersion sans autre étude, le niveau N2, au-dessus duquel les opérations d'immersion seraient susceptibles d'être interdites, sous réserve que cette interdiction soit la solution à la gestion la plus [...]. Une étude d'impact est alors jugée indispensable », mais il est également précisé :

« Nous vous rappelons qu'il ne s'agit nullement de seuils d'acceptation ou d'interdictions juridiquement opposables en tant que tels ». Autrement dit, il faudrait peut-être étudier, pour le quai Bonamour, cette possibilité de claper en mer même les niveaux N2, ne serait-ce que partiellement. Peut-être qu'on peut faire une zone de clapage à 6 miles environ, qui serait interdite par exemple à la pêche pendant 2,3, voire 4 ans. Tous les utilisateurs du port sont des payeurs, je ne vois pas pourquoi l'intégralité des usagers du port n'auraient pas les mêmes droits alors qu'ils paient la même chose.

- Pour terminer, une bonne nouvelle : le port de La Rochelle rejettera annuellement 400 000 mètres cubes pour 4 à 7 euros du mètre cube, le port de Royan rejette 4 000 mètres cubes pour 5 euros du mètre cube... Quant au port d'Arcachon qui traite à terre avec sa propre unité de valorisation, le prix de revient du traitement global serait passé de 95 à 57 euros du mètre cube. A Bayonne la drague cure constamment le port, à Saint Jean de Luz la drague va claper en mer... Il y a donc peut-être des possibilités. On pourrait regarder ailleurs ce qu'il se passe pour voir si nous aussi on pourrait avoir des autorisations de claper en mer certains sédiments.

REPONSES DE MACS

Christophe Arrondeau assure que MACS ne jouera pas avec la réglementation en mettant du N2 en mer. On ne peut pas d'un côté attaquer MACS sur le dragage du lac pour un présumé dépassement de N1 (et non pas N2) et de l'autre lui demander de prendre le risque de claper du N2 en mer. Le Président ne peut pas engager sa responsabilité pénale.

Concernant les coûts, il est possible de trouver une solution locale qui diminuera les coûts, c'est justement ce que MACS souhaite étudier. MACS ne s'est jamais interdit de négocier avec les services de l'Etat, les services fiscaux et notamment la Cour des Comptes. Elle ne s'interdit pas non plus d'être uniquement dans le cadre du SPIC, s'il est possible de trouver d'autres solutions, MACS le fera, tout en respectant le cadre de la loi. Mais il n'est pas possible de s'exonérer de la loi.

Sur les subventions, Christophe Arrondeau rappelle qu'il n'est pas possible d'obtenir au-delà de 80% de cofinancement, et il n'est pas certain que MACS arrive à obtenir 80%, mais il est bien évidemment possible de discuter avec le conseil départemental des Landes, avec la région, ou avec l'Etat (c'est un peu plus compliqué pour les fonds européens pour des raisons de calendrier). MACS ira chercher des financements publics dans tous les cas.

Patrick Laclède : la question de la responsabilité est un thème déjà abordé et sur lequel le Président s'était exprimé. Il faut se poser la question de la sécurité avant la question de la responsabilité : il faut faire en sorte de ne pas être dans une situation de responsabilité, et c'est tout le sens de cette démarche.

Concernant l'urgence, le vice-Président explique que l'objectif est d'aller le plus rapidement possible, c'est-à-dire Octobre 2019.

Au titre de vice-Président, Patrick Laclède insiste sur le fait qu'il ne faut pas jouer avec du N2 et qu'il faut impérativement protéger le gouf et sa biodiversité. Il est également exclu de toucher au gouf. Mais il faut aussi savoir où claper le sable propre : cette question va mener à des discussions.

Enfin, Patrick Laclédère partage l'idée selon laquelle les usagers sont déjà en train de payer le dragage du port. Il faut prendre en compte la difficulté de l'exercice. Au titre de vice-Président et au titre de Maire de Capbreton, il insiste sur l'objectif qui est d'y arriver et de traiter l'urgence très rapidement et de désensabler le port avant qu'il disparaisse.

5. CONCLUSION

Patrick Laclédère conclut brièvement. Il remercie sincèrement et chaleureusement les participants Capbretonnais et non capbretonnais, pour leur implication depuis le départ, preuve que le sujet intéresse et dépasse très largement le cadre de Capbreton. Il remercie également Madame Bernard et l'agence Palabreo car la transparence et l'honnêteté qui ont prévalu durant cette phase de concertation, comme en témoigne l'honnêteté et l'exhaustivité des comptes-rendus que les participants ont tous reçus.