



Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon

45 Bd de la Plage 33510 Andernos les Bains * Tel 0556261802

Ecocitoyens.bassinarcachon@gmail.com

<http://www.ecocitoyensdubassindarcachon.org>

Enquête Publique sur le dragage du port de La Vigne

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le document servant de référence pour les dragages sur le Bassin d'Arcachon est le Schéma Directeur du Traitement des Vases Portuaires, SDTVP. C'est un document de référence et un outil pilote.

Il est écrit dans ce document : « *L'envasement est un phénomène dont la dynamique est régulière et homogène* »/

Tout projet de travaux maritimes doit impérativement tenir compte de l'état actualisé de l'écosystème. Le SDTVP a été élaboré entre 2004 et Juin 2006, et en près de dix ans, la sédimentation a fortement évolué. Les zostères naines dont les rhizomes et la végétation maintenaient la cohésion des sédiments sablo-vaseux constituant le support des herbiers du Bassin (le plus important d'Europe) sont depuis 2007 en très forte régression. Les vases sont maintenant émulsionnées par les courants et les vagues, ce qui provoque un rapide envasement des parties basses telles que les chenaux et les ports, la vitesse de cet envasement n'a plus rien à voir avec l'inéluctable mais lent envasement d'une lagune.

Cette évolution entraîne aussi une nouvelle approche de l'effet des MES sur le biotope: seule leur pollution était prise en compte. Même sans pollution, celles-ci augmentent la turbidité de la colonne d'eau diminuant la photosynthèse de la flore, accélérant le phénomène de régression. Nous entrons dans une rétroaction positive dont les effets néfastes sont multiples et en désaccord avec l'objectif du SDTVP :

« *Avant 2015 atteindre le bon état écologique des estuaires et des eaux côtières* »

1 - Dossier de demande d'autorisation préfectorale des travaux de dragage du Port de la Vigne :

Sur le schéma et dans le texte la remise en suspension des MES est fortement minimisée, au niveau du godet, les remises en suspension sont de trois ordres :

- A l'enfoncement

- A l'enlèvement
- Pendant le transfert du fond à la barge.

Le SDTVP, prévoyait pour ce port, trois méthodes de dragage, celle retenue, à savoir « Mécanique en eaux » est la plus risquée sur le plan des dispersions, et certainement la plus coûteuse car elle nécessite un matériel maritime très spécifique. La méthode « Mécanique à sec » n'impose que la construction d'un batardeau provisoire pour obturer l'entrée du port, le reste des travaux pouvant être exécuté par une banale entreprise de travaux public. Elle a aussi l'avantage de n'avoir à transporter que des sédiments égouttés. Le choix effectué ne peut pas se justifier par le peu de professionnels pouvant facilement être hébergés pendant la durée des travaux dans un port voisin. Si ce choix est maintenu, il est impératif de prendre le plus de précautions possibles, conseillées par le SDTVP :

- Munir la pelle d'un « godet obturable »
- Mettre en place un «rideau anti-dispersion» sous l'eau

Page 3/5 Il est dit : « Travaux à l'étable ». La notion d'étable n'existe pas, la forme de l'onde de marée est une sinusoïde, il y a donc ralentissement au sommet de la courbe. Le temps de reprise du courant dans le chenal de Piquey (un des trois plus importants du Bassin) ne permet pas la dépose des MES .

P4 de5 .Pourquoi ne pas raisonner uniquement et plus clairement en zéro carte Marine ?

Sur le Bassin : 0 CM+1,98m = 0 NGF

P5 de 5 : Les trois plus importants parcs ostréicoles encore actifs dans le bassin interne encerclent l'exutoire du port.

2 Descriptif environnemental:

Pourquoi chercher des justificatifs, le port fait partie intégrante de l'écosystème à préserver.

Existe-t-il une aire de carénage étanche ?

3 Conclusions générales

Page 2/5 : « Degré de nuisance restreint du fait des précautions et actions prises dans son fonctionnement»

Par exemple : Limitation de la puissance des moteurs ? Contrôle de leurs qualités environnementales (HAP)? Contrôle et réceptacle, Eaux noires ?, Eaux grises ? Interdiction des antifouling ? Interdiction d'utiliser des détergents ? Aire de carénage et technique étanche et effluents traités ?

Page2/5 Incidences sur l'Avifaune

La turbidité gêne les oiseaux pêcheurs comme la sterne caugek par exemple dont une colonie est présente dans la réserve naturelle du Banc d'Arguin.

Page 3/5 Conclusions sur la qualité des produits de dragage

« *Dégradations ponctuelles par les hydrocarbures et certains métaux* »

On voit que de l'ordre de 70% des sédiments sont constitués par des particules fines polluées par des métaux lourds (pas de pesticides ?) HAP, et justement ce sont celles qui s'accumulent et sont les plus mobiles !

Page 4/5 : Quai de déchargement, plateforme

Risques d'écoulements dans le Bassin: solutions risquées à proscrire

Page 5/5 « Turbidité limitée »

A protéger avec une barrière anti dispersion

4 Impacts Prévisibles sur les habitats naturels et la flore p4de4

« *Ces habitats possèdent une excellente résilience, capable de se restaurer en peu de temps*»

Cette affirmation est en complète contradiction avec les récentes études d'IFREMER sur les zostères qui concluent « *le milieu n'est pas propice a une réimplantation* »

«*En effet, les habitats naturels et les espèces végétales recensées sont, pour la plupart, considérés comme communs et non menacés.*»

«*Aucun habitat naturel et espèce végétale menacée n'a été mis en évidence en périphérie immédiate du port* »

Or les deux espèces menacées de zostères, *zostera noltii* et *zostera marina* sont la base même de l'écosystème du Bassin. Comme il a été dit plus haut, elles sont menacées par la turbidité des eaux, laquelle gêne aussi les oiseaux pêcheurs qui ne peuvent se nourrir correctement et rapidement.

5 Transports par bennes

La quantité théorique de sédiments à évacuer est de 15000 m³, chaque camion transporte 20 m³, l'évacuation totalise donc 750 trajets. Il y a deux possibilités:

- un trajet court de 98 km par la RD3, qui est une voie urbaine avec un trafic sur l'année de 11500 véhicules/jour en moyenne
- ou un trajet long de 142 km par Blagon

Ce qui donne un trajet total compris entre 73500 km et 106500 km. Une plateforme de traitement doit être construite à Arès en 2015 à 20km du port. La distance totale deviendrait dans ce cas de 30000 km soit une division de la distance par trois !

Lorsque l'on se réclame du « Développement Durable », peut-on négliger un tel gain sur le transport, sur les dégradations de l'infrastructure routière, la nuisance pour tous les villages traversés et le bilan carbone d'un camion de 30 tonnes roulant sur une distance de l'ordre de 90000 km ? Et ceci au nom de quel bénéfice ?

Une attente d'un an n'est-elle pas possible, alors que l'entretien du port est nul depuis 30 ans !

Résumé des observations :

- Attente de la mise en place de la plateforme d'Ares
- Prise de conscience des effets néfastes des MES, même non pollués
- Réflexion sur la méthode de dragage (en eaux ou à sec ?)
- Utilisation d'un godet avec obturateur
- Mise en place d'une barrière anti dispersion
- Mesure permanente de la turbidité aval et amont, par un organisme totalement indépendant
- Vérification des infrastructures du port, surveillance de la conformité environnementale des bateaux, de l'aire technique, de la station de carburant.

En espérant que vous prendrez en considération nos observations environnementales, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos plus sincères salutations,

Andernos les Bains, le 31 juillet 2013

Les Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon