« Rien de ce qui touche la Presqu'île ne nous est étranger... »

ENQUÊTE PUBLIQUE DANS LE CADRE DES DEMANDES D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ET D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC MARITIME POUR L'ACTUALISATION DU DISPOSITIF D'ORGANISATION EN MER DE ZONES DE MOUILLAGES ET D'ÉQUIPEMENTS LÉGERS SUR LE DOMAINE PUBLIC MARITIME NATUREL DU LITTORAL INTRA-BASSIN DE LA COMMUNE DE LÈGE – CAP FERRET (33950)

CONTRIBUTION DU CODEPPI À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

LE COEPPI ÉMET UN AVIS DÉFAVORABLE

Le Comité de défense et de protection de la presqu'île de Lège – Cap Ferret (CODEPPI) est une association loi 1901 de protection de la Nature et de l'Environnement. Elle a pour buts et objets :

- La protection et la sauvegarde de la presqu'île et du cadre de vie que ses habitants, permanents ou temporaires, sont venus y rechercher par le maintien d'un juste équilibre entre ses parties naturelles qui doivent être respectées et ses parties urbanisées.
- La défense des activités traditionnelles locales et leur développement, sans préjudice d'activités nouvelles compatibles et ce par la lutte contre les agressions tant naturelles qu'humaines.
- Le contrôle des aménagements tant de résidence que d'accueil au regard des capacités que la nature permet.
- Plus généralement d'alerter les autorités et les usagers sur les dangers et les facteurs de déséquilibre et, pour cela, de participer ou d'initier toutes demandes d'information et toutes actions collectives utiles à son objet ainsi défini.

I – SUR L'ABSENCE DU BILAN DE L'EXPLOITATION DES ZONES DE MOUILLAGES CONCÉDÉES À LA COMMUNE DE LÈGE – CAP FERRET ENTRE 2011 ET 2026

L'absence de ce bilan nuit fortement au dossier.

Antérieurement à l'AOT délivrée en 2011, la délivrance des corps morts a donné lieu à des débordements significatifs, à notre connaissance non sanctionnés.

La période 2011 – 2026 se caractérise par un dépassement intense et continu du nombre de corps morts posés par la commune au delà de l'autorisation. De 3400 en 2011, leur nombre devait être réduit à 2 800 en 2018. Ce n'est que vers 2025-2026, c'est à dire en toute fin de convention que ce nombre sera atteint et encore sans compter les professionnels.

Dans son bilan du contrôle des ZMEL pour l'année 2019, la DDTM comptabilise *« 3470 mouillages pour un maximum de 2800 autorisés »* soit *« un dépassement de 670*

mouillages ». « À noter, en complément le relevé de 279 navires à l'ancre à proximité des zones de mouillages » ajoute la DDTM. Au total, + 949 bateaux…

Au total, sur la période 2011 à 2026 ce sont plus de 5 000 mouillages qui ont été irrégulièrement posés et encore sans tenir compte des mouillages professionnels qui, comme les autres impactent les fonds et les eaux. N'oublions pas qu'au bout de ces mouillages sont attachés des bateaux de plus en plus grands, de plus en plus motorisés.

Le Schéma de mise en valeur de la mer de 2004 du bassin d'Arcachon entendait limiter le nombre de mouillages à 2 800 sur la façade de la presqu'île.

Ce sont au total près de 3 M€ de recettes indues que la commune a encaissé au détriment de l'environnement, sans lui rendre d'ailleurs.

Au total, les contrôles, ceux de l'État, comme ceux de la commune ont été inefficaces, peut-être délibérément inefficaces puisque les surnombres ont été dénoncés sans véritable réaction.

On notera qu'au titre de ses engagements la commune devait réaliser, tous les 5 ans, une étude Natura 2000. Seule la première l'a été. Cette obligation semble avoir disparue du projet de nouvelle AOT.

On ne peut que relever l'atteinte aux paysages que représente la présence jusqu'à 17 rangées de corps morts et leurs bateaux devant le site remarquable qu'est la presqu'île du Cap Ferret au point que la largeur consacrée aux mouillages est parfois plus importante que celle de la zone de navigation.

Face à cette situation, celles d'autres zones de mouillages sur la Bassin, le Codeppi avait proposé l'instauration d'une gouvernance et d'une surveillance du respect des objectifs à l'échelle de tout le Bassin, réunissant les diverses parties prenantes. La proposition a d'évidence été écartée sans justification comme a été largement insuffisante la concertation préalable à ce projet qui ne s'est adressée qu'aux titulaires de corps morts et aux professionnels de la mer.

Il y a lieu de ramener le nombre de corps morts à 2 800 incluant ceux des professionnels de la mer. Ce nombre pourra être réduit avec la création du port à sec de la Teste-de-Buch de 350 places.

Au total, rien dans le projet d'AOT ne vient corriger les anomalies constatées tant sur le fond que dans la gouvernance de l'AOT délivrée entre 2011 et 2026.

II- ZOSTÈRES : DES HERBIERS FRAGILES

Le projet prend grand soin de présenter en détail les mesures envisagées pour limiter le ragage des chaines des mouillages sur les fonds, les éventuelles atteintes aux zostères que provoqueraient la mise en place et l'enlèvement annuel des pierres des corps morts.

Toutefois, il n'est pas expliqué pourquoi ces mesures ne sont pas d'application générale.

Leur application ne fait pas non plus, à notre connaissance, l'objet de retour d'expérience sur d'autres zones de mouillages en France ou à l'étanger.

Mais les zostères sont aussi victimes de nuisances chimiques redoutables pour leur conservation.

III – ANTIFOULINGS, PRODUITS CHIMIQUES, FAUNE ET FLORE NE FONT PAS BON MÉNAGE : UN PROJET NOCIF.

Le Bassin d'Arcachon, zone Natura 2000, abrite en son sein, cuivre, tributylétain, (TBT), Irgarol, Diuron. On les retrouve dans la flore (zostères), mais aussi dans la faune.

Certes, leur présence est reconnue par le projet. Mais le lien entre antifoulings et atteintes à l'environnement est peu développé en dépit des études citées en particulier celles de l'Ifremer et Auby et al.

Ces études démontrent le lien entre :

- Cuivre et concentration de bateaux en particulier dans les zones de mouillage ;
- Cuivre et antifouling ;
- Cuivre et huîtres ;
- Pesticides, huîtres et zostères ;
- Turbidité et développement des huîtres et zostères.

Les bateaux, par les pollutions qu'ils génèrent, tant en fonctionnement qu'à l'arrêt, sont bien à l'origine des pollutions mesurées.

L'augmentation du nombre de mouillage, celle de la taille des bateaux, à la surface mouillée plus importante, en l'absence d'antifoulings neutres pour l'environnement ne peuvent qu'aggraver les constats scientifiques faits.

Le nier serait comme être climato-négationiste.

Force est de constater que sans nier le problème, le projet est dans l'incapacité d'y répondre. au contraire, il ne fait que l'aggraver.

Aussi, seuls les bateaux sans antifouling ne devraient pouvoir accéder aux mouillages envisagés.

IV – SUPERFICIE ET EXTENSION VERS L'EST DES ZONES DE MOUILLAGES

L'emprise globale passerait de 781 hectares à 970 hectares, soit + 24 %, alors que les zones de mouillages auraient une superficie initiale de 316 hectares contre 260 dans l'AOT actuelle, soit + 22%, les 316 hectares étant réduits à 260 en 2030.

Certaines variations apparaissent incohérentes.

Ramenée au mouillage, l'emprise passerait de 781/2800 = 0,28 hectares par mouillages à 970/2995= 0,32 alors que les lignes de mouillages à moindre impact environnemental (LIMIE) sont présentées comme ayant un rayon d'évitage plus faible.

La superficie des zones de mouillages qui étaient de 260/2800= 0,09 hectares par mouillage passerait à 316/2995= 0,11 hectares. Pourquoi une augmentation alors que le rayon d'évitage des LIMIE est plus faible ?
Il semble que l'extension vers l'Est des zones de mouillages trouve son origine dans la nécessité de tenter de mieux protéger les zostères. C'est au détriment des paysages ey de la zone de navigation.

De plus les cartes jointes ne matérialisent pas les fenêtres de vue.

Nous demandons une limitation des zones de mouillage à 244 hectares en lien avec un maximum de 2800 corps morts y compris les professionnels. Ce nombre pourra être réduit avec la création du port à sec de la Teste-de-Buch de 350 places.

V - EN QUOI LE PROJET EST-IL CONFORME AVEC LES DIFFÉRENTS SCHÉMAS ET RESPECTE-T-IL LEURS OBJECTIFS ?

Les dossiers concluent à une compatibilité du projet avec les différents schémas d'aménagement et de gestion. Toutefois, ils ne la démontrent pas.

Au préalable, il y a lieu de rappeler qu'une décision de dispense d'étude d'impact, décision de cas par cas du 28 novembre 2025, a été prise. Cette dispense nous semble contraire à la Directive européenne 2014/52/UE relative à l'étude d'impact au regard des pollutions reconnues dues au cuivre mais aussi à d'autres polluants, de leurs liens avec le nombre de bateaux, des antifoulings qui recouvrent leur coque. Cette dispense fait d'ailleurs l'objet d'un contentieux administratif.

Le projet présenté peine à démontrer sa compatibilité avec : le Document Stratégique de Façade Sud-Atlantique (DSF-SA), la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM) ou encore le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SADGE).

En effet, tour à tour ces schémas insistent sur la protection des cultures marines, huîtres, autres coquillages, des eaux qui les accueillent, la nécessité de limiter les pressions sur la qualité des habitats, réduire ou supprimer les apports de contaminants

Au regard de l'état environnemental du bassin qui ne supporte pas seulement les pollutions engendrées par les bateaux, leurs mouillages, de sa perte de biodiversité largement documentée par l'Ifremer, la démonstration de la compatibilité du projet avec ces différents schémas n'est pas faite, bien au contraire.

VI - REMARQUES FINALES

- Sur les mesures Évitement, Réduction et Compensation (ERC)

Elles sont citées pour mémoire, car il le faut bien. On peut en juger :

- les 50 € promis pour les navires moins polluants sont trop faibles pour motiver les propriétaires. Un bilan de cette disposition est-il seulement prévu par l'AOT ?
- la zone expérimentale, sans antifouling, est tellement petite, environ 1,4%, qu'elle ne pésera rien dans l'équilibre du projet.
- la participation au projet CAMIBA, porté par le PNMBA est aussi anecdotique.

Ce que montrent surtout ses dispositions c'est que leurs promoteurs ont parfaitement conscience de l'impact des mouillages, des bateaux sur la qualité des eaux du Bassin dont il ne faut pas oublier qu'elles sont un lieu de reproduction nationale des huitres et une zone importante pour leur élevage.

Ils reconnaissent ainsi que la recherche pour un ou des biocides neutres pour l'environnement piétine depuis de nombreuses années contrairement aux promesses toujours renouvelées de nouvelles solutions.

Aussi, nous préconisons une interdiction des antifoulings ce qui nécessitera de recourir plus fréquemment au carénage des coques, voir à promouvoir des places de port à sec.

Au total, les mesures proposées n'évitent rien, ne réduisent rien et la compensation est impossible :

- Couloir de navigation

Les cartes mentionnent un couloir de navigation entre les parcs sur les pages et les premières lignes de mouillages. Pendant longtemps ce couloir n'a eu qu'un usage de service permettant aux ostréiculteurs de gagner leurs parcs sur la plage par l'Est. Il permettait aussi au plaisancier de rejoindre leur emplacement de mouillage sans naviguer entre les corps morts. Il a été transformé, vers 2023 en couloir de navigation emprunté en particulier par les navires de transport de passagers.

Cette nouvelle affectation :
- est dangereuse en particulier pour les personnes qui vont, à la nage, gagner leur bateau au mouillage ;
- affecte le littoral. Rarement la vitesse de 3 nœuds, sur le fond ?, est respectée. Cela entraine l'érosion des plages ré-ensablées à grands coûts d'argent public.

Nous demandons un retour à la situation antérieure avec un trajet pour les bateaux de passagers au delà de la zone de corps morts. À défaut, une limitation de la longueur des navires empruntant ce couloir doit être fixée, celle de la longueur d'une pinasse, par exemple.

CONCLUSION : AVIS DU CODEPPI

L'incapacité technique dans laquelle nous sommes de réduire les impacts environnementaux reconnus sur les écosystèmes du bassin d'Arcachon, fragiles et déjà dégradés, des mouillages, des bateaux, devait conduire à une réduction significative de leur nombre. Tel n'est pas le cas.

D'ailleurs le dossier peine totalement à démontrer sa compatibilité avec les différents schémas qui concernent le bassin d'Arcachon.

Les mesures ERC sont anecdotiques.

Dans ces conditions, dans l'intérêt de la conservation de la biodiversité du bassin d'Arcachon, le CODEPPI émet UN AVIS DÉFAVORABLE au projet présenté à l'enquête publique.



Gilbert Baurin
Président



Patrick du FAU de LAMOTHE
Secrétaire