

L'AMI DU LITTORAL

Bulletin de l'association
LES AMIS DU LITTORAL NORD BASSIN ARCACHON

Siège social : 12 avenue de la Gare 33740 Arès
05 56 60 08 27 – 06 13 57 88 92
amisdulittoral.fr



janvier 2017 n° 82

EDITORIAL

L'éditorial du bulletin de janvier est celui des vœux de bonne année. Bonne année à tous, anciens et jeunes. Que chacun d'entre nous puisse être porteur de projets, personnels ou collectifs qui lui tiennent à cœur. Qu'il ait l'envie et le désir de les réaliser, et bien sûr la volonté d'aboutir. Qu'il soit « entreprenant ».

Le projet prioritaire porté actuellement par Les Amis du Littoral concerne notre littoral Nord Bassin : si rien n'est fait, c'est toute l'activité maritime qui est menacée. L'envasement et le comblement des esteyes côtiers menacent la pérennité des mouillages et des ports, l'estran se transforme déjà en schorre (espace intermédiaire avant le passage en simple zone humide) à certains endroits et sous nos yeux. Les communes du Nord Bassin seront-elles encore maritimes dans dix, vingt, trente ans ?

Nous continuerons nos efforts pour comprendre les phénomènes naturels à l'œuvre en interrogeant les experts. Nous continuerons nos efforts pour une meilleure prise de conscience de la transformation en

cours et de son accélération, par tous les acteurs de l'aménagement de notre territoire, au premier rang desquels les communes et le parc naturel marin.

L'avenir de notre littoral maritime ne nous fait pas perdre de vue le projet d'un transport en commun en site propre. Jean-François Pahun rend compte ci-dessous d'une étude insatisfaisante du SYBARVAL sur le sujet.

La lutte contre la prolifération des spartines relève de notre projet prioritaire. Nous réaffirmons notre appui à l'association des Amis des Plages d'Arès, et vous trouverez également ci-dessous une description de la plante.

C'est le moment de régler sa cotisation 2017. Vous pouvez le faire par virement internet et vous trouverez les coordonnées IBAN et BIC de l'association en fin de bulletin. Que ceux qui désirent recevoir le bulletin en ligne, communiquent leur adresse mail à l'association.

Michel Gautier

IMPACTS ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DE LA SPARTINE DE TOWNSEND

Impact écologique :

Espèce très agressive vis-à-vis des espèces de communautés végétales spécialisées caractéristiques de l'estran.

La régression et la fragilisation de colonies de *Spartina Maritima*, *Limonium humile*, *Salicorne* et d'herbiers de zostères ont pu être observées sur le Bassin d'Arcachon.

- Espèce entraînant la modification des propriétés physico-chimiques du milieu. En effet l'abondant système racinaire stabilise et solidifie les vases molles. En plus de ce renforcement, les chaumes et feuilles inférieures au niveau du sol freinent les courants de marées et jouent un véritable rôle de « passoire » par filtration de l'eau et rétention des particules solides, ce qui **accélère les phénomènes d'envasement. La sédimentation peut alors atteindre 2 à 3 cm de hauteur par an, modifiant à terme l'hydraulique du bassin.** De plus, les apports en nutriments via la décomposition des matières organiques entraînent un enrichissement en nitrates, sulfures et autres minéraux. Subséquemment, un milieu propice à un autre type de végétation est formé. D'autre part, l'espèce fixerait le silicium →

et pourrait éventuellement impacter les cycles de la matière et le fonctionnement naturel des écosystèmes côtiers. La forte productivité en matière organique de la Spartine de Townsend entraîne une eutrophisation du milieu qui se traduit par l'apparition d'espèces nitrophiles telle Atriplex au détriment d'autres espèces.

- Modification de la physionomie des habitats par évolution accélérée des zones peu profondes des marais salants en aires émergées asséchées.

- Diminution des aires de gagnage de l'avifaune limicole via une diminution considérable des gisements conchylicoles. De plus les herbiers denses interféreraient sérieusement avec le développement de l'anguille. D'autre part, le recul des herbiers de zostères impacte l'ensemble des organismes qui y sont liés (source de nourriture principale pour les oies bernaches en hiver, abris pour hippocampes, crevettes...)

- La consolidation et l'élévation graduelle du niveau des marécages envahis tendent à augmenter le risque d'incision en profondeur et l'érosion des bords des bancs via les courants et marées ; cela conduira à la formation de berges aux pentes abruptes et plus sensibles aux risques de glissement/effondrement.

Impacts sur les usages :

- Impact touristique dû à la régression des aires de baignade. **En freinant les courants de marée, les sédiments ne sont plus évacués, ce qui accélère le comblement du fond de Bassin et augmente la présence de plages vaseuses et le recul de l'eau.** L'accélération constatée du comblement du fond du Bassin d'Arcachon est dû au développement accru des spartines allochtones.

Impacts économiques :

- La régression des gisements conchylicoles menace l'activité économique. En effet, le taxon des Spartines met en péril l'activité ostréicole via la colonisation des installations et l'accumulation de sédiments fins au point de faire migrer les parcs ostréicoles vers l'Ouest du Bassin d'Arcachon.

- La présence du taxon entraîne l'augmentation des coûts de restauration des milieux touchés.

Impacts culturels :

- Modification des entités paysagères engendrée par l'extension des prés salés ; changement de la perception du milieu par l'uniformité et la banalité des paysages.

M. G

Extraits du « Guide d'identification des Spartines du Bassin d'Arcachon » édité par le Conservatoire Botanique National Atlantique

Transport collectif pour la côte Est du bassin – une nécessité pressante

Nous avons développé dans le bulletin n° 80 de mai 2016 les problèmes posés, dans la partie orientale du bassin, par l'urbanisation croissante et la saturation du réseau routier, puis analysé le bilan des solutions répondant à cet impératif de transport collectif :

- un contournement routier par l'Est, tel que le préconise le Département.

- un transport collectif en site propre assurant la liaison Lège – Facture – Belin-Beliet.

Le choix doit être guidé par des réponses pertinentes aux besoins des déplacements pendulaires des usagers, des critères technico-financiers, mais aussi par le souci de respecter les objectifs de limitation des déplacements motorisés et de développement durable : réduction significative des gaz à effet de serre, préservation de la biodiversité, diminution des pollutions.

Il se trouve que dans le cadre des subventions accordées au SYBARVAL par le Ministère de l'Environnement pour mener les études sur la transition énergétique, ce

syndicat intercommunal a confié à un bureau d'études parisien TRANSAMO l'étude des solutions de transport collectif entre Lège et Biganos. Une restitution de cette étude, à laquelle notre association a été conviée, a eu lieu le 9/11 au siège du Sybarval, et nous la développons ci-après.

La présentation de l'étude, aidée d'une projection, a été très confuse, sans aucune trame comparative logique. Elle a développé les 3 scénarios détaillés ci-dessous suivant des critères techniques - routes et transports - en occultant complètement les impacts sur l'environnement (émission de CO₂, gaz à effet de serre, pollutions, atteintes au milieu naturel boisé et à la biodiversité).

Dans la mesure où ces effets induits sur l'environnement n'ont pas été analysés dans le respect des prescriptions de la Loi Grenelle II du 12/07/2010 et du Code de l'Urbanisme, le bilan des solutions évoquées est manifestement faussé.

→

Solution Tram-train sur la plateforme commune à la piste cyclable :

Le BE considère, sans le démontrer, que cette solution n'est viable que si elle comporte une double voie. Cette condition entraîne alors un élargissement de la plateforme à 14 m, avec acquisition d'une bande de terrain de 4 m, qui fait que le projet présente un coût prohibitif estimé à 200 M€ pour desservir finalement, selon le BE, une urbanisation peu dense avec une clientèle insuffisante oscillant entre 1500 et 2500 voy/j. Le BE estime que, de toutes façons, les incertitudes sur le plan institutionnel restent peu favorables à l'émergence du projet.

On observe cependant qu'une voie unique reste tout à fait possible et rend alors le projet deux fois moins coûteux, de l'ordre de 100 M€. Par ailleurs, il convient de considérer que le tram-train offre l'avantage de transporter les voyageurs directement sur le quai de la gare de Bordeaux ou celui d'Arcachon sans aucune rupture de charge, ce qui représente une commodité et un gain de temps fort appréciables.

Enfin, tous les autres avantages de la solution ferrée qui ont été décrits dans notre précédent article doivent être pris en compte, et principalement :

- un transport accessible au plus près des cœurs de ville qui induit une diminution des déplacements motorisés et une économie des surfaces de stationnement.
- un mode de déplacement respectueux de l'environnement et en parfaite adéquation avec les conditions du développement durable (économie d'énergie, réduction des gaz à effet de serre, diminution des pollutions drainées par le trafic routier en bordure littorale).
- un équipement facilement réalisable dans un court délai du fait que la plateforme est déjà propriété du Département.

Solution Bus à haut niveau de service utilisant la RD3 :

Projet moins coûteux, de l'ordre de 30 à 40 M€, nécessitant l'aménagement de la RD3 et la requalification des centres-bourg pour incorporer une voie de Bus, mais dépendant de la réalisation de la voie de contournement Est bassin.

Une autre solution Bus a été évoquée par le BE : solution intermédiaire utilisant pour partie la piste cyclable et pour partie la RD3, mais on ne voit pas bien l'intérêt de cette solution bancaire.

Nous avons déjà précisé dans notre précédent article que la R.D 3 supportait en bordure littorale Est un trafic

moyen journalier (comptages 2014) dépassant largement le seuil de saturation de 12000 véh/jour.

On peut se demander quel serait l'intérêt de faire circuler une flotte de Bus sur un itinéraire déjà saturé.

Projet de voie de contournement du bassin par l'Est – Biganos – Lège :

Cette solution fait l'objet d'un projet routier déjà envisagé depuis quelques années et qui vient d'être approuvé par l'assemblée Départementale. Sa réalisation est d'ores et déjà programmée à l'horizon 2024 - 2028 et son coût est évalué à environ 50 M€.

Il comportera au moins trois points d'échange pour desservir les centres-bourg d'Audenge - Lanton et Andernos.

Le BE fait ressortir que cette solution est de loin la plus avantageuse, cautionnant ainsi le choix arrêté par l'assemblée départementale.

D'une part, ce choix engage l'avenir du territoire dans un sens qui n'est pas favorable à la limitation des déplacements automobiles en dépit de l'article L.101.2 du Code de l'Urbanisme.

D'autre part, en créant sur 17 km une large coupure dans les zones boisées périphériques, ce contournement aggrave la fragmentation des corridors écologiques existants qui relient les secteurs rétro littoraux au bassin, et va à l'encontre de la préservation des milieux naturels et de la faune.

Enfin, cette nouvelle infrastructure qui multiplie les points d'échange et les possibilités de desserte arrière, ne manquera pas de favoriser les extensions rétro littorales de l'urbanisation des communes riveraines, selon une conséquence inéluctable trop souvent constatée après plusieurs années de réalisation de rocade ou contournements.

Conclusion

Sans un bilan comparatif complet – avantages / inconvénients - des trois solutions évoquées, incluant les critères et prescriptions environnementaux, ainsi que les conséquences sur le développement urbain, il est certain que le choix de la solution routière proposé par le BE, même habillé du concept de « route-parc forestière » est complètement faussé.

En outre, il est en contradiction avec les objectifs fixés par les lois « Grenelle » et le Code de l'Urbanisme puisqu'il ne contribue ni aux économies d'énergie, ni à limiter les déplacements motorisés, donc à réduire les émissions des gaz à effet de serre, ni à réduire les pollutions, ni enfin à préserver le milieu naturel boisé et la biodiversité.

Déjà, dans le dossier du SCOT qui a été annulé, la réalisation de ce contournement était explicitement présentée comme une condition indispensable à la réalisation d'un transport en commun structurant.

Pourtant, si cette route devait être créée, il est certain que ce transport en commun ne verrait jamais le jour, ne serait-ce qu'en raison d'un double investissement bien trop contraignant.

Aussi, nous continuons à penser que la solution ferrée répond à un choix d'avenir plus raisonnable et respectueux des principes de développement durable et des prescriptions de préservation de l'environnement. Elle peut aisément satisfaire les besoins engendrés par la mobilité domicile-travail sur le Nord-bassin ou vers le Sud-bassin ou encore sur Bordeaux, mais aussi les déplacements des usagers ne possédant pas de moyens de locomotion, ou ceux procédant aux achats dans les pôles commerciaux de Biganos et Arès.

Enfin, ce choix permettrait d'envisager un meilleur délai de réalisation tant ce transport en commun devient pressant.

J.F. P

Cotisations annuelles : Possibilité de règlement par prélèvement automatique.

BIC : PSSTFRPPBOR

Code IBAN : FR76 2004 1010 0101 3258 9M02 245

NOM.....

Prénom.....

Adresse.....

.....

.....

Téléphone.....

E-mail :

membre	individuel	couple
jeune	5 €	
soutien	5 €	
actif	12 €	18 €
bienfaiteur	30 €	45 €

Cotisations donnant, dans tous les cas, le même droit de vote à l'Assemblée Générale.

les courriers devront être adressés exclusivement à :

Mme Françoise Weeber
12 avenue de la gare
33740 Arès