



L'estuaire pour tous

Journal du collectif des deux rives

édito

N° 25

Chers adhérents, chères adhérentes,

Ce journal est une fois de plus l'œuvre des membres du conseil d'administration. Il fait le point sur certains dossiers suivis par notre association.

Je tiens à attirer votre attention sur le sujet de la mobilité douce sur les deux rives de notre estuaire. Alors que notre association encourage l'usage des modes de transport décarbonés, nous ne pouvons ignorer l'éléphant au milieu du quai : la qualité du service ferroviaire, notamment la ligne 42 qui dessert le territoire du Médoc, Soulac, le Verdon et la rive droite par l'accès au bac. C'est un exemple criant de dysfonctionnement chronique. Comment désenclaver un territoire si les transports ne suivent pas ? La qualité du service public ferroviaire n'est pas un luxe, mais une nécessité absolue si l'on veut que les engagements en faveur de la mobilité durable passent du discours à la réalité.....

Ce journal vous prouve que notre travail est de qualité.

Il fait aussi appel à vos adhésions pour 2026 car nous avons besoin d'elles pour continuer à exister ! Merci pour votre soutien et votre aide.

Tout le conseil d'administration se joint à moi pour vous souhaiter de chaleureuses fêtes de fin d'année. Nous nous retrouverons début 2026 pour notre assemblée générale avec beaucoup de plaisir.

Bonne lecture de ce numéro 25.

Monique Cheruette
Présidente de l'association « Estuaire pour Tous »

Le port de Neyran



Station expérimentale de Neyran (photo Gilbert, éditeur).

Au fond d'un long chenal rectiligne, Neyran est sans nul doute le petit port de la rive gauche de l'estuaire de la Gironde le plus oublié de tous. Il dépend du territoire de Soulac mais, au milieu des prés et des marais, il offre un paysage totalement différent de celui de la station balnéaire ouverte sur l'océan. Même si l'on aperçoit encore des vestiges de son activité passée, ce petit port est endormi depuis quelques décennies.

À l'origine, il s'agit d'un port privé, compris dans la propriété de Neyran, dont la maison de maître existe toujours. Au XVIII^e siècle, par l'usage, c'est un point de départ des céréales cultivées dans les Mattes, ces terres fertiles drainées par un réseau de chenaux et d'écluses.

Son activité devient nécessaire au développement de la station balnéaire naissante à Soulac (années 1860) car il sert à approvisionner les chantiers en pierres de taille des premiers chalets. Mais Neyran, au bout d'un chenal peu entretenu et envasé, accessible qu'à marée haute, les jours de pleine lune, n'intéresse pas vraiment. La commune ne peut pas participer à son aménagement. Les Ponts et Chaussées (1849) projettent une cale inclinée, l'approfondissement du chenal.

C'est seulement en 1887 que Neyran est convenablement équipé d'un quai, qui met les marchandises à l'abri de l'eau.

Au XX^e siècle, c'est l'âge d'or du port. Les cabanes de détroquage des huîtres apparaissent, proches des « crassats » (gisements naturels), apportent à Neyran une activité nouvelle.

De nombreux petits bateaux apportent leur précieuse cargaison. En mai 1964, une station expérimentale de l'ISTPM (Institut technique et scientifique des pêches maritimes) est en fonction pour observer l'évolution des eaux de l'estuaire.

En 1977, onze bateaux sont encore enregistrés dont quatre sont utilisés exclusivement pour l'ostréiculture.

Aujourd'hui, Neyran semble être éteint. La digue au bord de l'estuaire a été reconstruite en 1948 et le chenal existe encore. Mais l'ostréiculture a disparu dans les années 1970 avec les projets avortés d'industrialisation de la pointe du Médoc.

La renaissance du site ne s'est pas (encore) opérée. Eloigné de tout, soumis aux vents de toutes les directions, Neyran est un témoin oublié d'un passé qui fut actif. Il est toutefois possible d'y faire de belles promenades dans la nature.



Le petit port de Neyran dans les années 1960.

La galère des usagers de la ligne 42



La gare du Verdon

Elle fait régulièrement la une des médias locaux et pourtant rien ne change ! Depuis quelques années les retards, les suppressions de trains sans avertissements préalables et sans compensation financière, les conditions de transport empoisonnent le quotidien des Médoquins qui travaillent sur la métropole bordelaise, des lycéens et étudiants qui utilisent ce TER reliant Le Verdon à Bordeaux, et compliquent les déplacements de toute la population, ce qui augmente le trafic routier.

Sur les 26 trains quotidiens (A/R) seuls cinq fonctionnent sur la ligne entière. L'entretien (état de la caténaire, poteaux rouillés...) de cette ligne est désastreux au profit d'autres lignes, alors que le RER Métropolitain appelé aussi parfois le Service Express Régional Métropolitain (SERM) ne sera actif, en étant optimiste, qu'en 2030 et seulement jusqu'à Pauillac, ce qui engendrera un grave problème d'équilibre des transports en Nord Médoc. Nous avons détaillé les demandes d'EPT pour un service ferroviaire de qualité sur le territoire médoquin dans notre journal précédent.

Seuls points positifs :

*la gare de la Médoquine à Talence rénovée en halte depuis octobre 2025 sert à la fois au RER Libourne-Arcachon et permet d'accéder au CHU et au domaine universitaire Talence-Pessac dans le cadre de la mise en place du RER métropolitain bordelais.

Depuis sa fermeture au trafic voyageurs en 1949, puis au fret en 1987, plusieurs

groupes de citoyens se sont mobilisés pour demander sa réouverture, Talence-Médoquine étant située dans un espace urbain dense ayant un grand besoin de transport en commun. Son emplacement en fait un point fort du déplacement multimodal.

*Les rails depuis Bruges jusqu'à la Pointe de Grave ont été changés en 2004.

Cette ligne 42 constitue un lien vital pour notre territoire tant sur le plan économique que touristique, mais surtout pour son utilisation au quotidien par une population qui ne cesse d'augmenter. Même si elle fait partie des réflexions du Comité Régional de Vigilance Ferroviaire, et même si un projet global de la SNCF est à l'étude pour harmoniser l'intermodalité RER-bacs-autobus entre Gironde et Charente Maritime, la ligne du Médoc n'est pas la priorité !

La Région reconnaît une dégradation indéniable ces derniers mois, mais

rien ne change. Et on reste sceptique sur l'impact de la concertation mise en ligne début 2025 *Concertation 2025 sur les lignes du RER M - La Région vous donne la parole*

Depuis plusieurs années, les usagers tentent de faire entendre leurs voix. Des élus locaux se sont également mobilisés sans plus de succès.

Le Collectif Usagers Bordeaux-Le Verdon et le groupe TER 42 Usagers publient sur leurs pages FB des exemples édifiants de contraintes subies par les voyageurs ; une énième tentative pour obtenir des décisions efficaces est relancée par une pétition, un regroupement d'associations, des rencontres avec les élus locaux et régionaux (en particulier le président de la Région qui est décisionnaire et gère en partie le financement).

L'enjeu de la Ligne 42 SNCF n'est pas un détail, il est le baromètre de notre ambition écologique collective. Si nous voulons réussir la transition vers des transports durables, l'État, la Région et la SNCF doivent garantir un service d'une qualité irréprochable sur cette ligne vitale pour le Médoc.

Notre association a toujours placé la mobilité douce au cœur de ses réflexions ; l'efficacité des systèmes de transport doit être respectée sinon on parle de galère des usagers. Et pour cette ligne 42 c'est le cas ! Nous suivons de près ce dossier et nous participons aux actions qui permettront d'améliorer cette situation intolérable.



La halte de la Médoquine

Réunion publique de la Clin

À Cars, le 14 octobre dernier, notre association était présente. Le thème :

Le risque pour la France de connaître un blackout électrique comme ce fut le cas le 28 avril en Espagne. Une surproduction d'électricité d'origine renouvelable avait entraîné une surtension sur tout le réseau espagnol faisant disjoncter les transformateurs et privant 55 millions d'habitants de courant non seulement en Espagne mais aussi au Portugal et en France frontalière. Cette coupure de grande envergure mettra plus de six heures à se résorber en raison de l'inertie des énergies renouvelables qui représentent 90% de la production électrique espagnole. À savoir que le réseau électrique espagnol ne dispose pas d'un système d'ilotage aussi performant qu'en France. Ce système permet de réduire qua-

siment instantanément la production électrique en cas de surtension sur le réseau par des délestages. Il faut trois secondes pour passer de 100% à 30% de puissance de production sur un réacteur nucléaire et seulement 20 minutes pour le mettre de nouveau à plein régime. D'autre part, toutes les installations d'énergie renouvelable possèdent un mécanisme qui abaisse automatiquement la tension électrique, ce qui permet d'éviter des surtensions sur le réseau et donc à terme le blackout. De plus, cet ilotage peut être limité à un département ou à une région, ce qui empêche le phénomène en cascade qu'a connu l'Espagne sur ses lignes à haute tension entraînant la mise hors d'usage de ses installations électriques déconnectées pendant 6 heures.

À la lueur des explications données par les responsables d'EDF et de RTE (Réseau de Transport d'électricité) tout concourt à penser que la France n'est pas en situation de subir un blackout en raison de son parc nucléaire, des mécanismes automatiques sur les ENR et de la maîtrise du contrôle à la seconde près de la production et de la consommation d'électricité.

Platin de Grave : courrier à la ministre

Toujours aucune nouvelle de la demande de prolongation pour vingt ans de cette concession exploitée par la société Granulats Ouest pour l'extraction de granulats. Nous vous avons donné toutes les informations concernant ce dossier avant, pendant et après l'enquête publique qui s'est déroulée début 2023 (journaux et articles blog). Et depuis, rien ne bouge ; seule note positive, l'arrêt des extractions, l'exploitant respectant l'interdiction légale de poursuivre son activité.

Nous avons envoyé un courrier à Madame Catherine Chabaud, ministre actuelle de la mer et de la pêche pour réitérer notre opposition à ce projet que nous considérons comme extrêmement nocif pour l'intégrité environnementale de l'estuaire de la Gironde. Les suites de ce dossier seront régulièrement publiées sur notre site www.estuairepourtous.org

Pure Salmon

Le projet Pure Salmon a fait couler beaucoup d'encre et a engendré pas mal de questionnements. Ce projet a été déclaré recevable par les administrations concernées et entre maintenant en procédure d'enquête publique unique prescrite du 15 décembre 2025 au 19 janvier 2026. L'objectif est de porter à votre connaissance le dossier entier de ce projet, de recueillir l'avis du public, et surtout de faire que chacun puisse s'exprimer.

Les commissaires enquêteurs collectent toutes les questions, informations, recommandations et en feront un rapport qui sera porté à la connaissance du public. Vous pouvez déposer vos avis et vos remarques grâce au lien internet ou à l'adresse-mail indiqués sur notre site. Notre association rendra publique sa contribution ainsi que les rapports de nos deux experts.

Pendant ces quatre années, nous vous avons informé avec intégrité et honnêteté afin que vous puissiez avoir toutes les données nécessaires pour vous aider dans votre processus décisionnel. Certaines informations ont circulé pas toujours vérifiées ou vérifiables. C'est le moment de faire le point entre ce que vous avez entendu et ce que vous pouvez lire dans les dossiers officiels traités par les services de l'État.

Le point sur le complexe industriel EMME

Malgré les inquiétudes et les oppositions locales exprimées lors de la concertation publique préalable (24 mars -15 mai 2025), la société Electro Mobility Materials Europe ne renonce pas à son projet d'usine de conversion de nickel et de cobalt, classée Seveso 2 seuil haut, sur la zone portuaire de Grattequina, entre Parmpuyre et Blanquefort.

Où en est le projet ?

- Synthèse des commissaires-enquêteurs disponible en ligne (site de la CNDP)
- Projet qualifié « d'intérêt national majeur » par décret gouvernemental le 5 septembre, permettant ainsi de nombreuses dérogations environnementales. Ce décret mentionne la production de métaux pour l'aéronautique et la défense, ce qui n'a pas été précisé lors de la concertation publique.
- Recours déposé par des riverains et la Sépanso devant le Conseil d'État
- Avis défavorable rendu le 5 octobre par le Conseil National de la Protection de la Nature
- Délibération du conseil de Bordeaux

Métropole comportant 23 « exigences de garanties »

• Enquête publique envisagée début 2026
Pour EPT, il ne s'agit pas de rejeter systématiquement tout développement économique, mais de contester l'installation d'une industrie qui ferait peser un risque environnemental majeur sur l'estuaire de la Gironde dans sa globalité, alors que l'état des eaux est déjà très dégradé

(la forte mortalité des huîtres sauvages et du naissain évoquée en réunion de la Commission Locale de l'Eau début décembre en est un exemple probant)

Cette zone d'Espaces Naturels Agricoles ou Forestiers est par ailleurs classée inondable et inconstructible dans le Plan de Prévention des Risques, le Schéma de COhérence Territoriale et le Plan Local d'Urbanisme. On peut s'interroger aussi sur l'avenir de cette usine alors que des technologies plus récentes semblent plus compétitives.

Pour toutes ces raisons, EPT peut affirmer que le choix du site n'est pas adapté à ce genre d'industrie à haut risque.

L'érosion littorale



Les causes de l'érosion littorale sont connues et répétées. Estuaire pour Tous travaille depuis plus de dix ans sur cette problématique : tempêtes agressives, élévation du niveau de la mer, courants côtiers et dérive littorale. S'y ajoute l'impact des extractions de sable près des côtes, démontré par les travaux du Professeur Chaumillon - La Rochelle Université.

Dans le cadre de sa compétence GEMAPI (voir le journal *EPT* n°23) la CARA prévoit la construction de sept ouvrages de protection contre la submersion marine, cinq en Seudre et deux en Gironde.

Le chantier de Barzan vient de débuter et le renforcement de la digue de Ronce-les-Bains construite au XIX^e siècle, renforcée dans les années 60, sera soumis à enquête publique en 2026. Cet ouvrage chiffré à 5 millions d'euros sera financé aux 3/4 par le « plan-digues » Charente-Maritime et pour 1/4 par la CARA.

Sur les 126 kilomètres de côte sableuse girondine, l'Observatoire de la côte Nouvelle Aquitaine et l'ONF ont effectué des mesures sur le recul du trait de côte et observé l'état global des plages. Cette étude de terrain servira aux collectivités pour anticiper leurs interventions (fermetures d'accès préventives, communication auprès du public ou opérations de rechargements de sable).

Entre l'Amélie et Soulac-sud, la CC

Médoc-Atlantique a continué en 2025 les apports de sable, pris sur la plage centrale pour renforcer la dune (117 000m³ sur 2 Km). Ce volume maximum, traité par rotations de camions, reste insuffisant pour compenser les pertes annuelles.. Malgré les difficultés à mettre en place le financement des actions de lutte contre l'érosion au plan national, notamment dans le contexte politique actuel, les conditions semblent donc réunies pour la mise en oeuvre du rechargement hydraulique (journal *EPT* n°19). Les fonds européens ont été confirmés, le marché des travaux a été attribué en octobre, la

première opération de rechargement est prévue pour le printemps prochain.

Sur le secteur des dunes de l'Amélie, cet apport de 300 000 m³ an par les sables de dragages de la passe ouest pourrait seulement compenser les pertes.

La difficulté annexe étant de pérenniser ces ajouts de sable, il sera sans doute impératif de construire un ouvrage de protection en dur pour fixer le trait de côte, ce qui impliquerait d'autres études techniques et des financements à mobiliser.

Estuaire pour Tous est sur le terrain et suivra de près ces travaux.



Energie houlomotrice

L'énergie des vagues est une énergie marine utilisant l'énergie contenue dans le mouvement de la houle, soit les oscillations de la surface de l'eau.

La première utilisation de l'énergie des vagues fut probablement un système permettant d'actionner des cloches destinées à prévenir, dans la brume, de la proximité de certaines bouées de signalisation maritime. L'exploitation de l'énergie des vagues pour doter les bouées d'un signal sonore fut ensuite perfectionnée dans la deuxième moitié du XIX^e siècle sous forme de bouées à sifflet, dans lequel l'air est soufflé au rythme de la houle, les oscillations verticales de la bouée par rapport à sa chaîne de mouillage actionnant un piston.



Le premier brevet connu visant à l'utilisation de l'énergie des vagues a été déposé à Paris par les Girard, père et fils, le 12 juillet 1799. Un des premiers appareils utilisant l'énergie houlomotrice a été construit en 1910 en France par Bochaux-Praceique afin d'alimenter sa maison en énergie à Royan. Par la suite, l'énergie houlomotrice connaît plusieurs étapes dans sa modernisation, dans les années 1940, puis dans la période succédant au choc pétrolier de 1973 qui relance l'intérêt pour une énergie alternative.

L'invention de Stephen Salter, surnommé **le batteur de Salter** ou « **canard de Salter** ». Le choc de la houle contre la partie effilée du batteur met en mouvement des roues à l'intérieur qui convertissent l'énergie en courant électrique.

Ce canard de Salter démontra en 1974 qu'il était possible de convertir 90 % de l'énergie d'une vague en énergie mécanique. Avec le retour à un prix du pétrole plus modéré dans les années

1980, l'intérêt pour le développement de l'énergie houlomotrice semble s'être réduit.

Cette technologie a refait parler d'elle dans les années 2000, à mesure que les questions climatiques poussaient à l'utilisation d'énergies renouvelables. Mais les échecs s'enchaînent !

En France, la start-up Seaturns développe un système de flotteur qui récupère l'énergie houlomotrice (activé par le mouvement des vagues et de la houle). Une phase de prototypage avec essais en mer en partenariat avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) s'est terminée en 2025. En 2025, une installation d'une digue houlomotrice est actuellement en cours dans la commune du Portel dans le Pas-de-Calais et doit produire 330 kilowatts d'électricité.

Différents systèmes de capture d'énergie

Il existe un vaste inventaire de solutions houlomotrices, certaines d'entre elles étant immergées, d'autres installées en surface, sur le rivage ou au large.

Les systèmes de capture d'énergie varient d'un prototype à un autre :

- capture d'énergie mécanique en surface (ondulations) ;
- capture d'énergie mécanique sous l'eau (translations ou mouvements orbitaux) ;
- capture des variations de pression au passage des vagues (variations de hauteur d'eau) ;
- capture physique d'une masse d'eau (via une retenue).

La chaîne flottante articulée (ou « serpent de mer »)

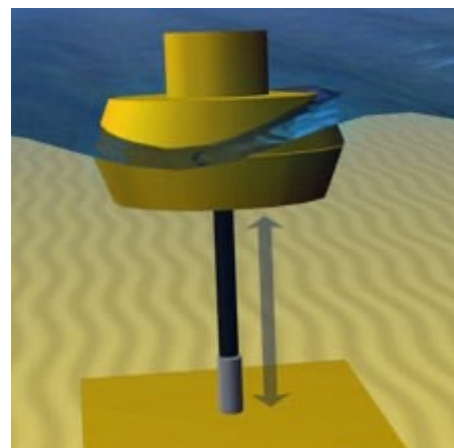
Système composé d'une suite de longs flotteurs qui s'alignent dans le sens du vent perpendiculairement aux vagues et dont la tête est ancrée au fond sous-marin par



un câble. Les vagues créent une oscillation de la chaîne. Cette oscillation est exploitée aux articulations pour comprimer un fluide hydraulique qui entraîne à son tour une turbine. Le système de chaîne flottante articulée dispose généralement de plus de 2 parties.

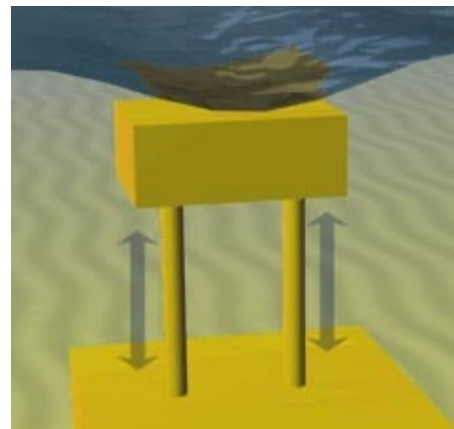
La paroi oscillante immergée

Système pivotant entraîné par le mouvement orbital de l'eau au passage des vagues. Ces oscillations permettent d'actionner des pompes pour comprimer et turbiner un fluide hydraulique.



La colonne à oscillation verticale

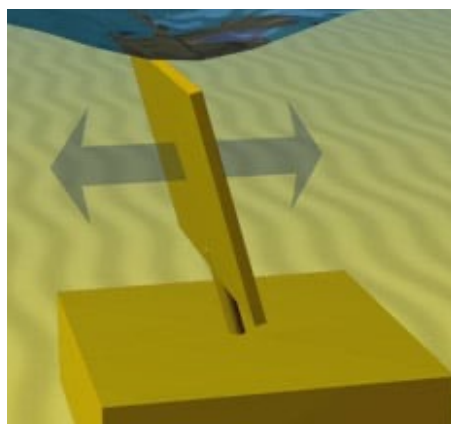
Structure flottante mise en place à la surface de la mer et transformant tous les mouvements horizontaux ou verticaux en déplacements de masselottes (éléments utilisant la force centrifuge pour créer un travail). L'énergie liée aux masselottes en mouvement est utilisée pour actionner une pompe et mettre sous pression un fluide hydraulique qui permet ensuite de faire tourner une turbine entraînant



à son tour un alternateur. Une variante possible consiste à utiliser directement le déplacement pour entraîner l'alternateur.

Le capteur de pression immergé

Système ancré au fond marin qui utilise le mouvement orbital des vagues pour comprimer un fluide hydraulique. Le capteur le plus simple à utiliser est un ballon. Il est possible de constituer un réseau de capteurs et recueillir le fluide comprimé à terre où il est turbiné pour produire de l'électricité.



Le système modulaire immergé

Actuellement arrimé près de la base sous-marine de Bordeaux, le flotteur Seaturms, devrait stationner à 15 km au large de l'estuaire de la Gironde en mars 2026 pour produire, grâce au mouvement des vagues, de l'énergie stable et prévisible. 15 mètres de long, 6 mètres de diamètre, 42 tonnes, durée de vie vingt-cinq ans, commercialisation prévue pour 2027. Ce projet, soutenu par la Région Nouvelle-Aquitaine, prévoit une faible empreinte carbone et la possibilité de recycler ses flotteurs à 98 %.

Favorable à tout développement de production d'énergie renouvelable respectueuse de l'environnement, EPT suivra avec intérêt la mise en place de ce projet encore expérimental.



Pour cet article, source Connaissance des Énergies

Projet éolien offshore au large d'Oléron

Le 24 septembre 2025, le ministère des Finances et de l'Économie a déclaré infructueux l'appel d'offres pour la construction et l'exploitation de 60 éoliennes offshore au large d'Oléron. C'est une première en France, car aucun des neuf candidats sélectionnés n'a fait une offre au terme de la période de candidature.

Les raisons de cet échec sont multiples mais les principales causes sont les suivantes :

- implantation d'éoliennes posées en grande profondeur alors que la technologie n'est pas encore maîtrisée
- raccordement passant toujours en Natura 2000
- éloignement important des côtes
- tarif de rachat de l'électricité produite jugé trop faible par les candidats

- gisement de vent faible par rapport à d'autres sites

- incertitudes sur l'impact des mesures de compensations imposées au titre de la protection de la biodiversité (bridages avifaune)

Dans de telles conditions, les projets de parcs éoliens au large d'Oléron sont-ils toujours d'actualité ?

Pour le Président de la République qui s'est rendu aux Assises de la mer de La Rochelle le 4 novembre 2025, « il faut remettre la copie sur la table » mais sans donner plus de détails laissant les industriels dans l'expectative et les protecteurs de la nature sur leurs gardes. À suivre ...

Nous continuerons à vous informer sur notre site : www.estuairepourtous.org.

Parc photovoltaïque du Verdon

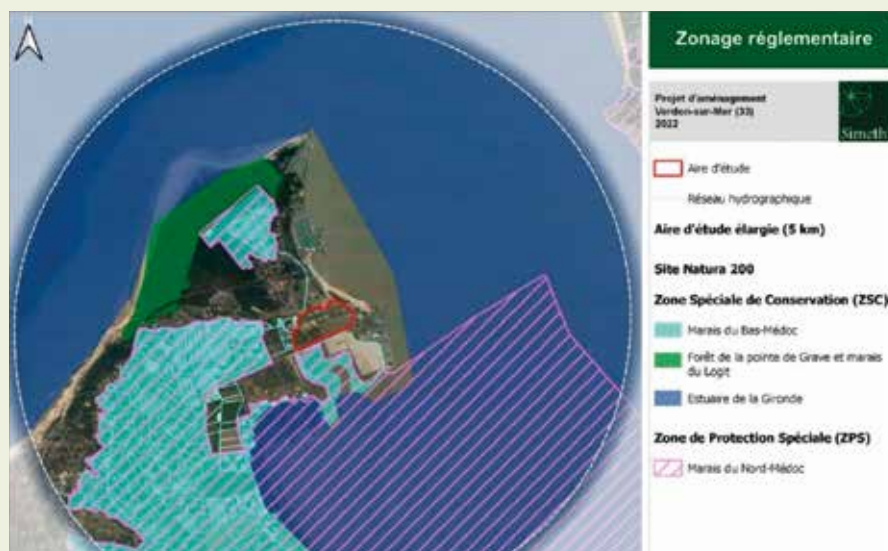
Le projet initial d'EDF Energies Renouvelables, sur le site du GPMB, prévoyait 2 parcs pour une puissance totale de 52 MW. Afin de mieux prendre en compte des enjeux de biodiversité et paysagers, le projet actuel ne comporte plus qu'un seul parc de 36 MW. La réservation des terrains est d'une durée de 40 ans à compter de 2023, incluant à terme le démantèlement de la centrale.

Un dossier de dérogation d'espèces protégées, élargi à de nouvelles études de compensation, doit être déposé en septembre 2026 (avis attendu pour juin 2027).

Ces études ont été lancées en septembre dernier avec le bureau d'études Biotop.

L'enquête d'utilité publique devrait débuter au premier trimestre 2026. Elle ne nécessite qu'un seul commissaire enquêteur. Une permanence d'information s'est tenue début décembre au Verdon, et une réunion publique en début d'année 2026. Le permis de construire pourrait être obtenu au 2^e trimestre 2026 et un démarrage des travaux en 2028.

ENEDIS est maître d'œuvre dès la sortie du parc pour l'enfouissement des lignes et l'adaptation du poste de raccordement à Soulaç.



Dimanche 22 février : sortie en forêt de La Coubre



Le site a été nettoyé et débroussaillé

Le projet « Coeur de Coubre » qui vise à redonner vie au jardin d'essai et à l'ancienne école de la forêt, a fait l'objet d'un article détaillé dans notre journal n°23.

Le visiteur pourra découvrir l'histoire et la géologie de la Presqu'île d'Arvert, approfondir ses connaissances sur la biodiversité de la forêt et sur les travaux des forestiers grâce aux panneaux d'information. L'entretien régulier du site sera assuré par les agents de l'Office National des Forêts.

Estuaire pour Tous propose une balade commentée pour découvrir la restauration des bâtiments et les plantations sur ce lieu chargé d'Histoire.

Pour les personnes de la Rive Gauche, rendez-vous sur le parking du bac à 9 h 15 pour bénéficier d'un tarif collectif pris en charge par notre association. Départ du bac à 9 h 45, arrivée à Royan vers 10 h 15 et transport en voitures jusqu'à la forêt. Pour la Rive Droite, rendez-vous à l'arrivée du bac pour participer au co-voiturage ou directement en forêt, au parking de la Bouverie vers 10 h 45.

Il est indispensable de s'inscrire avant le 14 février pour l'organisation de la journée et du transport en contactant Maryse au 0605363548. C'est nécessaire aussi pour être tenu au courant des éventuelles modifications de dernière minute.

Voilà le programme :

- Départ de la balade à 10 h 30 (1^{ère} partie 1 h 30 environ, rythme tranquille !)
 - Vers midi, pique-nique tiré du sac sur l'allée centrale du jardin d'essai (jusqu'à 13 h 30)
 - Pour celles et ceux qui le souhaitent : départ à 13 h 30 de la 2^e partie de la balade (1 h environ)
 - Petite pause café sur le site du jardin d'essai à 14 h 30
 - Retour au parking de la Bouverie à 15 h et transport retour pour le bac de 16 h
- Cette sortie est offerte aux adhérents d'EPT, une participation de 10 € sera demandée aux autres personnes intéressées par ce patrimoine historique et par les actions mises en oeuvre pour sa sauvegarde.
- Prévoir bonnes chaussures, eau, pique-nique, équipement selon la météo...



La végétation avait colonisé l'école de la forêt

L'estuaire pour tous
Journal du collectif des deux rives

Directrice de la publication : Monique Cheruette - **Rédaction :** le groupe journal du collectif des 2 rives - **Création et mise en page :** Christian Gasset - **Photographies :** Olivier Marvaud, Monique Cheruette, Simon Barthélémy, CARA, CC Médoc-Atlantique, ALAMY, @AQUARET, Seaturns, ONF - **Impression :** Imprimerie Médulienne, Soulac-sur-Mer

Contacts :
Gironde : 06 37 15 09 28
Charente-Maritime : 06 83 59 95 10

L'estuaire pour tous
Le journal du collectif des deux rives
BP n° 20 - 33780 Soulac-sur-Mer
<http://www.estuairepourtous.org/>