L'estuaire pour tous
Journal du collectif des deux rives
N° 26

édito

Chères adhérentes, chers adhérents,
Chers sympathisants,

Le journal que vous tenez entre les mains est le reflet d'une mobilisation qui ne faiblit pas. Si *Estuaire pour tous* continue de porter haut la voix de notre territoire, c'est avant tout grâce à vous. Un immense merci pour votre fidélité : elle est notre principal moteur et notre meilleure légitimité.

L'année prochaine, notre association fêtera ses 20 ans. Nous voulons partager avec vous un évènement festif pour illustrer ces deux décennies de travail acharné, de veille constante et de présence sur le terrain. Pendant tout ce temps, nous n'avons jamais cessé d'agir, d'étudier et de défendre notre vision de l'estuaire. Cette longévité est le gage d'une mémoire et d'une continuité indispensables face aux évolutions de notre région.

Actuellement, le projet Pure Salmon suscite de nombreux débats. Si les voix des opposants se font entendre et que les partisans se font parfois plus discrets, notre rôle est ailleurs. Forts de nos compétences techniques et de notre connaissance intime du terrain, nous avons su mesurer ce projet à sa juste valeur. Nous ne nous contentons pas d'affirmations péremptoires : nous apportons une expertise factuelle. C'est cette capacité d'analyse qui nous permet d'éclairer le dossier de manière objective.

Nous avons besoin de vous ! Pour poursuivre ce travail d'expertise et aborder notre 20e année avec la force nécessaire, votre soutien reste vital. Plus que jamais, nous avons besoin de vos adhésions et de votre engagement pour que la voix de la raison et de l'intérêt général continue de se faire entendre.

Nous vous souhaitons de très belles vacances, une très bonne lecture de ce numéro 26 !

Rendez-vous à la rentrée pour préparer ensemble la célébration du 20e anniversaire.

Bien estuairement

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

Collectif Estuaire pour tous

L'érosion littorale

Travaux sur la digue de Barzan

Sur la rive droite de l'Estuaire, la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique a programmé des travaux sur cinq sites de submersion en Seudre et deux en Gironde. Seul Barzan est réalisé à ce jour, un rideau de palplanches et un endiguement ont été construits sur 1100 m durant l'hiver 2025/2026. La lutte contre le recul du trait de côte est dévolue aux collectivités locales depuis la loi de 2018 (taxe GEMAPI). **La CARA a ciblé 25 sites érosion, 18 sur côtes sableuses et 7 sur côtes calcaires.** Les falaises reculent de 30 cm/an attaquées au pied par la mer et au sommet par les infiltrations d'eau de pluie. Les travaux de consolidation consistent à renforcer les pieds de falaise, à colmater les failles en surface et à gérer le réseau d'eaux pluviales. Sur les plages : remodelage sans apport de sable externe (depuis Royan 240 000 m^3 en 1999) et pose de ganivelles. L'hiver dernier la tempête de décembre a provoqué un recul de la plage de l'Embellie de 15 mètres en une nuit et nécessité le recul de la Vélodyssée de 520 mètres ; la tempête de janvier a entrainé la fermeture de la corniche de Nauzan durant trois mois suite à des infiltrations d'eau de mer sous la voirie. Ces travaux sont financés par l'État, la Nouvelle-Aquitaine, la Charente-Maritime et la CARA.

Sur la rive gauche, la Communauté de Communes Médoc Atlantique assure la gestion du système d'endiguement soit 51,7 km d'ouvrages de protection contre les inondations,18 km de cordons (berges longeant les chenaux) 35 épis de défense et 86 ouvrages hydrauliques de régulation des écoulements. Outre les travaux d'entretien courant, une réparation a été faite sur l'ouvrage hydraulique du pont de Neyran et la digue de Listran a été totalement refaite.

Concernant le maintien du trait de côte, les opérations sont à adapter chaque année en fonction de la sévérité des hivers :

Lacanau : rechargement des encoches d'érosion nord et sud de l'enrochement 30000 m^3 max/an.

Re-profilages dunaires pour limiter l'érosion éolienne.

Carcans : Entretien annuel des dunes, récupération du sable et remise en état des accès.

Vendays-Montalivet : rechargements printaniers par reprise du sable qui se dépose de part et d'autre de la plage (40 000 m^3 max/an)

Le Verdon : transport du sable à évacuer du parking de la jetée de Grave pour rengraisser la plage de la Chambrette (1000 m^3 maximum)

À Soulac, le rechargement hydraulique a permis de répartir, depuis la partie sud jusqu'à L'Amélie, 200 000 m^3 de sable provenant du dragage du chenal de navigation. Des vidéos très explicites sur le déroulement des travaux, publiées par l'Association Protection de Soulac contre l'Erosion Marine, à voir sur la page Facebook « Protégeons Soulac » et des infos détaillées (stratégie de la gestion du trait de côte et financement) sur le site de la CC Médoc Atlantique.

20 ans : L'exploit d'une action durable et reconnue

En quelques mots : **Force Légitimité Expertise Fierté Solidité Bénévolat**
Atteindre deux décennies d'existence est un véritable exploit pour une association citoyenne, bénévole et indépendante. Ce n'est pas seulement une question de calendrier, c'est la preuve de la force de notre travail.
Si Estuaire pour tous est aujourd'hui un interlocuteur incontournable, nous n'avons jamais dévié de notre ligne : la compétence, l'analyse et la présence constante sur le terrain.
Pendant 20 ans, nous n'avons pas simplement «été là». Nous avons produit des dossiers, analysé des projets complexes et porté une parole technique solide là où d'autres se contentent d'émotions. Cette force de travail est notre armure ; c'est elle qui nous permet de peser sur des décisions et d'être respectés par nos partenaires.
Un anniversaire qui se construit avec votre mémoire.
Parce que cette force est collective, cet exploit est le vôtre. Nous voulons que cette fête des 20 ans soit le reflet de cette solidité partagée. Pour témoigner de ce chemin parcouru ensemble, nous sollicitons :

- **Vos archives :** Envoyez-nous vos photos de nos actions de terrain, de nos réunions, de ces moments où nous avons fait bouger les lignes.
- **Vos témoignages :** Racontez-nous un moment où vous avez senti que notre action portait ses fruits.
- **Nos prochaines actions :** Quelles sont, selon vous, les prochains dossiers que notre expertise devra étudier ?
- **Vos propositions ?** Envoyez-nous vos souvenirs, vos documents et vos idées pour que cette fête honore la rigueur et l'engagement qui nous caractérisent depuis 2007.

Élection du CA 2026/2027

Monique Chéruette présidente
Maryse Sinsout présidente honoraire
Bernard Vinquoy vice-pdt rive gauche
Dominique Planquelle vice-pdte r.gauche
Jacques Gervais vice-présid. rive droite
J Baptiste Giral vice-présid.rive droite
Nicole Badot secrétaire
Véronique Prince secrétaire adjointe
Christian Haas trésorier
Françoise Moreau trésorière adjointe
Olivier Marvaud, Sébastien Jacques, Maryline Minault, Patrice Durbain, Chantal Dupuy, Marie-Caroline Jacques-, Françoise Richard, Anne Folie Desjardins, Bernard Clément, Jacques Bruneteau, Benoît Duverger, Jean- Marie Andreux coopté

Nos contacts :

Courriel : estuairepourtous@gmail.com
Téléphones rive gauche
Monique : 0637150928 - Françoise : 0617707694 – Véronique : 0614803807 -
Téléphones rive droite
Bernard : 0630045345 - Jacques B : 0680921525 - Jacques G : 0683599510 - Marie Caroline : 078222589 -

Compte de résultat			
Charges		**Produits**	
Achats	151	Revenus des adhésions	4 350
Déplacements, bac	421	Revenus des ventes	34
Frais, photocopies, timbres et boîte postale	937	Revenus exceptionnels (dons)	1 874
Frais intervenants extérieurs	1 320	Revenus financiers	372
Internet	1 010		
Journal n° 23	1 949		
Journal n° 24	1 828		
Journal n° 25	1 930		
Assurance	393		
Total charges	**9 939**	**Total produits**	**6 630**
Résultat : - 3 309			

L'assemblée générale a eu lieu le 25 avril 2026 salle Lothécia au Verdon-sur-Mer. Malgré un nombre faible de participants (mais un nombre important de procurations) les échanges ont été très riches et constructifs. La présidente remercie l'ensemble du conseil d'administration pour son travail et son efficacité. Elle précise qu'elle est très fière de remplir les fonctions de présidente d'une telle association. Le bénévolat est très prenant et les gens hésitent ou ne souhaitent pas s'investir. Notre association est exceptionnelle non seulement par le nombre de ses administrateurs mais aussi par sa longévité.
Les dossiers PURE SALMON, EMME, PANNEAUX PHOTOVOLTAIQUES, LIGNE TER BORDEAUX LE VERDON, EROSION sont évoqués (voir articles dans ce journal)
Le projet des festivités des 20 ans de notre association est aussi abordé et nous attendons votre aide, vos idées et suggestions ….
JOURNAL D'ESTUAIRE POUR TOUS
Les 2 publications par an sont absolument indispensables pour garder le lien avec les adhérents. Le site Internet est aussi une preuve de dynamisme de notre asso. On pourrait envisager de se faire sponsoriser mais c'est à discuter car ce n'est pas dans les gènes d'EPT .
Vote rapport moral : unanimité. La présidente remercie l'assemblée pour ce vote de confiance. La trésoriére-adjointe présente les comptes. Vote rapport financier : unanimité.

Nous constatons un compte de résultat négatif pour cette année 2025 qui est dû à :
- la publication d'un troisième journal (numéro 25) exceptionnel pour cette année (sorti en décembre, cette parution deviendra pérenne, distribution juin et décembre)
- la dernière rémunération de notre expert (frais d'intervenant extérieur)

Soit un résultat négatif pour cette année 2025 de : 59 €

Le service des phares et balises

Le baliseur Augustin Fresnel à Port Bloc au Verdon

Les Phares et Balises sont un service de l'État chargé d'équiper les côtes de signaux (phares, feux, bouées...) et de les entretenir. Créé sous le Premier Empire en 1806, il offre aux utilisateurs de la mer une aide à la navigation pour une approche plus sûre des littoraux, des estuaires, des fleuves et de l'entrée des ports.

À l'origine, les amers tels que les clochers et les arbres remarquables sont repérables du large mais l'essor de la navigation et du commerce exige plus de sécurité et de technicité.

Dans notre région, les phares sont nombreux et font partie depuis longtemps du paysage de nos deux rives (Chassiron, Les Baleines, La Coubre, Cordouan bien sûr, Grave...) et certains n'éclairent plus (Patiras, Trompeloup, Richard, Vallières).

D'autres ont évolué au gré des évolutions techniques. L'érosion côtière a été fatale (déjà) à plusieurs d'entre eux, comme La Coubre ou Grave, déplacés plusieurs fois.

Cordouan, avec sa chapelle, son optique de Fresnel, est désormais classé à l'UNESCO. Il marque avec fierté l'entrée de la « rivière ».

Dans tous les cas, l'éclairage des phares, du soir au matin, est apprécié : leurs lumières se répondent en hauteur avec, en plus, les petits points rouges ou verts qui dépassent de l'eau (bouées ou entrées des ports).

Tout ce cadencement de points lumineux est réglé, rythmé, minuté depuis le centre de balisage installé à la Pointe de Grave, implanté là depuis 1936, soit exactement 90 ans. Mais avant, c'était à Royan !

Les Phares et Balises à Royan

Une maison sur le port de Royan était la base arrière de Cordouan depuis le milieu du XVIII[e] siècle, notamment pour la réserve de charbon servant à l'allumage du fanal. C'est de Royan que l'ingénieur Joseph Teulère se rendait au phare qui lui doit sa forme actuelle depuis la Révolution. À l'époque, tous les gardiens étaient Charentais, anciens marins ou artisans. Jusqu'en 1789, les moines récollets de Royan se rendaient à Cordouan pour y servir la messe, quand le temps le permettait.

Le service des Phares et Balises créé un bureau et un magasin sur le bord de la grande conche de Royan en 1839. On y dépose et répare les bouées et on y stocke les objets de rechange. Une usine à gaz est construite dans les années 1890 où était aussi distillée l'huile de schiste. Il fallait assurer l'alimentation régulière des bouées qui signalent les îles et les bancs de sable. Royan devient logiquement le port d'attache du premier bateau-baliseur moderne, L'Eclaireur.

Le service, pourtant en Charente-Maritime, est géré par le Service Maritime de la Gironde. À l'époque, Bordeaux est l'une des tout premiers ports du pays, avec un trafic européen et colonial important.

Mais la petite ville de Royan se développe à l'époque des bains de mer. Hôtels, belles villas, casino attirent une clientèle huppée. Le stockage et la manipulation des bouées et de leurs chaînes sur le quai du port étaient plus des gênes que des avantages. Les ateliers et l'usine, à l'emplacement de la poste actuelle de Royan, sont éloignés du port.

Pour les relier, les bouées étaient posées sur des chariots tirés par des chevaux, au milieu des touristes et des visiteurs en saison estivale, lors des campagnes d'entretien du balisage.

En outre, le baliseur Quinette de Rochemont a une mauvaise tenue à la mer et mérite d'être remplacé. La nouvelle unité

prévue, livrée en 1933, le Charles-Ribière, plus puissante et plus longue, ne serait pas à l'aise dans le bassin du port pour ses manœuvres, proche des bateaux de plaisance et de pêche.
Bref, le service est à l'étroit sur terre et dans l'eau et la municipalité de Royan milite activement pour le départ du service.
Ce déménagement est envisagé de Royan au Verdon dès 1927. L'ingénieur local envoie un rapport à son directeur national pour étudier le coût de cette idée et la faisabilité du projet.

Le transfert à la Pointe de Grave

À la Pointe de Grave, tout est à construire pour accueillir le « Balisage » mais la mise en service du bac transbordeur Cordouan nécessite une nouvelle entrée pour Port-Bloc, plus large et plus profonde. Pourquoi ne pas profiter des nouveaux aménagements ?
Les terrains disponibles sont nombreux et inoccupés pour le bureau, le parc à chaînes, l'aire d'entretien des bouées, le magasin et l'atelier de métallerie. Mais tout est à proximité.
L'usine à gaz ne peut être installée en raison de la proximité du fort qui dispose, à l'époque, de réserves de poudre. Le risque d'explosion est envisagé. Il faut aussi prévoir l'alimentation en électricité et en eau potable, quand, à Royan, tout était proche des réseaux.
À l'automne 1936, le service des Phares et Balises change de rive.
Dans Port-Bloc, une estacade en bois exotique est construite pour l'accostage du bateau-baliseur. Des baraquements préfabriqués et sans grand confort sont montés pour le logement des familles des ouvriers en attendant la construction d'une cité ouvrière en lisière d'une belle forêt de chênes.
Le nouveau service est à 3 km du village et de ses commodités. Il est question, un temps, de la création d'une classe pour les enfants des personnels mais l'idée est abandonnée.

Les Phares et Balises aujourd'hui

Les Phares et Balises de la Gironde dépendent de la Direction Interrégionale de la mer Sud-Atlantique (DIRM), rattachée au ministère de la Mer. De nombreux métiers contribuent à la sécurité de notre littoral : administratifs, marins, ouvriers et techniciens...
Depuis avril 2025, un baliseur tout neuf, Augustin-Fresnel, est en service pour remplacer le Gascogne mais il partage désormais son temps avec le service de Saint-Nazaire. Le littoral sur lequel il intervient s'étire du sud Bretagne à la frontière espagnole, y compris l'estuaire de la Gironde et le bassin d'Arcachon.
Le service suit les évolutions techniques de la navigation ; le balisage, c'est le code de la route des bateaux. Depuis longtemps, les panneaux solaires sont installés sur les bouées, ce qui évite la manipulation du gaz. Certaines bouées sont en polyéthylène, modulables et moins lourdes.
La vedette Pointe de Grave assure le petit entretien des bouées et la relève des gardiens du SMIDDEST au phare de Cordouan, depuis le départ des agents de l'Etat en 2012.

Les Phares et Balises sont, depuis 1979, un centre POLMAR, chargé d'intervenir en cas de pollution maritime liée à un déversement d'hydrocarbure dans l'eau. Régulièrement, des exercices sont organisés pour s'assurer des bonnes pratiques (le dernier en 2024, à La Tremblade). Depuis quelques années, le service organise une « portes ouvertes » pour la fête de la mer de la Pointe de Grave (15 août). L'occasion de s'informer sur un service bicentenaire, essentiel pour la sécurité de la pêche, de la plaisance et du commerce le long de notre littoral, avec des techniques constamment renouvelées et la magie des lumières de nuit, toute l'année.

Privilégier la mobilité douce ? Oui mais...

En Charente-Maritime, une avancée qui répond à une demande des usagers est apparue : à partir de 2027, mise en place d'une nouvelle ligne Royan-Bordeaux sans changer de train à Saintes (trois à quatre trajets directs/jour). La Région a choisi une filiale de SNCF Voyageurs pour exploiter les six lignes ferroviaires de l'ex-Poitou-Charentes, prévoyant une augmentation de l'offre de transport de 20 % soit 22 trains supplémentaires par jour en semaine. Un contrat de 965 millions d'euros concerne les dix ans à venir.

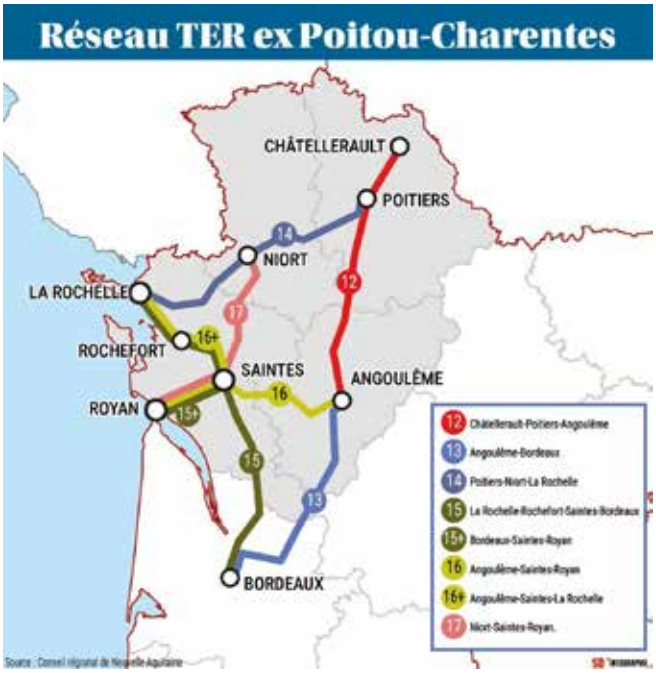
Cette nouvelle organisation va dans le bon sens mais ne règle pas tous les problèmes. Notre association soutient la nécessité du maintien des guichets, une vision humaine de la gare où on a besoin d'aide et d'informations. Une amélioration du trafic est indéniable. L'état du réseau ferroviaire nécessite de gros travaux, indispensables pour améliorer le trafic. La Région partage ce constat, augmentant depuis ces dernières années ses investissements et va en réclamer à l'État, propriétaire du réseau.

Sur la rive gauche, concernant la ligne Bordeaux-Le Verdon la situation est bien plus dégradée ; nous avons longuement exposé la galère des usagers dans nos journaux précédents. Et ce ne sont pas la venue à Parempuyre du PDG de la SNCF en novembre dernier ou l'intervention à l'Assemblée Nationale de la Députée du Médoc, Mme Got, pour interpeler la Ministre, qui semblent pouvoir faire avancer les choses.

Des priorités ont été annoncées par M. Gosselin, le Directeur Régional SNCF TER en Région Nouvelle-Aquitaine et aussi par M. Lagrave, Vice-Pdt en charge des mobilités auprès du Pdt M. Rousset. Mais le Médoc n'en fait pas partie, ce n'est pas bon signe !

La réunion, en mars, entre « SNCF Voyageurs » et des usagers de la ligne TER 42, si elle a été concrète et positive, n'a pas fait avancer le sujet sur ces problèmes de circulation en voie unique ! Ce service « SNCF Voyageurs » est dépendant de « SNCF Réseau » concernant les travaux et essaye en concertation avec les 1500 usagers qui ont signé la pétition, de construire et proposer des solutions qui ont été retenues. La Région Nouvelle-Aquitaine, la SNCF et l'État doivent financer ces travaux, si toutefois les crédits puissent être suffisants !

Suite aux constats, des études sont envisagées, des aménagements sont prévus dans le cadre du RER Métropolitain qui n'apparaîtrait au mieux qu'en 2035 ou 2040,



seulement jusqu'à Pauillac, si les finances le permettent...
Le Nord-Médoc subit inexorablement un isolement et un abandon progressif nocifs à son développement touristique et économique. Une suppression du TER entre Lesparre et Le Verdon semblerait dans les tuyaux avec le seul maintien de circulations pour des trains de marchandises-transports de voitures depuis les bateaux rouliers- ou de matériel militaire. La ligne continuant à être exploitée, il serait aberrant que les TER ne circulent que deux mois par an entre ces deux gares ! Les élus locaux ne sont pas très réactifs dans le nord Médoc. Le 2 février, nous avons rencontré le président de la CC Médoc Atlantique, également maire de Soulac, pour lui demander de prendre ce dossier en considération. Il nous a informés vouloir rencontrer M. Castex, président de la SNCF. Aucune rencontre n'a eu lieu à ce jour... Cependant, une initiative est lancée par les maires de Parempuyre et de Macau concernant l'envoi d'un courrier public cosigné par tous les maires du Médoc, auprès du ministère des transports.
Notre association trouve inadmissible l'état dégradé de cette ligne, lien vital pour notre territoire. Panne de motrices vieillissantes, passages à niveaux défectueux et/ou bloqués, caténaire de 1500 volts sectionnée et tombée sur la voie à Talais le 20 février 2026 (photo) arbres couchés sur la voie (parcelles non entretenues par leurs propriétaires) affaissement du ballast près de Saint-Vivien par intrusion de l'eau des marais sous la voie. Les retards ou annulations inopinées peuvent aussi être la conséquence de retard des conducteurs venus en taxi de Bordeaux prendre leur service en gares de Lesparre, Pauillac ou Macau (au Verdon, il existe un foyer d'hébergement SNCF) ce qui impacte le manque de ponctualité récurent des employés, des lycéens et des étudiants.

La bonne dynamique démographique du Médoc enclenchée depuis quelques années, la nécessité du développement économique du nord de la presqu'île et son désenclavement justifient l'importance stratégique de cette ligne de Bordeaux à la Pointe de Grave. «Estuaire pour Tous» réitère ses exigences en particulier de fiabilité afin que les usagers disposent d'un service de qualité.

La ferme photovoltaïque au Verdon-sur-Mer

Le projet de ferme photovoltaïque au Verdon-sur-Mer représente une opportunité concrète pour la transition énergétique du Nord-Médoc. L'exploitation de l'énergie solaire sur ce territoire est une démarche cohérente qu'il convient de soutenir. Estuaire pour Tous a noué un dialogue constructif avec le porteur de ce projet EDF Power Solutions, ce qui nous a permis de faire valoir nos points de vigilance sur le respect des engagements environnementaux pris devant nous...
La sensibilité écologique et géographique de la pointe du Verdon impose une prudence rigoureuse. EPT a émis un avis favorable strictement subordonné au respect des conditions suivantes : garantie absolue du respect des zones humides et des couloirs de migration de la faune, adaptation technique des structures face aux risques d'aléas climatiques côtiers (vents, submersion, corrosion).
Au niveau de la sécurité incendie et l'accès des pompiers du SDIS, Estuaire pour Tous a aussi fait remarquer que certains éclaircissements doivent être apportés.

L'usine EMME

Suite à l'enquête publique (15/12/25-15/01/26) et avant son départ, le préfet a approuvé la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Bordeaux Métropole, ce qui permettrait la construction de l'usine EMME à Grattequina. A noter que le nouveau Conseil de Bordeaux Métropole, issu des élections municipales, n'a pas pu délibérer dans les délais impartis sur cette modification de son PLUi . Des recours ont été déposés en attendant la demande de permis de construire.
Pour les associations de protection de l'environnement, les collectifs de riverains et de nombreux élus, ce lieu, classé en zone inondable du Plan de Prévention des Risques Inondations, est inadapté. Les inondations du mois de février l'ont démontré.
Tout en étant consciente de la nécessité de développement économique et de valorisation des terrains du Port de Bordeaux, EPT a développé, dans sa contribution à l'enquête publique, son opposition au choix de ce site pour des raisons de sécurité et de protection de l'environnement.

La halle conchylicole à Port de Goulée

L'enquête publique concernant le projet de construction d'une halle conchylicole à Port de Goulée, commune de Valeyrac, s'est déroulée du 7 avril au 7mai (cf notre article blog du 16 avril).
Dans sa contribution, EPT a souligné l'objectif de revalorisation des ports estuariens dans leurs activités traditionnelles (conchyliculture, ostréiculture et pêche). Nos interrogations portent sur l'usage de l'eau et les nuisances olfactives. Ces questions nous semblent importantes à considérer pour que ce projet censé valoriser ce petit port ne contribue pas à détériorer son environnement apprécié lors des manifestations conviviales (marchés gourmands, feux d'artifices, pique-nique).

Le projet Pure Salmon

À ce jour le permis de construire aurait été accordé par la nouvelle préfète de Nouvelle-Aquitaine. Nous n'avons aucune confirmation, ni de la mairie du Verdon, ni de la CC Médoc Atlantique. Cette information reste donc au conditionnel.
L'avis consultatif du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques devrait être connu début juillet. Depuis quatre ans et demi nous sommes présents et engagés dans l'analyse de ce projet et nous publierons sur notre site les étapes à venir (www.estuairepourtous.org).

Plaisance nautique sur l'estuaire de la Gironde

Avec les *30 glorieuses*, l'estuaire de la Gironde n'a pas échappé à l'attractivité de son domaine maritime. Nombre de ses petits ports se sont transformés en port de plaisance modernes et se sont dotés, depuis cette dernière décennie, d'équipements en phase avec une prise de conscience environnementale de plus en plus assumée grâce au renforcement des lois sur la transition écologique.

Fruit de l'histoire et du travail des hommes, 27 petits ports de taille inégale sont construits ou aménagés le long des deux rives. Si le port de la Belle Etoile ne comporte que trois unités et les ports du Bermu, de Talais ou de By dix unités, les ports de Mortagne et de Meschers en accueillent entre 150 et 200.

Le port de Royan et Port-Médoc, avec mille bateaux chacun, concentrent les deux tiers de la flotte de plaisance estuarienne qui atteint à ce jour 2 983 unités immatriculées à quai. À cela s'ajoutent des bateaux stationnant à terre dans les jardins des particuliers ou dans des ports à sec de petite taille et qui doivent avoisiner les 300 embarcations.

On dénombre sur la rive gauche 1 310 bateaux et 1 673 sur la rive droite de l'estuaire, deux tiers à moteur et un tiers à voile. La flotte abritée actuellement représente une valeur patrimoniale d'environ 23 776 000 €, valeur moyenne calculée sur des embarcations de huit mètres (env. 12 000 € pour les voiliers et 6 000 pour les bateaux à moteur, pour une moyenne d'âge de 20 ans indique le magazine *Bateaux*).

D'autres dépenses incontournables telles que les assurances, la location d'une place à quai à l'année, les taxes sur la puissance des moteurs à quoi s'ajoutent entretien, réparations, achats de matériels de sécurité, et bien sûr carburants. Aussi, le port de Royan et Port-Médoc ont-il développé des offres de location d'anneaux à la journée ou pour quelques jours, afin d'accueillir les plaisanciers de passage et rentabiliser leurs installations (Port de Royan : 34 700 nuitées facturées 34,50 € chacune).

Globalement, on peut estimer que la plaisance estuarienne génère un chiffre d'affaires annuel avoisinant les 10 millions d'euros.

Les conséquences environnementales constatées concernent des fuites d'huile et de carburant et des pollutions annexes comme les déchets alimentaires jetés par-dessus bord, toutefois relativement minimes.

Le rejet des eaux noires est limité, car, bien souvent, les petites embarcations n'ont pas de toilettes à bord.

Enfin, et non des moindres, sont les problèmes des peintures marines pour les coques et les boiseries. Les fabricants proposent des produits moins polluants en réduisant la part de cuivre ou à base de résine. Une prise de conscience indispensable à la protection de l'estuaire semble émerger tant au niveau des fabricants que des plaisanciers. Espérons que les mesures prises seront respectées et appliquées !

Point extrêmement important :

un enjeu que portent ensemble les collectivités territoriales et des chantiers privés spécialisés. Effectuée par l'APER (asso pour la plaisance éco-responsable), la prise en charge de cette déconstruction est gratuite. Seul le transport du bateau reste à la charge du propriétaire connu. Certains matériaux sont recyclés mais une grande partie est incinérée ou enterrée dans des centres d'enfouissement agréés. De plus, l'APER s'occupe des démarches auprès de l'administration maritime.

EPT constate le poids économique que représente la plaisance nautique pour les territoires charentais et girondin. La prise en compte des impacts environnementaux est importante, elle semble en bonne voie. Nous veillerons à ce que la règlementation soit respectée.

(Sources : mairies et capitaineries des ports, Bateaux magazine)

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 :** Christian Gasset **- Photographies :** Monique Cheruette, CC Médoc Atlantique, Bruno Gasteuil, Christian Haas, Patrice Durbain **- 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/