

CONCERTATION POUR LA REQUALIFICATION ET LA RECOMPOSITION DE PORT-ARGELÈS – Mairie d'Argelès sur Mer (66 700)

REMARQUES DE :

- ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU RACOU,
- ASSOCIATION DE DEFENSE DES RESIDENTS ET DE L'ENVIRONNEMENT - ARGELES-SUR-MER - LA PLAGES - LE RACOU
- ASSOCIATION ARGELES NATURE ENVIRONNEMENT

Ces associations argelésiennes ainsi que les 13 350 signataires de la pétition : « *Sauvez le Racou-Non à l'extension de Port-Argelès* » s'opposent au projet d'extension portuaire vers le Racou.

Si le projet de rénovation du port est accepté par tous les argelésiens, il n'en n'est pas de même concernant son extension vers le Sud avec creusement d'un nouveau bassin de plus de 250 anneaux.

Un projet contraire aux promesses de campagne de la municipalité actuelle et contraire à la réglementation du SCoT littoral Sud de 2020

♦ Cette extension est contraire aux promesses du candidat aux élections municipales d'Argelès sur Mer de 2020, qui s'était engagé à réaliser un port à sec et non à creuser un nouveau bassin en zone naturelle

♦ Ce projet est contraire au SCoT littoral Sud de 2020 qui s'oppose à une telle extension portuaire et considère comme suffisant le nombre d'anneaux. Une modification du PLU et du SCoT serait donc nécessaire. Dans son avis motivé sur le prochain PLU d'Argelès sur Mer, la Commissaire Enquêtrice note dans son rapport : « *Il faut, cependant, souligner que le rapport de compatibilité entre le SCoT et le PLU est inversé. C'est au SCoT qui interdit tout nouveau équipement portuaire à flot de s'adapter au projet d'extension du port de la commune* ». Dans le cas présent, c'est une modification du PLU voulue par la Mairie qui va s'imposer au SCoT alors que ce doit être l'inverse.

♦ Cette extension ouvrira la porte à une urbanisation en continuité au Sud du port ne serait-ce que pour permettre son financement. Elle débutera par l'immeuble de la capitainerie et du Parc Marin déjà programmé et entraînera la disparition progressive de l'ensemble de la zone naturelle classée autrefois NDx (englobant la znieff de la Massane) dont la partie la plus proche du bassin a déjà été reclassée en UPb dans le PLU de 2017.

Cette coupure d'urbanisation NDx fut imposée à la Commune d'Argelès dans le POS de 1995 à la suite à la condamnation de la commune par le Tribunal Administratif de Montpellier (1991) et par le Conseil d'Etat (1993) pour non-respect, d'une part, de la « loi littoral » et, d'autre part, de la coupure d'urbanisation. Le Conseil d'Etat critiquait également une opération surdimensionnée. Le creusement de ce nouveau bassin représente donc un retour en arrière de près de 30 ans.

♦ Ainsi, alors que les SCOT et les PLU doivent obligatoirement prévoir des espaces naturels tenant lieu de coupure d'urbanisation, la commune d'Argelès s'affranchit du respect de l'article L 146-2 in fine, en recourant à des révisions partielles successives qui n'affectent pas en elles-mêmes une portion suffisamment significative du territoire communal mais qui, par accumulation, peuvent réduire, voire supprimer comme c'est le cas ici, une coupure d'urbanisation.

La Mairie et le bureau d'étude Elan voulant rendre le port « symétrique », on assistera dans cinq à dix ans, malgré les engagements verbaux de Monsieur le Maire, à une opération immobilière au Sud du port au niveau du parking du Valmarie, donc vers le Racou alors que celle-ci avait été bloquée en 1993. Elle se justifiera alors pour équilibrer le budget futur de la commune qui sera déficitaire étant donné l'importance de l'investissement réalisé. Pour la seconde fois, la commune n'aura pas respecté la coupure d'urbanisation, la première fois lors de la réalisation de la ZAC, la seconde fois lors de l'extension portuaire.

400 euros/an par ménage argelésien pendant 30 ans pour bétonner le littoral et permettre à plus de plaisanciers de faire du bateau ?

◆ Ces travaux d'extension s'élevant à 57 millions € (47 millions pour la « requalification » et 10 millions pour la réhabilitation de la digue Nord), ceci dans le cas où il n'y aurait aucun dépassement de budget, risquent de ne jamais être amortis financièrement. Les subventions publiques espérées comme les intérêts d'emprunt seront, au final, toujours payées par le contribuable

◆ Depuis le lancement de Port-Argelès (1974-1976), les erreurs de conception et de construction se sont succédées. A titre d'exemples, les quais ont été construits trop bas, le détournement de la rivière Massane dans le port oblige à des dragages fréquents, les erreurs dans la réalisation des digues portuaires ont nécessité des travaux successifs de confortement étant donné les zones d'affaissement de celles-ci. Le coût final de digues pour le contribuable argelésien va ainsi atteindre 18 millions €, soit 4 fois le coût prévu pour leur construction initiale.

◆ L'évolution future de la plaisance a-t-elle été anticipée ?

Les habitudes des plaisanciers se modifient et le marché de la plaisance a connu un gros trou d'air ces dernières années. Même en prenant en compte l'impact de la covid dans la baisse des ventes, le nombre d'immatriculations de bateaux neufs a fortement chuté.

La plaisance collaborative en plein développement avec la location de bateaux entre particuliers et la possibilité de ne plus louer sa place de port mais de s'abonner à une mise à disposition comme dans certaines régions peuvent permettre de faire la transition vers de futures années où les places seront trop nombreuses.

Les propriétaires de bateaux sont souvent des retraités qui arrêteront la plaisance dans de 5 à 10 ans. Le chiffre d'emplacements manquants ne prend pas en compte les demandes d'anneaux faites dans deux, trois, voire quatre ports différents du littoral catalan. On peut légitimement penser que de plus en plus de places de ports vont se libérer dans les années à venir. Preuve en est, les listes d'attente, dans certains ports, commencent à se raccourcir.

◆ Dans les ports français, près de 80 % des bateaux sont à moteur et ne dépassent pas 5 à 6 m. Ce constat justifie pleinement la création d'un port à sec tel que prévu en 1984 et dans le programme électoral de la municipalité actuelle et non le creusement d'un nouveau bassin.

Une meilleure gestion des emplacements et du profil des plaisanciers en développant des coopérations avec les ports voisins comme le suggère le SCoT, en interdisant les résidences hôtelières (Airbnb, le bon coin,...) et en enlevant les bateaux « ventouses » suffiraient. Ces solutions ont d'emblée été éliminées sans raison par le bureau d'études et la Mairie lors des trois ateliers de « pseudo-concertation ».

Un port de plaisance a-t-il vocation à devenir un nouveau lieu d'hébergement touristique installé sur le Domaine Public Maritime et un simple parking à bateaux ?

◆ Aujourd'hui, est-il financièrement justifié d'investir des dizaines de millions d'euros dans des infrastructures qui risquent d'être non rentables ou dépassées dans 10 ou 20 ans étant donné l'impact écologique majeur sur cette zone de littoral comportant des sites remarquables, l'un « classé », l'autre « protégé » et le dernier « inscrit » ?

Le marché de la plaisance a sa logique économique, mais il crée des nuisances majeures sur la nature.

Avec l'évolution actuelle, on pourrait créer 5 000, voire 10 000 anneaux supplémentaires sur le littoral catalan, ce serait sans fin et à quel prix pour notre département totalement défigurés, bétonnés, pour des bateaux qui ne sortent que quelques jours par an et qui servent, en fait, de résidence secondaire largement sous-utilisée installée sur le Domaine Public Maritime.

Un projet à l'encontre de la protection de l'environnement

◆ Sur le plan environnemental, cette extension se ferait donc au sein d'un site naturel, à proximité d'un site classé, au contact du site protégé de la Massane (Znieff II) et d'une zone Natura 2000 extrêmement fragiles et d'une importance majeure pour la biodiversité.

◆ Cette zone naturelle (N), tenant lieu de coupure d'urbanisation, reste le dernier rempart à une bétonisation continue de la façade maritime argelésienne ; On peut constater qu'elle se réduit progressivement, que la haie de chênes blancs serait détruite par le creusement du nouveau bassin et que le corridor écologique débouchant sur la znieff et une zone Natura 2000 entre le bassin portuaire et la route d'accès au Racou est susceptible de disparaître demain lors d'une prochaine modification du PLU.

◆ L'augmentation prévue du nombre de bateaux de 30 % va accroître la pollution au sein de la baie du Racou, site extrêmement touristique, qui a déjà vu disparaître les restes de son herbier de posidonies topographié par l'université de Perpignan seulement en 1984, soit dix ans après la construction de l'avant-port. La convention de Berne comme le SCoT Littoral Sud 2020 impose pourtant la préservation des « herbiers de posidonies jouant un rôle régulateur de la houle, limitant les phénomènes d'érosion . » Enfin, sur un plan pratique, que fera-t-on des terres et du sable extraits du nouveau bassin ? Quels impacts ce creusement, la bétonisation des quais, les nouvelles voies d'accès et l'afflux touristique auront-ils sur le reste de zone naturelle et la znieff voisine ?

◆ Il est à rappeler que, depuis leur construction en 1974-1976, les digues portuaires perturbent, les courants littoraux provoquant l'érosion de la plage du Racou située en aval transit du port et menaçant ainsi la survie du vieux village et du site « remarquable » du Racou. Aucune protection de la plage n'a depuis été réalisée alors que la digue Nord va être reconstruite pour un coût de 10 millions €. Au total, la commune, donc le contribuable argelésien, aura dépensé 18 millions d'euros pour des jetées défectueuses entraînant la disparition d'un des sites les plus emblématiques de sa ville.

Demain, le Racou va être pris en étau entre, d'un côté, l'extension programmée d'un port entaché d'illégalité et, de l'autre, le recul du trait de côte provoqué par ce même ouvrage public. A terme, sans protection, le Racou est promis à une « recomposition spatiale » du site avec disparition du site inscrit du vieux village de sable laissant la place à une opération immobilière en continuité avec l'extension portuaire.

La pétition lancée en août 2021 sur change.org : « Sauvez le Racou- Non à l'extension de Port-Argelès » a recueilli, à ce jour, 13 350 signatures ce qui démontre l'attachement des argelésiens et des vacanciers à la protection du Racou, mémoire du littoral roussillonnais, et à la préservation de l'espace naturel et protégé entre le port et le Racou. Parmi les 13 350 signataires qui se sont déclarés hostiles à l'extension portuaire, on compte plus de 400 argelésiens et 3 200 habitants du département. Les autres signataires sont des vacanciers, soit propriétaires d'une résidence secondaire sur Argelès, soit de passage.

L'aménagement du territoire et, plus particulièrement la préservation de la façade maritime, exige de penser aux générations futures et non de rester dans le court terme de la recette financière immédiate. Ces infrastructures ne seront jamais globalement rentables pour la société et il vaudrait mieux, simplement, rentabiliser et améliorer l'existant pour respecter la nature et les plages qui nous environnent. Les appétits touristiques et l'argent facile ne justifient plus ces transformations d'un autre temps.

*

*

*

*

Au Racou, le 11 janvier 2022

Contact : michelguiu@wanadoo.fr – Mobile : 06 86 57 77 40

Le Racou



Scannez-moi !