



Direction générale aménagement

Direction infrastructures

Service infrastructures maritimes
et voies navigables

Référence : SIMVN/FLH/MLL/CR9054

Nantes, le 24 octobre 2019

compte rendu de réunion

Date de la réunion : 23 octobre 2019

Lieu de la réunion : Salle du Grand Bleu – La Turballe

Objet : **Projet d'aménagement du port de la Turballe Commission spécifique n°05 – Environnement**

Participants :

F. LE HENANFF – S. BROSSAUD – L. GARLAND : CD44 – Maîtrise d'Ouvrage
C. DUMERGUE – A. HOURQUET : EGIS – Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO)
A. RIOUX – A. MARTINEAU : SAFEGE – AMO Environnemental
P. GAILLARDON : CNT – Représentant des plaisanciers
P. THUAULT : CLUP – Représentant des plaisanciers
C. PITHOIS – C. ROBERT : Représentantes de la Mairie de La Turballe
D. ESTAY : Vert Pays Blanc et Noir – Représentante des associations environnementales
Y. BOURDON : France Nature Environnement – Représentant des associations environnementales
J. CUDENNEC : Bretagne Vivante et Eau et Rivières de Bretagne – Représentant des associations
environnementales
M. PALLADIN – D. LE RAY : Représentants de la SAEML LAPP
G. BOUKABZA : ADSPLT – Représentante des riverains

Diffusion :

Direction (SF, MG)
Service infrastructures maritimes et voies navigables (SIMVN)

1 - Objectifs de la réunion

Dans le cadre de son projet d'aménagement du Port de La Turballe, le Département a lancé un comité consultatif local constitué de représentants des différentes catégories de personnes concernées par le projet.

Des commissions spécifiques sont organisées afin de travailler en groupes réduits sur différents aspects du projet. Le contenu des échanges exprimés lors de cette commission spécifique sera restitué lors des comités consultatifs locaux.

La cinquième commission spécifique s'est tenue ce 23 octobre 2019, sur la thématique 'Environnement'.

L'ordre du jour de cette commission spécifique est le suivant :

- Rappel du projet ;
- Volet terrestre ;
- Volet maritime ;
- Volet commun ;
- Calendrier et échanges.

2 - Compte rendu des échanges

La commission spécifique a fait l'objet d'une présentation générale par l'AMO Environnemental SAFEGE, entrecoupée d'échanges avec les participants.

Pour plus de détails sur la présentation réalisée, le support projeté lors de la réunion est également disponible sur le site du projet :

<https://participer.loire-atlantique.fr/processes/portdelaturballe>

Introduction

M. Le Henanff, Chargé d'Opération au Conseil Départemental de Loire Atlantique introduit la présentation après un tour de table.

Mme. Rioux, Chef de projet SAFEGE en charge de l'AMO Environnemental, présente le sommaire de la présentation.

Un représentant réagit sur le point suivant :

- Les compte-rendus présentés sur la plateforme sont trop succincts, et ne reflètent pas l'intégralité des discussions.

Rappel du projet

Mme. Rioux présente le projet prévu et les étapes principales des deux phases de travaux.

M. Le Henanff précise que la solution retenue parmi les différents scénarios envisagés au stade de l'Avant-Projet, va prochainement être annoncée. Cette solution s'approcherait du scénario 3 présenté lors de la réunion.

Volet terrestre

Rappel des enjeux faune/flore terrestres

M. Martineau poursuit la présentation en rappelant les espèces d'intérêt présentes sur le site.

Rappel des enjeux faune/flore terrestres

Mme Rioux et M. Martineau poursuivent la présentation en présentant les enjeux terrestres.

- Effets sur la faune et la flore
 - Respect des emprises de pelouse des sables fixés et éphémères des hauts de plages ;
 - L'Agence française pour la biodiversité a réalisé un pré-avis pour cibler les espèces impactées, pour lesquelles l'étude d'impact doit présenter un état des milieux et des effets.
 - Avifaune :
 - Mise en place de mesures d'évitement (Eviter les périodes de reproduction) et d'un suivi spécifique du Pipit maritime.
 - Pas de travaux sur la criée, lieu de nidification du Goéland argenté.
 - Mise en place de mesures de réduction du bruit de chantier.
 - Possibilité de modification du calendrier de travaux.
- Acoustique aérienne

- Réalisation de trois mesures d'état initial (niveau sonore global, niveau sonore médian, niveau sonore stable).
- Division du site selon les aires de sensibilité.
- Démarche afin de définir les contributions acoustiques maximum autorisées. Les émergences sont les valeurs autorisées pour dépasser le niveau sonore résiduel. Elles permettent de définir des niveaux autorisés où les perturbations ne sont pas qualifiées comme une nuisance.
- Modélisation de l'impact acoustique en phase travaux sur 5 points. La seule source impactante pour les riverains provient des opérations de battage/trépanage. Le scénario le plus défavorable a été modélisé. Les opérations de battage seront toutes situées en phase 2. Des mesures de réduction ou d'atténuation sont envisagées afin de diminuer le niveau sonore (jupe de protection acoustique de battage, écran acoustique, changement des modalités de pose des pieux).
- La centrale à béton, n'engendre pas de dépassement des critères de bruit, mais selon la puissance acoustique réelle en chantier (mesure prévue) pourra être protégée afin de réduire son impact sonore.
- Trafic
 - Analyse d'une base de données de comptages permanents du CD44 afin de cibler les périodes de trafics ;
 - Objectif d'optimisation des approvisionnements et du trafic selon les périodes de l'année et les heures de pointe.
- Aire de préfabrication des blocs
 - Le site de la Marjolaine n'est pas retenu car il est situé sur une zone potentiellement humide au sud (recensement des zones humides potentielles du site de la DREAL) et à proximité d'habitations au nord ;
 - L'aire de préfabrication des blocs est prévue d'être basée sur l'aire de réparation navale afin d'initialiser la préfabrication. Le terre-plein créé à l'avancement des travaux permettra d'accueillir la centrale par la suite. Ce site permet de limiter les trafics routiers et les nuisances de voisinage.

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- Il sera nécessaire de mettre en place un vrai balisage et une zone d'exclusion pour le Pipit qui est impacté par le bruit.

Il sera possible d'ajuster le calendrier suivant les périodes à éviter.

- Les bernaches n'ont pas été citées et sont généralement présentes à Pâques.

L'étude IDRA Bio Littoral a bien recensé cette espèce sur les rochers nord. Les mesures prises pour les autres espèces seront également valables pour les bernaches ou toutes les autres espèces (ne pas perturber la reproduction, ne pas toucher aux aires d'alimentation, réduire le bruit global du chantier).

- A quelle période a été réalisé l'état initial acoustique ?

Il a été réalisé en janvier, ce qui est préférable car le bruit de fond est moindre et conduit à imposer des seuils plus exigeants.

- Quel est le bruit d'une centrale de préfabrication ?

Le malaxeur fait forcément du bruit, mais ce ne sera pas très impactant pour les riverains et sera inférieur au seuil fixé. Des mesures de réduction du bruit pourront être mises en place à l'aide d'un écran acoustique permettant de limiter l'influence du vent.

- Comment seront gérées les poussières émises par la centrale ?

Une centrale de préfabrication est une installation ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) soumise à une réglementation stricte. Il y aura

nécessairement des moyens de limitation des émissions de poussières et de gestion des eaux de rejets.

- Le bruit du transport routier a-t-il été modélisé ?

Il a été modélisé des sources à 80 dB et 90 dB, et une extrapolation pourra en être faite.

- Est-il envisageable de prévoir un transport maritime plutôt d'un transport terrestre ?

L'implantation de l'aire de préfabrication sur site permettra déjà de limiter le trafic. Les conditions d'approvisionnement des matériaux seront ouvertes aux variantes des entreprises qui pourront proposer un approvisionnement terrestre et/ou maritime. L'analyse de l'impact environnemental sera un critère lors de l'analyse des offres des entreprises. Les mesures de protection et de réduction prises vis-à-vis de l'environnement seront favorisées dans la notation guidant le choix de l'entreprise. De plus, le transport maritime n'est pas forcément le plus écologique car il implique des contraintes notamment pour le déchargement (débarquement des matériaux et apport jusqu'au site des travaux, provenance des matériaux potentiellement plus lointaine que par transport routier). Ces différents aspects seront regardés de façon globale selon les réponses des entreprises.

- Un constat initial des bâtiments alentours est-il prévu ?

Un constat d'huissier sera réalisé avant le début des travaux, puis un suivi vibratoire pourra être envisagé pendant le chantier.

- Les offres variantes seront-elles autorisées de la part des entreprises ?

Les offres variantes seront autorisées et cadrées. Elles concerneront certains critères spécifiques tels que le transport de matériaux ou les mesures prises vis-à-vis de l'environnement.

- L'impact environnemental d'un tel projet à long terme est-il pris en compte ?

Les mesures prises seront regardées dans leur globalité. Un cadre sera défini au cahier des charges et les variantes seront orientées. L'étude d'impact se doit de proposer des suivis post travaux.

Volet maritime

Rappel des enjeux faune/flore terrestres

Mme Rioux et M. Martineau poursuivent la présentation en présentant les enjeux maritimes.

- Effet acoustique sous-marin en phase travaux
 - Dragage / déroctage pris en compte sans l'effet protecteur des digues (scénario majorant) ;
 - Battage des pieux pris en compte avec l'effet protecteur des digues, puisque tous les battages se feront en phase2 ;
 - Le niveau de bruit ambiant sous-marin est de 98.9 dB ref.µPa. L'unité de mesure acoustique sous-marin est différente de l'aérienne. Le niveau de bruit ambiant sans perturbation anthropique est généralement compris entre 80 et 100 dB ref.µPa. Pour une meilleure compréhension, l'étude d'impact comprendra un rappel des valeurs usuelles de bruit sous-marin.
 - Impact sur la faune marine : marsouin commun et dauphin commun.
 - Les seuils atteints lors du dragage/déroctage, battage de pieux et micro-minage sont présentés ;
 - Le micro-minage présente un niveau de bruit pouvant entraîner une perte de sensibilité réversible pour les marsouins communs autour du chantier. Le scénario est modélisé sans l'effet protecteur de la digue, mais la moitié du déroctage sera réalisé après construction de la digue.

- Des mesures d'évitement et de réduction seront mises en place afin de favoriser l'absence de mammifères dans la zone des effets ; (surveillance, effarouchement, enregistrements)
- Courantologie
 - La modélisation numérique de l'évolution du trait de côte montre que l'essentiel du linéaire côtier présente la même réponse en l'absence ou en la présence des aménagements.
- Agitation dans le port
 - Modélisation de la houle du large et du clapot ;
 - Prise en compte des différents scénarios d'AVP.
- Traitement des eaux de rejet : les eaux pluviales, les eaux de l'aire de réparation navale font l'objet de gestions spécifiques.
- Modélisation des panaches turbides en phase travaux
 - Etudes en cours
- Mouvements de matériaux
 - L'objectif vise une réutilisation de 100% des matériaux en phase 1.

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- Qu'en est-il de l'impact sur les activités humaines sous-marines ?

Un rayon de protection de 750m sera mis en place pour le minage. Pour les plongeurs, des avis et informations seront transmis afin de prévenir des opérations.

- Que signifie BRH ?

Un BRH, utilisé pour le déroctage, signifie brise-roche hydraulique.

Volet commun

Mme Rioux poursuit la présentation en présentant le volet commun. Un écologue de chantier s'assurera du suivi des mesures environnementales et des milieux, pendant et après les travaux. Ce suivi concernera également les bonnes pratiques de chantier (prévention des pollutions accidentelles).

Calendrier et échanges

Mme Rioux rappelle les prochaines échéances liées au projet :

- La remise du dossier d'Autorisation Environnementale est prévue pour décembre 2019.
- Trois à quatre mois d'instruction sont ensuite nécessaires avant le début de l'enquête publique prévue pour avril.
- La construction de l'Arrêté Préfectoral par les Services de l'Etat suivra l'enquête publique et peut durer de 9 à 12 mois.

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- La récupération des eaux grises et eaux noires est-elle prévue dans le projet de nouvel avant-port de plaisance ?

La récupération de ces eaux est prévue dans l'Avant-Projet et est intégrée au projet.

- Dispose-t-on à ce jour d'un schéma du projet définitif ?

Le Président du Conseil Département de Loire Atlantique va prochainement statuer de la solution à retenir pour la suite des études. L'orientation penche vers une solution ambitieuse avec notamment l'éloignement de la digue et l'agrandissement de l'aire de carénage et de l'avant-port. C'est le scénario présentant le plus d'augmentation de surfaces.

- Pour quand est prévu le début des travaux ?

Le démarrage des travaux est prévu pour fin 2020.

Le prochain comité consultatif local se tiendra en novembre pour la présentation de l'AVP et des commissions spécifiques. La date n'est pas encore fixée.