



Direction générale aménagement

Direction infrastructures

Service infrastructures maritimes
et voies navigables

Référence : SIMVN/FLH/MLL/CR9039

Nantes, le 30 juillet 2019

compte rendu de réunion

Date de la réunion : 30 juillet 2019

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

Objet : **Projet d'aménagement du port de la Turballe Comité consultatif local n°02**

Participants :

F. LE HENANFF : CD44 – Maître d'Ouvrage
C. DUMERGUE - A. HOURQUET : EGIS – Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO)
N. FRAYSSE : BRLi – Maîtrise d'Œuvre (MOe)
A. TRAVERS : SCE – Maîtrise d'Œuvre (MOe)
G. VINCENT : TBM – Etudes Réglementaires
A. MARTINEAU : SAFEGE – Etudes Réglementaires
D. LE RAY : SAEM LAPP – Représentant de la SAEM LAPP
Y. BOURDON : France Nature Environnement – Représentant des associations environnementales
S. HENAFF : SRT – Représentant des plaisanciers
P. GAILLARDON - J. LOHEAC : CNT – Représentants des plaisanciers
A. ANDRE : GPAT – Représentants des pêcheurs
E. DURAND : MGEM – Représentant de la réparation navale
G. BOUKABZA : Phaidra – Représentants des riverains
J-J. MURIENNE : Coopérative maritime – Représentant des commerçants
C. ROBERT – M. THYBOYEAU : Représentants de la mairie de la Turballe

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. Ce comité consultatif s'inscrit dans la volonté du Département de co-construire le projet avec l'ensemble des parties prenantes.

Le second comité consultatif local s'est tenu ce 30 juillet 2019.

Ce comité consultatif local se réunira de nouveau début novembre 2019 pour la présentation du projet qui sera soumis à enquête publique, et la restitution des commissions spécifiques.

L'ordre du jour de ce second comité consultatif local est le suivant :

- Présentation des études préliminaires ;
- Inscription aux commissions spécifiques de septembre 2019.

2 - Compte rendu des échanges

Le comité consultatif local a fait l'objet d'une présentation générale par le Maître d'Œuvre, 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 avec les éléments suivants :

- Rappel de l'ordre du jour ;
- Les documents présentés ce jour viennent d'être terminés, et ne sont pas encore disponibles sur la plateforme. Ils seront disponibles sous une dizaine de jours, après validation des études par le Département ;
- Validation du compte-rendu du comité consultatif local n°01 avec les représentants.

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- Une remarque est présente sur la plateforme relative à l'étude acoustique initiale.

L'étude a pour vocation de faire un état initial et d'identifier les émergences. Une réponse détaillée sera apportée lors de la commission spécifique n°01 sur l'environnement, se tenant le 30/07/2019.

- La chronologie des sessions de travail n'est pas présentée dans le compte-rendu du comité consultatif local n°01.

Les dates des différentes réunions sont présentes dans le support de présentation mis en ligne sur la plateforme avec le compte-rendu.

Un tour de table des participants est effectué.

Rappel de la démarche initiée, des enjeux et des orientations du projet

M. Fraysse, Directeur de projet BRLi au sein du groupement de Maîtrise d'Œuvre présente :

- Les enjeux du réaménagement ainsi que les difficultés identifiées ;
- Les démarches engagées, aboutissant à la définition des opérations et du budget ;
- Les orientations retenues ;
- Les questions en suspens :
 - Quelle est la pertinence économique du projet ?
Réalisation d'une étude de marché et d'une étude socio-économique afin de traduire des données économiques en besoins de surfaces et linéaires de quais.
 - Comment obtenir un niveau de protection suffisant pour accueillir les activités et quelle est l'efficacité contre l'agitation ?
Optimisation géométrique du projet (longueur de digue, besoin d'un épi, position de l'épi, scénarios géométriques).

Etudes de Maîtrise d'Œuvre

M. Fraysse poursuit la présentation en détaillant les études de maîtrise d'œuvre :

- La mission du maître d'œuvre est de réaliser les études et de suivre les travaux.
- Les études techniques permettent une sécurisation des choix avant les études détaillées et le suivi des travaux.
- Les études techniques sont menées de mai à octobre 2019.

- Les études techniques finalisées à ce jour, ont été réalisées en parallèle et de façon itérative (études préliminaires, études hydrauliques, étude socio-économique, étude de diagnostic des ouvrages immergés).
- Les études d'Avant-Projet sont prévues pour début octobre 2019.
- Ces études techniques fiabilisent et affinent les hypothèses de concertation et nourrissent les études environnementales et réglementaires (étude d'impact).
- Le groupement de maîtrise d'œuvre est composé des sociétés BRLi et SCE.

Présentation de l'étude socio-économique

M. Fraysse poursuit avec la présentation de l'étude socio-économique, réalisée dans le cadre de la mission :

- L'écosystème de La Turballe est basé sur :
 - 4 activités principales (pêche, plaisance, réparation navale et transport passagers) ;
 - Des riverains et un hinterland ;
 - L'arrivée d'une nouvelle activité (navires de maintenance du parc éolien).
- Toutes ces activités sont liées.
- Les diagnostics et tendances sont présentés par activité.
- Un tableau présente les Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces (AFOM) du Port de La Turballe.
- La pertinence de l'aménagement du port est confirmée.
- Le port de La Turballe se trouve dans un bon état économique mais son potentiel de croissance est limité par les infrastructures.

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- On est loin de la tendance indiquant des consommations moindres en carburant à court/moyen terme grâce à une optimisation des carènes et des moteurs hydrogènes. La flotte a plus de 20 ans d'âge et n'est pas renouvelée régulièrement.
- Le risque du Brexit ne peut pas être considéré comme mineur, car il conduit à un arrêt de la flotte par moment, ayant un impact négatif.

Présentation des études d'agitation

M. Fraysse présente les études d'agitation :

- Trois grands scénarios ont été testés (état actuel de référence, solution prévue dans le programme avec un terre-plein de 0,7 ha, solution avec un terre-plein de 1 ha).
- Les valeurs acceptables sont de 0,40 m pour la plaisance et 0,60 m pour la pêche et les barges.
- Les résultats d'agitation sont présentés sans porte anti-tempête :
 - Dans le cas actuel, une agitation dans le bassin pêche > 1m ;
 - Dans le scénario programme, une houle dans le bassin pêche est encore présente ;
 - Dans le scénario d'agrandissement du terre-plein, l'agitation est faible.

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- L'entrée dans le port est compliquée en cas de houle du large, les navires sont projetés vers la plage

Une solution est présentée avec l'épi décalé de 80 m vers l'intérieur du port, permettant une entrée plus facile.

- Les pêcheurs pensent que la darse permet d'atténuer la houle

En effet, la darse permet de concentrer l'agitation. Il y a la possibilité de créer un talus en enrochements dans la darse au lieu d'un quai vertical, afin d'amortir encore plus l'agitation.

- Etude des scénarios au regard des impacts sédimentaires sur les plages, notamment la plage des Bretons

Les impacts sédimentaires sont étudiés pour chaque scénario. Une comparaison du trait de côte en l'absence de projet et avec la réalisation du projet, n'indique pas d'impact visible. L'évolution du trait de côte est sensiblement la même.

- Le niveau d'agitation au niveau du quai EMR est important.

Une part majeure de l'agitation est absorbée par le talus et le quai sur pieux. Les navettes de maintenance peuvent accepter jusqu'à 70 à 80 cm de houle de face. Si l'agitation est supérieure, un repli des navettes est prévu dans la convention avec EDF.

- Les secteurs de vent pris en compte ne sont pas précisés.

28 scénarios ont été modélisés avec le vent et les houles du large déterminés grâce aux satellites. Les scénarios de houle prennent en compte le vent, les courants et les niveaux d'eau.

- La simulation d'une configuration avec la porte fermée n'a pas été modélisée.
- La grande plaisance n'a pas lieu d'être, il n'y a pas d'unités supérieures à 12/14 m.
- L'accueil événementiel doit être considéré pour les bateaux Figaros à foils.

Présentation des scénarios géométriques

M. Fraysse présente les scénarios géométriques :

- Les scénarios varient notamment en fonction de la position de l'épi, la surface de terre-plein, la surface de l'avant-port.
- L'agitation est diminuée notamment par le couple musoir-épi, dont la position est à faire varier.

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- Les filets de pêche nécessitent un espace important à intégrer dans le projet.
- L'entrée du port doit être à 300 m de la plage.

Le musoir peut être décalé de 80 m, laissant un espace plus important pour l'entrée dans le port.

- L'entrée du port est diminuée (épi en vis-à-vis du quai EMR), il y a un risque avec la cale de mise à l'eau, l'espace est restreint. De plus, il ne reste plus qu'une quinzaine de places pour la plaisance.

La solution choisie dépendra de ces critères mais également du niveau d'agitation et du montant d'investissement.

Présentation des scénarios économiques

M. Frayse présente les études économiques :

- Trois grands scénarios ont été testés (état sans projet au fil de l'eau, solution prévue dans le programme avec un terre-plein de 0,7 ha, solution avec un terre-plein de 1 ha).
- La synthèse de l'étude indique que le retour sur investissement ne dépend pas que de la géométrie des ouvrages, mais également du dynamisme des acteurs, et de la création d'activité.
- Le déroctage se fera probablement grâce à du micro-minage, ayant moins d'impact sur les mammifères marins que le minage.
- Les scénarios d'évolution du trait de côte sont présentés.

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- Etudes de courantologie

Une étude a été menée et prise en compte pour définir les scénarios d'agitation. Une autre étude est prévue pour mesurer les remises en suspension de fines en phase travaux.

- Coût de la surface supplémentaire en terre-plein

Le coût d'augmentation de surface du terre-plein est de 1,7 M€ et sera affiné en phase AVP. Cet investissement est compensé grâce au surplus d'activité généré par la création de surface.

- Phasage

La digue et le terre-plein seront construits en phase n°1, dans la limite de la ligne budgétaire. L'AVP permettra d'affiner les coûts et de déterminer si l'épi peut être construit en phase 1 également.

- Modification des limites administratives du port

Le travail de définition des limites administratives est en cours avec la commune.

Planification des prochaines commissions

Les inscriptions pour les commissions spécifiques de septembre ont été réalisées.

- Commission spécifique des flux en phase exploitation

Cette commission spécifique se tiendra le mardi 17/09/2019 de 9h30 à 12h.

- Commission spécifique des interfaces ville-port

Cette commission spécifique se tiendra le mardi 17/09/2019 de 13h30 à 16h.

- Commission spécifique des flux en phase travaux

Cette commission spécifique se tiendra le mardi 24/09/2019 de 9h30 à 12h.

Le Maître d'Œuvre lance un appel aux usagers et riverains ayant connu les précédents travaux du port de La Turballe (notamment construction du terre-plein Garlahy ou approfondissement du port). Des témoignages de leur ressenti lors des travaux, ainsi que des photos sont demandés.