



Nantes, le 19 décembre 2019

compte rendu de réunion

Direction générale aménagement

Direction infrastructures

Service infrastructures maritimes
et voies navigables

Référence : SIMVN/FLH/MLL/CR9065

Date de la réunion : 18 décembre 2019

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

Objet : **Projet d'aménagement du port de la Turballe Comité consultatif local n°3**

Participants :

S. BROSSAUD - S. FAIVRE - L. GARLAND - B. LEBEAU - F. LE HENANFF : CD44 – Maître d'Ouvrage
C. DUMERGUE - A. HOURQUET : EGIS – Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage (AMO)
V. AZEMARD : BRLi – Maîtrise d'Œuvre (MOe)
A. RIOUX : AMO Environnemental
D. LE RAY : SAEML LAPP – Représentant de la SAEML LAPP
D. ROUSSEAU : DDTM 44 / DML
E. DURAND : MGEM – Représentant de la réparation navale
D. ESTAY : Vert Pays Blanc et Noir – Représentante des associations environnementales
Y. BOURDON : France Nature Environnement – Représentant des associations environnementales
J. CUDENNEC – Représentant des associations environnementales
S. HENAFF : SRT – Représentant des plaisanciers
P. GAILLARDON – P. THUAULT : CNT – Représentants des plaisanciers
A. ANDRE - V. BUSTAMENTE : GPAT – Représentants des pêcheurs
S. BLANCHET : COREPEM – Représentante des pêcheurs
A. LEHOCHÉ : Représentant des pêcheurs
E. MONICE : Armateurs
H. JAIR : Représentant de la SNSM
G. BOUKABZA : Phaidra – Représentants des riverains
J-J. MURIENNE : Coopérative maritime – Représentant des commerçants
M. THYBOYEAU : Représentants de la mairie de la Turballe

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 souhaité lancer 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 troisième et dernier comité consultatif local de la phase études s'est tenu ce 18 décembre 2019.

Ce comité consultatif local avait pour but de restituer les différentes commissions spécifiques ayant eu lieu entre juillet et novembre, et de présenter l'avant-projet finalisé qui sera soumis à enquête publique.

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

- Rappel de la démarche initiée,
- Apports des comités consultatifs,
- Choix du scénario,

- Rappel des échéances,
- Questions.

2 - Compte rendu des échanges

Le comité consultatif local a fait l'objet d'une présentation générale par l'équipe de Maîtrise d'Ouvrage, suivie 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

Monsieur Le Henanff, Chargé d'Opération au Conseil Départemental de Loire-Atlantique introduit la présentation et présente le déroulé de la séance.

Un tour de table des participants est effectué.

M. Le Henanff rappelle les différents intervenants constituant l'équipe de Maîtrise d'ouvrage.

Rappel de la démarche initiée

M. Le Henanff présente les évolutions et aménagements ayant eu lieu sur le port de La Turballe au fil des années.

Il poursuit en présentant les différents enjeux liés au réaménagement du port.

Il résume les démarches engagées dans ce sens par le Département depuis l'étude de faisabilité en 2016, jusqu'à la réunion publique de présentation des études d'Avant-Projet, se tenant le 18 décembre 2019.

Il précise notamment l'apport important des comités consultatifs et commissions spécifiques dans le choix d'un scénario de projet, afin de répondre au mieux aux attentes des usagers. Ce troisième comité consultatif est le dernier de la phase études mais de nouvelles réunions pourront être organisées pendant la phase travaux sur des points clés tel que le phasage travaux.

M. Le Henanff présente les différents stades de prise en compte des besoins des usagers dans le projet :

- Etude de faisabilité,
- Etude de programmation,
- Orientations retenues,
- Etudes techniques.

Madame Brossaud du service Participation Citoyenne au Conseil Département de Loire Atlantique poursuit en présentant les objectifs du comité consultatif local, ainsi que les rôles des représentants et du Département.

Elle précise que ce comité a été fructueux et constructif avec de nombreux apports pour le projet, grâce à une bonne communication et une transmission efficace des questions/réponses par les différents représentants.

Elle détaille les différentes catégories d'intervenants et le nombre de représentants intervenus au cours des comités. Elle précise le lien internet permettant de retrouver les différents documents, études, présentations et compte-rendus.

M. Le Henanff poursuit en détaillant le déroulé des sessions de consultation des représentants ayant eu lieu, en faisant un parallèle avec l'avancement des études. La progression s'est faite de manière concomitante afin d'alimenter les études avec les besoins et avis des usagers. Ce processus de consultation en phase études se termine par le dépôt du dossier de demande d'Autorisation Environnementale Unique le 20 décembre 2019.

Apports des comités consultatifs

Mme Dumergue, chef de projet EGIS en charge de l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage présente les supports de réflexion issus des Etudes Préliminaires et les apports des comités consultatifs :

- Décalage de l'entrée du port à plus de 300 m de la plage,
- Volonté de ne pas réduire la capacité de l'avant-port,
- Non comblement de l'ancienne darse qui permet l'amortissement de l'agitation dans le bassin pêche,
- Positionnement de la nouvelle cale de mise à l'eau à l'intérieur de l'avant-port.

Mme Rioux, chef de projet SAFEGE en charge de l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Environnementale, présente avec la présentation des études environnementales et les apports des comités consultatifs :

- Demande d'information sur le panache turbide généré par les travaux,
- Demande d'information sur les flux générés par les travaux,
- Demande d'information sur la modification du trait de côte générée par les travaux,
- Demande de prise en compte de l'impact cumulé des travaux avec le parc éolien,
- Demande d'information sur le bruit généré par les travaux,
- Demande de prise en compte de la gestion des eaux grises et noires.

M. Azemard, chef de projet BRLi en charge de la Maîtrise d'œuvre, présente les interfaces Ville-Port et les apports des comités consultatifs :

- Volonté de conserver la vision sur les activités portuaires,
- Prise en compte des modes alternatifs de déplacement avec notamment des stationnements pour vélo aux abords du port.

M. Azemard présente ensuite les flux en phase exploitation et les apports des comités consultatifs :

- Proposition de trouver un terrain extra port pour étendre les filets en cas de réparations importantes – Demande de décompte des surfaces perdues et de compensation
- Préférer une signalétique renforcée à une séparation physique pour les piétons
- Optimiser les stationnements – Gérer les accès

M. Azemard présente ensuite les flux en phase travaux et les apports des comités consultatifs :

- Nécessité d'anticiper les périodes de réduction de la largeur du chenal ou blocage ponctuel et d'informer les usagers en amont (avis aux navigateurs)
- Nécessité de gestion des approvisionnements (plages horaires et itinéraires)

- Nécessité de gestion des circulations à travers les zones d'activités
- Limiter les emprises chantier et préférer un positionnement en contact direct avec les zones de travaux

Mme. Rioux présente les enjeux environnementaux (faune/flore terrestres, bruit, trafic routier, environnement maritime) et les apports des comités consultatifs :

- Nécessité de gestion stricte de l'aire de préfabrication des blocs en béton
- Nécessité d'intégrer un critère environnemental dans les modalités de sélection des entreprises travaux
- Nécessité de prévoir une information aux pratiquants d'une activité sous-marine (rayon de protection pour certaines opérations)

M. Le Henanff poursuit en présentant les différents scénarios étudiés au stade Avant-Projet.

Choix du scénario

Mme. Dumergue présente les études de maîtrise de l'agitation pour les différents scénarios.

M. Le Henanff poursuit en présentant le scénario Avant-Projet retenu. Le scénario retenu permet la maîtrise de l'agitation dans le port et le déploiement le plus ambitieux.

M. Azemard présente les types de travaux qui vont être réalisés.

Mme. Rioux présente un focus sur l'étude d'impact avec notamment les différentes mesures de réduction et d'évitement qui devront être mises en place lors des travaux.

Rappel des échéances

M. Le Henanff présente les prochaines échéances du projet jusqu'à l'obtention de l'Arrêté d'Autorisation et le début des travaux.

Questions

Les représentants réagissent sur les points suivants :

- Comment seront évaluées les incidences des vibrations du déroctage ?

Des contrôles d'état initial et final par constat d'huissier sur une zone définie dans et autour du périmètre de travaux. Les vibrations engendrées par le battage sont longues mais atténuées par la distance, celles engendrées par le micro-minage sont courtes et peu ressenties en terrestre. Un suivi vibratoire en phase travaux sera réalisé au regard du matériel utilisé.

- Quelle sera la place réservée aux pêcheurs pendant les travaux pour étaler les filets ?

Des terrains extra-port sont disponibles et pourront être réservés aux pêcheurs pendant la phase travaux. La maîtrise foncière pourra être organisée en accord avec la Mairie et Cap Atlantique. Un terrain d'une surface d'environ 200m x 100m serait nécessaire. Les surfaces intra-port actuelles et futures sont sensiblement équivalentes, mais seront réorganisées et rationalisées. La porte anti-tempête pourra être déposée en deuxième phase si les pêcheurs sont d'accord.

- Un problème pourrait se poser pour l'accès à ces terrains extra-port avec les camions enrôleurs 3.5t.

Le terrain au niveau du hangar, près du site de la Marjolaine n'est pas situé loin du port.

- Quelle surface sera nécessaire pour la centrale à béton ?

Une surface de 5 600 m² est nécessaire sur le terre-plein de réparation navale, ce qui correspond à environ 1/3 de la surface de l'aire. Cette surface sera diminuée au fur et à mesure de l'avancement des travaux car le stockage pourra être déplacé sur le nouveau terre-plein créé. La surface prise sur le terre-plein sera d'une durée d'environ une saison.

- S'il n'y a pas de place pour effectuer le carénage des bateaux sur le terre-plein de réparation navale, ils iront effectuer les réparations ailleurs.

Il y aura forcément un resserrement des périodes de carénage pendant la phase travaux.

Le planning opérationnel n'est pas encore fixé. Un planning global est aujourd'hui prévu mais devra être précisé au niveau du séquençage des phasages terrestres et maritimes. Des clauses précises en termes de calendrier d'intervention seront prévues dans le DCE. Ces éléments seront affinés au cours de la phase Projet menée par le Maître d'Œuvre.

- Pourquoi n'envisage-t-on pas un transport par voie maritime ? Quelle est la volumétrie des matériaux d'apport ?

Une étude de flux routier a été menée pour les besoins de l'étude d'impact. Un volume de l'ordre de 190 000 m³ de matériaux sera approvisionné sur une période de 10/12 mois. Le scénario majorant dans l'étude d'impact est celui du transport terrestre, mais la possibilité pourra être laissée à l'entreprise en ouvrant le DCE à variante. On ne connaît pas encore les sources d'approvisionnement des matériaux et selon l'origine, le transport maritime n'est pas forcément le mieux.

- D'où viendront les blocs d'enrochements d'apport ?

Ils seront presque entièrement fabriqués ou réutilisés de la digue existante, mis à part deux à trois mois d'approvisionnement d'enrochements 10/12t pour le début de la digue. Le problème d'approvisionnement sera plutôt lié aux plus petites blocométries et tout venant.

- Combien de camions seront nécessaires ?

Les heures de pointe, horaires et pics de trafic ont été définis lors de l'étude d'impact pour choisir la période la plus adaptée. Environ 10 à 15 camions par heure seront nécessaires au pic de l'approvisionnement.

- Quel est le chevauchement avec le programme de construction des éoliennes en mer ?

L'enjeu est de ne pas superposer le micro-minage et le battage des pieux de fondation du parc éolien. Les pieux de fondation seront battus sur la deuxième moitié de l'hiver 2021. Le but est donc de démarrer les travaux de micro-minage tout début décembre 2020. De plus, c'est également la meilleure période pour l'environnement.

- Quelles hypothèses ont été prises sur les aléas climatiques ?

Les cadences théoriques prennent en compte des aléas dus aux intempéries, tels que 2 à 3 mois prévus pour la réalisation de la digue.

- Le béton sera-t-il fabriqué sur place ou approvisionné ?

L'étude d'impact prévoit le scénario le plus pénalisant. Les effets d'une centrale à béton ont été pris en compte mais la possibilité restera ouverte, si les entreprises proposent une autre solution, de fabriquer le béton ailleurs. Les centrales béton sont soumises à des normes ICPE notamment concernant le recyclage d'eau.

- Que deviendra la cale de mise à l'eau ?

Elle sera positionnée à l'intérieur de l'épi des Brebis, avec la sortie dans l'Avant-Port.

- Comment sera constitué le talus amortisseur mis en place ?

Le talus amortisseur sera constitué de rochers issus de la digue déconstruite. Il permettra de limiter l'agitation dans l'entrée du port.

- Comment sera organisé le nouveau terre-plein ?

La zone sera remblayée par des matériaux issus du dragage/déroctage pour étendre le terre-plein. Des darses et la zone avec le talus amortisseur seront créés.

- Comment seront organisés les trafics avec la navette à passagers ?

Une réflexion est en cours pour identifier les parkings relais et la mise en place des navettes.

- Comment seront entretenues les voiries avec le passage des camions ?

Un état des lieux sera réalisé avant et après travaux afin de remettre les routes en état après le passage des camions et les travaux.

- Quand aura lieu la construction du bâtiment EDF ?

Une convention d'occupation temporaire est mise en place avec EDF. Le planning prévoit des travaux démarrant fin septembre 2020 pour la base de maintenance.

- Le balisage devra être revu pour l'entrée dans le chenal et l'accès maritime au port.

Le vice-président du Département, Monsieur Bernard Lebeau, conclut la séance et précise qu'à compter du 1^{er} janvier 2020, le projet sera transféré du Département au syndicat mixte nouvellement créé.