



Nantes, le 06 janvier 2020

compte rendu de réunion

Direction générale aménagement

Direction infrastructures

Service infrastructures maritimes
et voies navigables

Référence : SIMVN/FLH/MLL/CR0002

Date de la réunion : 18 décembre 2019

Lieu de la réunion : Salle de la Mairie – La Turballe

Objet : **Projet d'aménagement du port de la Turballe** **Réunion publique**

Participants :

S.BROSSAUD - J.DEDENIS - L.GARLAND - G.GUGUEN - 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 : SAFEGE – AMO Environnemental

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 adopter une démarche de transparence et de présentation de l'avancement du projet aux usagers, riverains et citoyens du Département. En parallèle des études, un comité consultatif local constitué de représentants des différentes catégories de personnes concernées par le projet, a été mis en place avec les objectifs suivants :

- Impliquer des acteurs représentatifs des différentes catégories de personnes concernées par le projet (pêcheurs, plaisanciers, mytiliculteurs, réparation navale, transport passagers, SAEML LAPP, commerçants, SNSM, mairie de La Turballe),
- Partager l'état d'avancement du projet en toute transparence afin de faire les meilleurs choix ensemble,
- Echanger sur les aménagements envisagés par le biais de commissions spécifiques.

La présente réunion publique a pour objet de restituer les apports des différents comités consultatifs locaux et commissions spécifiques, et de présenter l'avancement des études et le scénario retenu à l'issue de l'Avant-Projet.

L'ordre du jour de cette réunion publique est le suivant :

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

2 - Compte rendu des échanges

La réunion publique 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

M. Branchereau, Maire de La Turballe, et M. Lebeau, Vice-Président au développement économique de proximité, économie sociale et solidaire, tourisme et ports au Département de Loire-Atlantique et Maire de Plessay, accueillent les participants et introduisent la présentation en rappelant la genèse du projet et les besoins initiaux, qui ont conduit à mener ces études depuis deux ans.

M. Le Henanff, Chargé d'Opération au Conseil Départemental de Loire Atlantique présente l'ordre du jour et 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 précise qu'il est de la responsabilité du Maître d'Ouvrage de faire évoluer et de sécuriser le port.

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 ce jour.

Il précise notamment l'apport important des comités consultatifs et commissions spécifiques qui se sont déroulés tout au long de la phase d'études d'Avant-Projet. Ce comité consultatif local constitué de représentants des différentes catégories de personnes concernées par le projet a permis d'orienter les études et de permettre le choix d'un scénario de projet, répondant au mieux aux attentes des usagers. 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.

Mme. Brossaud du service Participation Citoyenne au Conseil Départemental 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 à tous 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, poursuit 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 – les surfaces dédiées à la pêche actuelles et futures sont sensiblement équivalentes mais seront rationalisées.
- 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)
- Nécessité de mettre en place une protection acoustique lors des travaux de battage
- Il n'y a pas d'incidence sur le trait de côte.

M. Le Henanff poursuit en présentant les différents scénarios étudiés au stade Avant-Projet, réfléchis avec les réflexions apportées lors des comités consultatifs.

Choix du scénario

M. Le Henanff présente les différents scénarios et les modélisations hydrodynamiques associées.

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. Les aménagements prévus sont notamment les suivants :

- Digue éloignée à 400 m de la plage pour sécuriser l'accès au port ;
- Chenal d'entrée d'environ 90 m de large ;
- Epi des Bretons en enrochements naturels et présentant un musoir verticalisé ;
- Digue en blocs béton sur les parties visibles depuis la mer, et en enrochements naturels sur les parties visibles depuis la terre ;
- Quai EMR ;
- Plage d'amortissement permettant de réduire l'agitation ;
- Darses pour élévateurs à bateaux ;
- Terre-plein Garlahy agrandi de 1 ha ;
- Possibilité de supprimer la porte anti-tempête sur le quai des Espagnols ;
- Déplacement du transport passager et réorganisation de la partie pêche/plaisance ;
- Réutilisation des enrochements actuels pour la nouvelle digue ;
- Cale de mise à l'eau mise en place à l'intérieur de l'Avant-Port ;
- Gestion des flux optimisés.

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

- Dignes en enrochements ;
- Pontons et pieux ;

- Quai EMR sur pieux ;
- Dragage / déroctage.

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 de la phase 1.

L'enquête publique se tiendra de mi-juin à mi-juillet 2020.

Les travaux se dérouleront en deux phases de 18 mois de travaux effectifs, sans compter les périodes d'arrêt. L'activité sera partiellement réduite en été.

La deuxième phase de travaux sera constituée d'opérations à tiroir. Ainsi, chaque phase peut être réalisée indépendamment et s'étaler dans le temps. Le calendrier sera à rythmer en fonction des contraintes environnementales.

Questions

L'ensemble des personnes qui ont souhaité s'exprimer lors de la séance de questions/réponses avec le Maître d'Ouvrage ont pu le faire en séance, à savoir 14 participants.

- *Contribution n°1 : Un participant s'exprime contre le projet. Il argumente ne pas vouloir voir les pales d'éoliennes devant son immeuble.*

Il est précisé que le projet d'aménagement du port de La Turballe est indépendant du projet éolien au large du banc de Guérande. Une convention a été établie avec EDF pour l'installation des pontons et de la base de maintenance, mais les deux projets sont entièrement distincts. La solution validée par le Département pour 53M€TTC concerne uniquement l'extension et le développement du Port de La Turballe.

- *Contribution n°2 : Un participant demande une précision quant à la modification du trait de côte, afin de savoir si elle n'affecte que les alentours du port ou s'étend jusqu'à la pointe de Pen Bron.*

La figure présentée dans le support de présentation n'indique que les modifications du trait de côte aux abords du port car c'est l'endroit où il subit de mineures modifications. La modélisation a néanmoins été faite jusqu'à la pointe de Pen Bron mais sans présenter de modification et n'a donc pas été présentée.

- *Contribution n°3 : Un participant s'interroge sur la gestion des flux de véhicules pris en compte dans le projet, notamment avec le départ des navettes à passagers et la cale de mise à l'eau.*

Des parkings dédiés en limite de ville pourront être utilisés et reliés aux embarcadères à passagers par l'intermédiaire de navettes. Autour de la capitainerie, il n'y a pas de modification prévue. De nouvelles places seront prévues autour de la cale de mise à l'eau afin de créer un parking voitures et remorques.

- *Contribution n°4 : Un participant s'interroge sur les dérives considérées concernant les durées de travaux, notamment dues à des aléas. Ces dérives pourraient avoir des impacts sur les riverains, générer des nuisances plus longues et des coûts supplémentaires.*

Les 18 mois de travaux effectifs prévus tiennent compte des intempéries. Les délais ont été maximisés. Le marché de travaux de la première phase fera l'objet d'un lot unique, ce qui permet d'éviter des dérives liées à la coordination entre les entreprises. Dans la deuxième phase, les différentes opérations seront alloties. Les délais sont séquencés afin

d'avoir une meilleure maîtrise de l'opération. Les opérations seront calées notamment en fonction des enjeux environnementaux (avifaune, périodes de reproduction). La réflexion concernant le planning de séquençage de ces opérations est en cours.

- *Contribution n°5 : Un participant souhaite des compléments quant à l'impact des travaux sur le centre-ville et les flux de piétons. Il s'interroge également sur les simulations faites pour l'étude sur le trait de côte et les conséquences possibles.*
- *Contribution n°6 : Un participant demande des précisions sur le flux de circulation pour l'acheminement des matériaux et sur la réflexion menée pour le plan de circulation pendant les travaux, en termes de nuisances et de sécurité.*

Dans le cadre de l'étude d'impact, l'impact du trafic a été pris en compte, notamment afin d'estimer les nuisances sur le voisinage. Les thématiques de la préservation du niveau sonore et des flux d'approvisionnement ont été traitées.

Une réflexion a ainsi été menée sur les circuits et les horaires afin de réduire au maximum les nuisances. Des statistiques ont été réalisées à partir de comptages (notamment des trafics de poids lourds actuels), afin d'identifier les périodes et les horaires de pics de trafics sur les itinéraires d'approvisionnement. On compte par exemple à St-Nazaire, 120 poids lourds par heure en pic ; à Herbignac 41 poids lourds par heure en pic. Les pics se situent entre 7h et 9h, puis entre 18h et 19h. Il y aura donc une interdiction d'approvisionnement pendant ces horaires, afin de ne pas densifier le trafic déjà important. Le noyau de la digue nécessite 160 000 m³ de matériaux à approvisionner, ce qui correspond à 7 à 15 poids lourds par heure selon la période. L'accès se fera par l'accès au port actuel préférentiel, par le Boulevard de l'Europe. Ce circuit sera indiqué dans le Dossier de Consultation des Entreprises et il sera vérifié pendant les travaux, que les poids lourds l'empruntent bien.

En terme de nuisances dues au bruit pour les riverains, elles seront les plus importantes lors du battage des pieux, en deuxième phase de travaux. Pour réduire ces nuisances, une jupe de protection devra être mise en place sur le mat de battage. Cette mesure est exigeante en terme de technique de travaux et coûteuse, mais sera imposée aux entreprises. L'impact concernera principalement la première rangée d'immeubles le long du quai St Paul, avec une nuisance d'environ 45 dB. Les travaux de battage seront interdits la nuit, tôt le matin, tard le soir, en été et au printemps. Ils devront avoir lieu en automne ou début d'hiver.

La circulation des piétons sera sécurisée autour du port. Le cheminement sera prolongé jusqu'au bout de la nouvelle digue. Le parking du quai St Paul et l'accès piéton seront sécurisés avec des marquages au sol. Un cheminement piéton permettra d'accéder au bout du Tourlandroux de manière adaptée et sécuritaire.

Concernant l'étude du trait de côte, elle sera mise à disposition dans le cadre de l'enquête publique, avec une étude historique et la modélisation numérique.

- *Contribution n°7 : Un participant se questionne sur l'approvisionnement de matériaux qui a été envisagée par voie terrestre et non maritime.*

La question a été abordée plusieurs fois lors des comités consultatifs locaux. Le tout venant de carrière peut venir d'une carrière à proximité par voie terrestre, ou de matériaux issus d'un prélèvement en mer, engendrant d'autres effets. Les chargements et déchargements d'un bateau de matériaux de carrière nécessiteront des approvisionnements terrestres pour charger le bateau, et pour acheminer les matériaux du lieu de déchargement jusqu'au site. Pour les blocs plus lourds, le Dossier de Consultation des Entreprises sera ouvert à variante afin d'apporter les enrochements par voie maritime. Un travail important a été réalisé afin de réutiliser les blocs de la digue existante et limiter l'approvisionnement. L'étude d'impact considère le scénario le plus défavorable pour les populations.

- *Contribution n°8 : Un participant se demande si le financement du projet est public ou public/privé avec des partenaires. Il s'interroge également sur le rehaussement de la digue de 50cm.*

Le financement est entièrement public. Le projet est financé par le Département de Loire Atlantique, et grâce à des subventions de l'Etat, de la Région, des collectivités (Cap Atlantique par exemple).

La rehausse de la digue permet la sécurisation du port face aux houles centennales, et l'atténuation des franchissements. Cette rehausse sera validée suite aux essais physiques en canal à houle en cours de réalisation. Elle tient compte également de l'élévation du niveau des mers, considérée à +83cm d'après le dernier rapport du GIEC (2019).

- *Contribution n°9 : Un participant se demande où sera faite la fabrication du béton, et où seront réalisés les blocs.*

L'utilisation de blocs préfabriqués permet d'obtenir une pente de digue plus importante et donc de réduire l'emprise de 10m sur l'espace sous-marin. Cela permet également de réduire l'approvisionnement en matériaux.

L'emplacement de la centrale de préfabrication a été discutée au cours des études. Plusieurs sites ont été identifiés et les états environnementaux ont été évalués. La solution d'implanter la centrale sur le site du chantier a été retenue. Cette implantation n'est pas optimale pour l'entreprise car la zone est restreinte et confinée, en revanche elle est meilleure pour les habitants et afin de limiter les transports.

- *Contribution n°10 : Un participant s'interroge afin de savoir si l'horizon sera toujours visible depuis le quai St-Pierre.*

La vue depuis le quai St-Pierre sera similaire à celle d'aujourd'hui, la rehausse de la digue de 50cm n'est pas impactante.

- *Contribution n°11 : Un participant s'interroge sur l'évacuation des eaux du port, afin de savoir s'il y a un risque d'augmentation de la turbidité aux abords du port.*

La turbidité future aux droit de la plage des Bretons n'a pas été modélisée, car il n'y a pas d'impact significatif. Seuls les endroits où les matériaux sont remis en suspension et redéposés sont modélisés. En phase travaux, l'extraction des sédiments au fond pour approfondir le chenal d'entrée d'une durée de 1 à 2 mois ; le déversement des matériaux de la digue (noyau) où un relargage de 15% des fines a été pris en compte dans le modèle. Ce scénario est majorant car dans le Dossier de Consultation des Entreprises, il sera exigé un noyau purgé de fines (inférieur à 3% de fines) afin d'avoir une turbidité réduite. La modélisation indique qu'aucune zone d'usage environnementale n'est touchée.

- *Contribution n°12 : Un participant demande si la cale de mise à l'eau sera encore en accès libre.*

L'accès sera modifié. Le principe de gestion reste à définir mais la cale ne sera plus forcément en libre accès.

- *Contribution n°13 : Un participant s'interroge sur l'impact sur le trait de côte après travaux.*

L'étude de modélisation de l'engraissement et de l'érosion montre la situation post-travaux. En modélisant, la prise et le dépôt des matériaux, l'étude indique que le trait de côte n'évolue pas.

- *Contribution n°14 : Un participant se demande quelles sont les conséquences en matière d'emploi local pendant et après travaux.*

Une étude socio-économique a été réalisée en phase d'Etudes Préliminaires et a été ajoutée à l'étude d'impact.

Création d'emplois lié à la pêche

- Dans le cas du scénario « Fil de l'Eau » (sans projet), aucun nouvel emploi n'est prévu, le nombre d'emplois directs est donc stabilisé autour de 412. Dans ce scénario, 206 emplois indirects et 206 emplois induits seront donc générés par l'activité du port de pêche.
- Le scénario 2 avec projet – version minimaliste : 5 chalutiers et une barge myticole supplémentaire, créant ainsi une trentaine d'emplois directs supplémentaires dans le secteur pêche et environ 212 emplois indirects et induits.
- Le scénario 3 avec projet – version optimiste : 12 bateaux supplémentaires, dont 9 chalutiers et 3 barges myticoles. L'accueil de ces 12 bateaux permet de générer 50 emplois directs supplémentaires. Au total, 231 emplois indirects et 231 emplois induits seront générés au long-terme dans ce scénario optimiste.

Création d'emplois liés à la réparation navale

- L'augmentation de la surface disponible pour la réparation navale, prévue dans les scénarios Avec Projet devrait permettre l'accueil de nouvelles entreprises et favoriser la création d'emplois. Actuellement, la filière réparation navale de La Turballe accueille 25 entreprises de réparation navale directement sur le port ou à proximité, correspondant à environ 75 emplois directs.

Création d'emplois liés à la plaisance

- La plaisance crée 2 emplois directs et 10 emplois induits pour 100 places de ports.
- Dans le cas du scénario « Fil de l'Eau », avec 336 emplacements, le port génère actuellement environ 40 emplois directs et indirects.
- Le scénario 2 avec projet – version minimaliste : 406 emplacements générant ainsi 49 emplois directs et indirects.
- Le scénario 3 avec projet – version optimiste : 456 emplacements générant ainsi 55 emplois.

Création d'emplois liés à l'activité EMR

- Le parc éolien en mer de Saint-Nazaire prévoit la création d'une centaine d'emplois directs générés par les activités d'exploitation et de maintenance des éoliennes à La Turballe, et ce pendant la durée totale du projet, soit 25 ans.
- Des emplois indirects seront également générés dans le secteur de la réparation navale.
- D'autres emplois indirects seront également générés afin d'assurer le fonctionnement régulier de la base de maintenance.

Création d'emplois liés au tourisme

- L'intensification des trajets en mer des vedettes à passagers et la création d'un tourisme éolien devraient créer de nouveaux emplois directs.

Des emplois seront également générés pendant le chantier.

M. Lebeau conclut la séance.