

REPUBLIQUE FRANCAISE

PREFECTURE DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Commune de GUÉRANDE

REGISTRE
D'ENQUETE PUBLIQUE

Relatif à

Projet de travaux sur le pont-raif
de l'étier de Maloz
sur les communes de Guérande, la Baule,
Escoublac et Le Pouliquen

ENQUETE RELATIVE

AU

projet de travaux sur le pont-raip
de l'éhier : Maloz
sur les communes de Guérande, La Baule -
Escoublac et Le Pouliguen

En exécution de l'arrêté du 05 juin 2020 (n° 2020/BPEF/025)
de M. le Préfet de la Loire-Atlantique

Je soussigné(e), M^{me} Françoise BELIN ai ouvert, ce jour,
le registre d'enquête, pour recevoir les observations du public

A Haute-Goulaine

Le 15 juin 2020

Mardi 30 juin - 2020. 1ère permanence de 09h00 à 12h00

Aucune visite, aucune observation au registre

[Signature]

Vendredi 17 juillet 2020. 2ème permanence de 08h30 à 12h00

Aucune visite, aucune observation au registre ni sur l'adresse courriel dédiée

[Signature]

Vendredi 20 juillet 2020. 3ème et dernière permanence de 13h30 à 17h00

R.1

Monsieur LEHUEDE HERVE représentant l'ASA des Paluchiers indépendants, s'inquiète de l'éventuelle perméabilité de l'étier à un moment ou l'autre des travaux et aucun déchets ne restent sur place. Voir le président monsieur GERARD PAIN

[Signature]

R.2

Messieurs HUCCRET Michel COMPARET René Marie représentant l'Association pour la défense des digues demandent qu'une réunion d'information des riverains soit organisée pour présenter le dossier.

PM COMPARET

[Signature]

REPLACEMENT DU TABLER DU PONT-RAIL SUR L'ETIER MALOR - LE POULIGUEN / GUERANDE

mentaires de l'Association pour la Défense des Dignes sur dossier enquête publique. (30 Juillet 2020)

L'information des riverains ne semble pas avoir été à la hauteur :

- Pas de réunion publique d'information.
- Publication dans la presse locale ?

VU Le COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
 LE FONCTIONNAIRE
 30 JUL. 2020

Ce qui est pris en compte dans le dossier à la satisfaction de l'association Défense Des Dignes:

- Les digues de protection contre les submersions du quartier de la Minoterie (Le Pouliguen) sont considérées comme une servitude d'urbanisme et à ce titre elles ne peuvent être ni ouvertes pour un passage ni franchies par-dessus par des charges lourdes. Cette constatation de fait empêche l'installation de la zone de chantier du côté Ouest de l'étier et la reporte côté Est.
- Toutefois l'Association note que si le tracé des digues de protection avaient suivi les berges de l'Etier comme les riverains le demandaient au lieu de longer les maisons d'habitation, solution retenue par le SIVU, l'accès à la plateforme du chantier côté Ouest de l'Etier aurait été possible ce qui aurait réduit l'impact environnemental de ces travaux. En ce sens l'Association pour la Défense Des Dignes partage l'opinion du CNPN repris ci-dessous au sujet du fait accompli dans la position retenue par le SIVU pour les digues.

considérant l'intérêt primordial du remplacement de l'actuel pont-rail sur l'Etier du Pouliguen, et de l'absence d'effets résiduels à long terme dans la phase d'exploitation, tout en regrettant que le SIVU ait placé SNCF Réseau devant le fait accompli de construction d'une digue à l'endroit prévu du chantier du pont, obligeant cette dernière à implanter le chantier et sa piste d'accès sur la rive opposée, malgré les conséquences environnementales importantes, et compte tenu des efforts d'évitement, de réduction et de suivi du chantier, et tout en reconnaissant dans la mesure du possible le choix de l'option 1 (estocade), le CNPN émet un avis favorable sous les réserves suivantes :

Ce qui est modifié par rapport au pont existant et qui va dans le mauvais sens :

- Le tirant d'air sous le pont est réduit de # 20 cm par rapport à la situation actuelle. Le projet fait apparaître une cote NGF IGN du dessous du pont de 4,60 m contre 4,80 m pour le pont actuel. La côte d'arase du dessus des digues réalisées dans le cadre du PAPI est supérieure à 4,70 m au droit du pont-rail.
- En effet, la cote retenue au PAPI tient compte d'un niveau marin 4,50 m à l'entrée du port, moins 0,10 m pour les 2km et les passages des 2 ponts à l'aval, plus 0,30 m de revanche pour le débattement des vagues générées dans le bassin de l'étier par temps de tempête, soit 4,70 m.
- Sur le niveau de 4,60 m du PPRL Xynthia+60 cm à échéance 2100 il y a lieu de rajouter la marge pour les vagues.
- Le pont projeté est donc plus vulnérable que l'ouvrage actuel qui date de 140 ans face au risque de tempête avec surcote. Il semble incohérent que le dessous de ce futur ouvrage soit plus bas que la dessus des digues et également plus bas que l'ancien pont.

Les points qui posent questions en phase travaux :

- Sur les documents pour la solution 3bis 20 pieux figurent sur les croquis alors que le descriptif ne mentionne que 16 pieux à battre dans le lit de l'étier en phase préparatoire. Comment, par où et à quelle phase de travaux seront battus les 4 pieux situés au Sud du pont ?

- Au sujet des remblais dans l'étier pour les solutions 3 et 3bis, il faut noter que le niveau de 4,00 m / 4,20 m pour une occurrence centennale actuelle engendrait un écoulement avec une courbe de remous due à l'étranglement du flot au passage du pont, à l'encombrement par les pieux et au remblaiement provisoire. Dans ces conditions, cet écoulement turbulent qui se déchargerait sur les 500 ha des marais salants serait très préjudiciable à la tenue du remblai provisoire des solutions 3 et 3bis. Des dispositions particulières seront-elles détaillées et validées pour la tenue de ce remblai et la protection des marais salants avant la mise en œuvre? (étude hydraulique de l'écoulement et des protections du remblai).
- Les battages de pieux dans l'Etier et les injections dans les culées seront-ils liés aux cycles des marées (marées basses / marées hautes – marées de mortes eaux / marées de vives eaux) pour limiter les matières en suspension ou fuite de coulis dans les flux des eaux à marée montante vers les marées salants ?

4. Ces points qui n'apparaissent pas clairement ou pas du tout dans le dossier :

- **La position de la conduite d'eau potable PEHD Ø400 (Cap Atlantique) qui longe au Nord la voie ferrée et qui traverse l'étier dans l'emprise projetée de l'estacade (battage des pieux) ou du remblai de la rampe de lancement (surcharge de 5m de remblai) n'apparaît pas précisément sur les plans et aucune disposition particulière précise n'est décrite. Il faut bien noter que toutes les solutions seront impactées par la présence de la conduite et des chambres béton sur chacune des rives.**

Ce qui est noté dans le Dossier : 5_AE_Pièce C-Volume 2 page 14/50

La présence de réseaux enterrés est à prendre en compte pour la réalisation des pieux des palées de ripage et pourraient compliquer la mise en œuvre des pieux supplémentaires nécessaires à la réalisation des estacades des solutions 1 et 2.

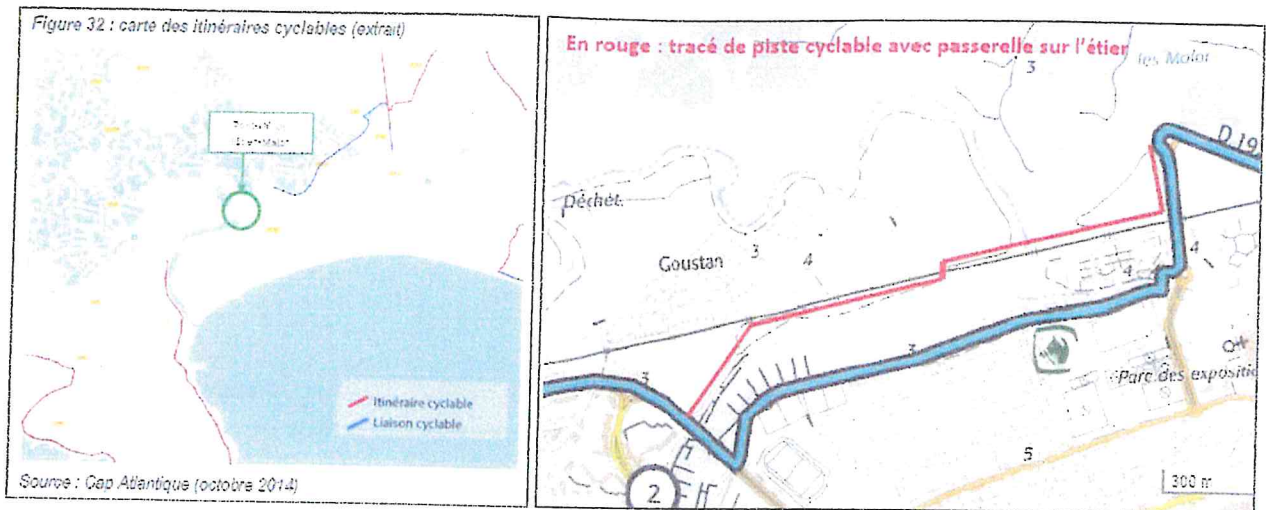
Dossier : 5_AE_Pièce C-Volume 2 page 29/50

Adduction en eau potable	Une canalisation d'eau potable du réseau d'alimentation de Cap Atlantique est présente à 2 m de profondeur par rapport au fond de l'étier. À cette profondeur, l'existence de cette conduite ne constitue pas une contrainte pour le projet.	Sans la réalisation de nouveaux aménagements ou constructions sur le secteur, les réseaux d'adduction en eau potable n'évolueront pas.	
--------------------------	---	--	--

- **La circulation douce (Chapitre 6.4.5) :**

Le projet de Vélocéan qui devait longer la voie ferrée depuis la RD 192 jusqu'au pont du Pouliguen en traversant l'Etier sur une passerelle a été abandonné suite au coût excessif de la passerelle. L'itinéraire actuel emprunte la DN192 sous la voie ferrée en mode voie partagée avec voie centrale banalisée (peu sécurisée pour passer la trémie sous le pont SNCF) puis la passerelle sur le bras de l'étier de la Tore, la digue du Grand Clos, le parking camping-car de La Baule, le quai du port puis le pont sur l'étier.

N'y a-t-il pas une opportunité pour reprendre ce projet initial de circulation douce « écologique » en réutilisant des palées de pieux pour supporter une passerelle piétons / vélos ? Les croquis ci-dessous, à gauche, le croquis inclus dans le dossier (voi 1 page 56/269) et à droite rappel du projet de piste cyclable avec passerelle sur l'étier.



Le Projet d'un ouvrage hydraulique (Cap Atlantique) juste à l'amont du pont de 30 m pour la protection des marais salant contre les submersions marines (étude de faisabilité inscrit au PAPI).
 PAPI Cap Atlantique – Axe 7 : gestion des ouvrages Hydrauliques
https://www.cap-atlantique.fr/fileadmin/Cap_Atlantique/Institution/Politiques_publicques/Prevention_risques_littoraux/Synthese_PAPI.pdf

F-A 7.7	Syndicat Mixte à créer	80.000 €	Conduire une étude de faisabilité d'un ouvrage au « Pont des Trente mètres » sur l'étier du Poulguen pour la protection des marais salant incluant une ACB	2015	2016
---------	------------------------	----------	--	------	------

Il n'y a aucune information sur ce projet de Cap Atlantique dans le dossier d'enquête publique.

5. Ce qui aurait dû être présenté dans le dossier :

- Une solution de remplacement du tablier avec retrait et lançage dans l'axe de la voie ferrée aurait dû être envisagée car dans ce cas l'intervention dans le lit de l'étier et l'impact environnemental sont très réduits.
- Certes cette solution nécessite une interruption de trafic plus longue, un matériel spécialisé important et peu disponible (poutre de lancement ou bec avant et arrière de lancement, lorries ...) et vraisemblablement une adaptation du tablier projeté.
- La comparaison avec les autres solutions aurait été plus pertinente pour le choix à privilégier dans le cadre de ce projet en regard de l'impact environnemental, du délai interruption de trafic et du coût des travaux.

6. Autres points qui ne semblent pas repris à la hauteur des enjeux :

- Les contraintes de l'exploitation des marais salants par les Paludiers.

MESURES DE REDUCTION			
MESURES DE REDUCTION EN PERIODE DE TRAVAUX			
RED1	Adaptation du chantier pour l'activité des paludiers	Aucun travail de l'étier pouvant générer des Mes ne sera réalisé entre la période de juillet et Août pour assurer l'activité pour les paludiers	Coût intégré à l'ensemble des travaux

- Le traitement du problème des herbes de la Pampa : Les travaux préliminaires (Mesures Compensatoires n°2) n'ont pas été réalisés suivant règles environnementales en vigueur.

Enquête Publique en Mairie

<p>GUERANDE (7 place du marché au bois)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le mardi 30 juin 2020 de 9h00 à 12h00 - le vendredi 17 juillet 2020 de 8h30 à 12h00 - le jeudi 30 juillet 2020 de 13h30 à 17h00
<p>LE POULIGUEN (17 rue Jules Benoit)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le lundi 6 juillet 2020 de 13h30 à 17h00
<p>LA BAULE-ESCOUBLAC (7 avenue Olivier Guichard)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le mercredi 22 juillet 2020 de 13h30 à 17h00.

Version du 29/07/2020

PM. COMPARET } association
 M. HOCHET } des digues
 H. LEHOEDE } Paludier