

Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique

Réaménagement et extension du port de La Turballe

Enquête publique unique du 29 juin au 31 juillet 2020 portant sur :

l'autorisation environnementale unique

l'autorisation au titre du Code des transports

la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Turballe

le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime

Changement substantiel d'occupation du domaine public maritime

Conclusions et avis du commissaire enquêteur

Commissaire enquêteur : Jany Larcher

Désignation par le Tribunal administratif de Nantes

Décision n° E20000048/44 du 6 mai 2020

Table des matières

1. Objets de l'enquête publique.....	3
2. Le projet de réaménagement et d'extension du port.....	4
2.1. Le pétitionnaire.....	4
2.2. Présentation du port existant.....	4
2.3. Les objectifs du projet.....	4
2.4. Les travaux projetés.....	5
2.5. Le planning de réalisation.....	5
2.6. Le financement du projet.....	6
3. L'étude des impacts du projet.....	6
3.1. Synthèse des enjeux, effets attendus et mesures associées.....	6
3.1.1. Sur la qualité de l'eau.....	6
3.1.2. Sur la qualité des sédiments.....	6
3.1.3. Sur les habitats.....	7
3.1.4. Sur la flore.....	7
3.1.5. Sur la faune.....	7
3.1.6. Sur le bruit.....	7
3.1.7. Sur les trafics terrestre et maritime.....	8
3.1.8. Sur le trait de côte.....	9
3.2. Compatibilité avec le SDAGE, Le SAGE et avec la Directive cadre stratégie pour le milieu marin.....	9
3.2.1. Compatibilité avec le SDAGE du bassin Loire Bretagne.....	9
3.2.2. Compatibilité avec le SAGE Estuaire de la Loire.....	10
3.2.3. Compatibilité avec la Directive cadre stratégie pour le milieu marin.....	10
3.3. Evaluation des incidences NATURA 2000.....	10
4. Les avis administratifs recueillis.....	11
5. Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage.....	12
6. L'enquête publique.....	12
6.1 L'information du public.....	12
6.2. Le dossier mis à disposition du public.....	13
6.3. Déroulement de l'enquête publique.....	13
7. Les conclusions du commissaire enquêteur.....	14
7.1. Sur les conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête.....	14
7.1.1. Sur l'information du public.....	14
7.1.2. Sur le contenu et la qualité du dossier.....	15
7.2. Sur le projet mis à l'enquête publique.....	15
7.2.1 Sur sa justification.....	15
7.2.2. Sur son périmètre.....	16
7.3. Sur les études environnementales.....	17
7.4. Sur les impacts des travaux.....	18
7.4.1. Au sujet de la circulation routière.....	18
7.4.2. Au sujet du bruit.....	19
7.4.3. Au sujet des vibrations.....	21
7.5. Sur l'organisation du chantier.....	21
8. Avis du commissaire enquêteur.....	23

1. Objets de l'enquête publique

La présente enquête publique unique regroupe 4 procédures préalables à la réalisation du projet de réaménagement et d'extension du port de La Turballe. Il s'agit des procédures :

- d'autorisation environnementale unique au titre de l'article L 181-1 du Code de l'environnement,
- d'autorisation au titre des articles L 5314-8, R 5314-1 à R 5314-7 du Code des transports,
- de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Turballe par déclaration de projet au titre de l'article L 126-1 du Code de l'environnement et L 300-6 du Code de l'urbanisme,
- d'autorisation de changement substantiel d'occupation du domaine public maritime au titre de l'article L 2124-1 du Code général de la propriété des personnes publiques.

Seules les procédures d'autorisation environnementale unique et de mise en compatibilité du PLU font l'objet d'un dossier spécifique dans le cadre de l'enquête. Les éléments se rapportant à l'autorisation au titre du Code des transports et à celle concernant le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime ont été intégrés dans le dossier prévu au titre de l'autorisation environnementale.

Le projet a été initié par le Conseil départemental de la Loire-Atlantique mais suite à un transfert de compétence intervenu début 2020, il est porté par le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de la Loire-Atlantique.

En application de l'arrêté n° 2020/BFEP/027 du 5 juin 2020 de Mr le Préfet de la Loire Atlantique l'enquête publique s'est déroulée en mairie pendant 33 jours consécutifs du lundi 29 juin 2020 au vendredi 31 juillet 2020 inclus. Pendant toute cette période le dossier pouvait être consulté en mairie durant les heures d'ouverture au public. Le dossier complet était également disponible sur le registre dématérialisé ouvert à l'adresse ci-après : <https://www.registredemat.fr/port-laturballe-amenagement>

En tant que commissaire enquêteur et en application de l'article 5 de l'arrêté du 29 juin 2020 j'ai tenu 5 permanences en mairie aux jours et heures ci-après :

- lundi 29 juin 2020 de 9h à 12h,
- jeudi 9 juillet 2020 de 14h à 17h,
- samedi 18 juillet 2020 de 9h à 12h,
- mercredi 22 juillet 2020 de 9h à 12h,
- vendredi 31 juillet 2020 de 14h à 17h.

2. Le projet de réaménagement et d'extension du port

2.1. Le pétitionnaire

Le pétitionnaire est le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique.

Créé au 1^{er} janvier 2020, suite à une réflexion conduite par le Département, le Syndicat mixte regroupe 13 ports tant maritimes que fluviaux. Il s'agit des ports de La Turballe, Le Croisic, Pornic, Piriac-sur-Mer, Saint-Michel-Chef-Chef, La Plaine-sur-Mer, Préfailles, Nantes Erdre, Sucé-sur-Erdre, Nord-sur-Erdre et Blain. Il dispose ainsi d'un potentiel de l'ordre de 4 500 places.

Le Syndicat mixte a notamment parmi ses compétences l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation des équipements portuaires, ce qui lui permet de porter des grands projets d'aménagements portuaires comme celui de la Turballe.

2.2. Présentation du port existant

Le port de La Turballe doit son attractivité à sa situation géographique, à sa configuration en eaux profondes et à son économie historiquement liée à la pêche. Depuis le 1^{er} janvier 2011, il est géré par une délégation de service public de type concession confiée à une société anonyme d'économie mixte locale « Loire Atlantique Pêche et Plaisance ».

Les 3 activités principales accueillies actuellement sur le port sont la pêche, la plaisance et la réparation navale. Le transport de passagers s'y ajoute en tant qu'activité saisonnière.

L'activité pêche s'organise autour de 2 bassins pouvant accueillir 80 bateaux de pêche et d'une vente à la criée, entièrement rénovée avec une halle de 1 000 m², 12 ateliers de marée disposant chacun d'une chambre froide, une salle de tri et de pesée.

La plaisance se localise dans un bassin dédié comportant 369 emplacements dont 35 réservés aux escales.

La réparation navale dispose d'un terre-plein d'une surface de 14 500 m²

Enfin le port doit accueillir une activité nouvelle à partir de 2020. Il s'agit d'une base de maintenance pour les barges du parc éolien en mer autorisé au large de Saint-Nazaire (parc du Banc de Guérande).

2.3. Les objectifs du projet

Les objectifs affichés dans le projet qui guident les aménagements prévus sont :

- de satisfaire l'ensemble des besoins immédiats avec notamment la sécurisation de l'entrée du port et l'amélioration des conditions d'exploitation actuelles,
- de permettre le développement des infrastructures et l'installation de nouvelles activités notamment celles liées à l'exploitation et à la maintenance des éoliennes en mer qui doit s'y installer à très court terme et ceci sans remettre en cause les activités actuelles,

- de mettre en œuvre un aménagement évolutif en plusieurs étapes cohérentes,
- de permettre un développement ambitieux du port avec le développement des activités existantes et l'accueil de nouvelles activités.

2.4. Les travaux projetés

Pour répondre à ces objectifs le projet s'articule autour de 2 phases de travaux :

- une phase 1 prévue à compter de décembre 2020 comportant essentiellement :
 - la sécurisation du port au moyen d'une digue nouvelle de 545 m de longueur dans le prolongement du terre-plein de réparation navale et d'une contre-digue raccordée au terre-plein du Tourlandroux. Ces aménagements s'accompagnent de la déconstruction de la digue existante avec un volume de l'ordre de 43 000 m³ de matériaux récupérés.
 - Les dragages, déroctages et minages nécessaires pour approfondir le chenal d'accès et l'avant port ainsi qu'un espace près du quai existant pour accueillir dans un premier temps les barges de maintenance du parc éolien. Ces travaux représentent un volume de matériaux à extraire de 47 000 m³
 - la construction d'un nouveau terre-plein entre l'ancienne et la nouvelle digue, en extension du terre-plein existant d'une superficie de 1 ha qui utilisera l'ensemble des produits de dragages cités précédemment, ainsi que 75 000 m³ de matériaux de carrière.
- Une phase 2 à partir de l'automne 2022 pour développer d'autres usages et activités avec :
 - l'aménagement d'un quai dédié aux énergies marines renouvelables,
 - la réalisation de nouvelles darses pour élévateurs à bateaux,
 - le développement d'un avant-port pour l'accueil de la plaisance et des services associés, permettant la création de 53 nouveaux emplacements,
 - la création d'une cale de mise à l'eau dans l'avant-port,
 - le déplacement de l'embarcadère passagers sur le terre-plein du Tourlandroux,
 - la suppression de la porte anti tempête rendue possible par la sécurisation du port.

2.5. Le planning de réalisation

Le démarrage des travaux est envisagé pour décembre 2020 et le planning est le suivant :

- la phase 1 comportant l'approfondissement du chenal, la réalisation de la nouvelle digue périphérique et de la contre-digue : de décembre 2020 à juin 2022,
- la phase 2 pour la réalisation des autres travaux : de septembre 2022 à février 2024.

Ce planning intègre les arrêts d'activités liées à la période estivale, ainsi que des périodes défavorables à certains travaux prises en compte au titre de la protection de la faune.

2.6. Le financement du projet

Le montant global du projet est estimé à 43 900 000 € et le plan de financement prévisionnel est le suivant :

Contrat de plan Etat-Région part Etat :	8 780 000 € (20%)
Contrat de plan Etat-Région part Région :	8 780 000 € (20%)
CAP Atlantique:	2 000 000 € (4,5%)
Etat -Pacte Cordemais :	4 000 000 € (9,1%)
Autofinancement du Syndicat mixte :	20 340 000 € (36,4%)

3. L'étude des impacts du projet

L'étude d'impact du projet a été réalisée conformément aux prescriptions de l'article R 122-5 du Code de l'environnement et les demandes spécifiques se rapportant aux infrastructures de transport visées au tableau annexe à l'article R 122-2 du Code de l'environnement ont été prises en compte. Les principales conclusions figurent ci-après.

3.1. Synthèse des enjeux, effets attendus et mesures associées

3.1.1. Sur la qualité de l'eau

En phase travaux, les principales incidences sur la qualité des eaux sont dues à l'augmentation de la turbidité de l'eau dégradant la qualité du milieu marin mais l'étude de dispersion des fines a démontré qu'aucun point sensible (ostréiculture, massifs d'hermelles, plages...) n'est impacté par le panache turbide lié aux travaux. Un protocole de suivi avec un seuil de vigilance et d'arrêt temporaire des travaux est prévu.

En phase d'exploitation, le traitement des eaux pluviales avant rejet est prévu pour éviter une pollution du milieu marin.

Par ailleurs, en conformité avec les prescriptions du Code des transports le projet a prévu les équipements d'aspiration nécessaires à la récupération des eaux usées embarquées et les aménagements permettant leur renvoi vers le réseau dédié de la Commune.

3.1.2. Sur la qualité des sédiments

L'analyse des sédiments en place laisse présager une pollution organique et l'objectif est d'éviter en phase travaux que les matériaux pollués contaminent des sédiments sains.

Il en résultera la mise en œuvre de mesures de confinement sur certains points identifiés et par ailleurs les sédiments dragués seront intégrés dans le corps d'agrandissement du terre-plein, les sédiments pollués étant préalablement conditionnés en géotubes.

3.1.3. Sur les habitats

La destruction d'habitats marins est inhérente au projet étant par ailleurs considéré que les constructions vont créer de nouveaux habitats pour la faune.

3.1.4. Sur la flore

L'enjeu floristique a été considéré comme faible et aucune mesure spécifique n'est prévue.

3.1.5. Sur la faune

La réalisation de l'état initial a mis en évidence la présence de diverses espèces d'oiseaux d'intérêt dont le pipit maritime nicheur sur le site.

Le dauphin commun et le marsouin commun sont les seuls mammifères marins d'intérêt qui ont été recensés.

Afin de limiter les incidences liées au dérangement et aux émissions sonores les travaux les plus bruyants, ou ceux situés sur un habitat d'une espèce d'intérêt ou à proximité, seront réalisés hors des périodes de reproduction soit de février à juillet pour le pipit maritime et au printemps pour les mammifères marins. Ils s'accompagneront :

- de la mise en place d'écrans acoustiques, de jupe de protection des mâts de battage, et le capotage de la centrale à béton pour atténuer les émissions sonores aériennes,
- d'un système d'effarouchement sous-marin pour permettre d'éloigner les mammifères marins et d'éviter la dégradation de leur ouïe,
- d'un suivi des espèces destiné à ajuster le planning et les mesures.

En phase d'exploitation aucune incidence significative n'est attendue sur la faune.

3.1.6. Sur le bruit

La modélisation acoustique des travaux en fonction des divers équipements et des lieux de réalisation montre que les actions de battage-trépanage conduites sans atténuation sont les plus bruyantes avec un niveau de bruit de l'ordre de 60 à 75 dB en limite du port, côté ville. Les mesures d'atténuation prévues, notamment les jupes acoustiques sur les mâts de battage permettent une atténuation de l'ordre de 20 dB. Cette atténuation est significative mais il est jugé nécessaire de prévoir des protections acoustiques pour les personnels du chantier, mais aussi pour les acteurs du port notamment ceux de la criée.

L'étude acoustique évalue également les incidences sonores marines et l'impact acoustique le plus important pour les mammifères marins est lié aux opérations de micro-minage.

Pour éviter les risques de dégradation de l'ouïe de ces mammifères les mesures ci-après sont prévues :

- réalisation du micro-minage à l'automne afin d'éviter les périodes où les animaux s'approchent de la côte pour chasser,
- mise en place d'un dispositif d'alerte composé d'un suivi visuel et d'un suivi acoustique par balises permettant d'interrompre les micro-minages en cas d'incursion de mammifères marins dans la baie de La Turballe,
- mise en place d'opérations d'éloignement par sondes (pingers).

Pour la phase d'exploitation aucune incidence significative n'a été relevée, les activités restant similaires à celles existantes.

3.1.7. Sur les trafics terrestre et maritime

Les travaux vont impacter les activités portuaires sur la durée du chantier et le dossier identifie des conséquences significatives sur les trafics terrestre et maritime au niveau du port et plus globalement de la commune.

Les matériaux de carrières nécessaires au chantier sont prévus d'être approvisionnés par voie terrestre. Ils représentent globalement de l'ordre de 290 000 m³ de tout venant et blocs rocheux de différentes tailles qui s'ajouteront aux matériaux de déconstruction de la digue actuelle et aux matériaux de dragage-déroctage qui seront réemployés sur le site.

En phase travaux, l'approvisionnement de matériaux est prévu depuis Guérande. Il engendrera une augmentation du trafic terrestre estimé au maximum :

- à 5 % du trafic de la RD 99 et à 1 % du trafic au point Escoublac situé sur la RD 213 (route bleue) en heure de pointe,
- à 7 % du trafic de la RD 99 et à 1,5 % du trafic au point Escoublac de la RD 213 en heure normale.

Le trafic de camions correspondant spécifiquement à l'approvisionnement en matériaux est estimé durant les phases les plus impactantes :

- durant les 6 premiers mois de construction de la digue principale à 10 camions par heure avec un maximum pouvant atteindre 15 camions par heure,
- durant la phase d'approvisionnements d'enrochements naturels prévue sur 10 mois de 1 à 4 camions par heure,
- durant la phase de réalisation de la contre-digue à 10 camions par heure pendant 4 mois.

Différentes mesures sont prévues pour réduire le trafic et limiter les impacts :

- réutilisation sur site des matériaux de déconstruction de la digue existante et des matériaux de dragage-déroctage,

- installation sur site d'une centrale à béton produisant les très gros blocs nécessaires aux enrochements,
- définition d'un plan de circulation en phase chantier qui identifie un accès via la rue Sully puis le boulevard de l'Europe avec une séparation des flux pour créer des accès distincts vers la zone de Tourlandroux et vers celle de Garlahy.
- les approvisionnements en période estivale seront très limités voir nuls,
- les approvisionnements en heures de pointe seront interdits ou très réglementés afin d'éviter la saturation du réseau routier,
- des panneaux informatifs seront mis en place en fonction des différentes phases de chantier à destination des usagers des voiries locales,
- La circulation des engins de chantier sera soumise à un balisage strict afin de réduire la gêne occasionnée sur le trafic de l'activité portuaire.

Les travaux peuvent également modifier le trafic maritime en entrée de port étant entendu que tous les chenaux resteront ouverts. Ce trafic sera toutefois ralenti en période de travaux marins pour éviter les risques d'accidents et des bouées guides seront installées.

Les travaux maritimes (dragages, déroctages, micro-minages) seront effectués en période hivernale pour réduire leur impact sur le trafic.

La pratique de la plongée sera également encadrée avec un rayon d'interdiction de plongée de 500 m durant les opérations de battage et de 7,3 km en cas de micro-minage.

En phase d'exploitation il est considéré que le projet n'aura pas d'impact sur le trafic terrestre et que d'un point de vue maritime il contribuera à sécuriser l'entrée du port.

3.1.8. Sur le trait de côte

Les simulations réalisées n'ont pas montré d'impact significatif sur le trait de côte. Les produits de dragage du chenal extérieur seront toutefois transférés en amont de la dérive littorale afin de maintenir le disponible sédimentaire.

3.2. Compatibilité avec le SDAGE, Le SAGE et avec la Directive cadre stratégie pour le milieu marin

3.2.1. Compatibilité avec le SDAGE du bassin Loire Bretagne

Le risque de détérioration de la qualité des eaux de baignade est réel en phase chantier avec la remise en suspension de particules mais les études de dispersion réalisées montrent des valeurs restant faibles au niveau des plages.

D'une manière générale les mesures d'évitement et de réduction des impacts sont mises en avant sur cette thématique.

3.2.2. Compatibilité avec le SAGE Estuaire de la Loire

Au delà des objectifs généraux de son plan d'aménagement et de gestion durable (PADD) le SAGE a édicté des règles spécifiques pour la gestion des eaux pluviales, la collecte des eaux usées portuaires et le traitement des eaux des aires de carénage.

Le projet prend en compte l'ensemble de ces prescriptions.

3.2.3. Compatibilité avec la Directive cadre stratégie pour le milieu marin

Les aménagements portuaires sont particulièrement concernés par les objectifs du plan d'actions du Golfe de Gascogne et pour y répondre le dossier précise :

- que le projet n'aura pas d'impact sur la qualité et la quantité des habitats benthiques,
- que le projet ne prévoit pas la mise en place d'espèces indigènes,
- que le projet n'a pas d'incidence sur les stocks de poissons et crustacés,
- que le projet n'impactera pas la structure et les fonctions des écosystèmes en phase d'exploitation,
- que le projet ne prévoit pas de remodeler les activités de la criée,
- que le projet prévoit une gestion stricte des déchets tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation,
- que le projet prévoit en phase travaux des mesures d'évitement et de réduction pour rendre très faible l'impact du bruit sur les mammifères marins.

Enfin le projet, conformément aux objectifs de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral, est porteur d'une nouvelle économie bleue durable, à savoir le développement des énergies marines renouvelables et l'accélération de la transition énergétique et écologique des ports de la façade.

3.3. Evaluation des incidences NATURA 2000

Les sites concernés qui ont été répertoriés sont :

- au titre des zones de protection spéciales (ZPS) :
 - « Mor Braz », incluse dans la zone d'étude,
 - « Marais salants de Guérande, traicts du Croisic et dune de Pen-Bron » incluse dans la zone d'étude,
 - « Îles Houât et Hoëdic » incluse dans la zone d'étude spécifique aux mammifères marins.
- Au titre des zones spéciales de conservation (ZSC) :
 - « Marais salants de Guérande, traicts du Croisic et dune de Pen-Bron » incluse dans la zone d'étude,

- « Plateau du four » située à 7,5 km au sud-ouest du projet,
- « Îles Houât et Hoëdic » incluse dans la zone d'étude spécifique aux mammifères marins.

Il ressort de l'analyse qui a été conduite que les espèces (mammifères et oiseaux) et les habitats marins sont susceptibles d'être impactés par le projet contrairement aux habitats et espèces terrestres pour lesquels aucune incidence n'est attendue. Les impacts potentiels qui ont été recensés sont précisés ci-après :

- sur les habitats marins :
 - une perte de surfaces d'habitats pour ceux directement situés dans l'emprise du projet dont l'effet a été considéré comme négligeable,
 - des perturbations physiques liées à l'augmentation de la turbidité durant les travaux avec un effet considéré comme faible à négligeable,
 - une altération par pollution accidentelle difficile à évaluer.

- Sur les mammifères marins

Les principaux effets étudiés sur les mammifères marins sont liés aux nuisances sonores. L'étude qui a été réalisée a considéré divers facteurs que sont le marnage, les espèces de mammifères et les niveaux sonores. Elle a mis en évidence des incidences pouvant être très significatives au niveau de certaines espèces et plus particulièrement du marsouin commun.

- Sur les oiseaux marins

Il n'est pas attendu de destruction d'individus et la perte d'habitats a été considérée comme négligeable au regard des habitats de substitution. Des dérangement causé par des nuisances sonores et visuelles peuvent toutefois être attendues au niveau du chantier.

4. Les avis administratifs recueillis

Aucun avis défavorable au projet n'a été recueilli. Un seul avis est émis avec des réserves. Il s'agit de celui de la commune de Guérande. Il se rapporte à la circulation des camions dans sa zone agglomérée.

Seuls 2 avis se rattachent directement à l'occupation du domaine public maritime . Il s'agit de ceux du Préfet maritime de l'Atlantique et du Commandant de la zone maritime Atlantique. Ces 2 avis sont favorables et rappellent que la partie du domaine public maritime concernée est actuellement sous compétence du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire.

5. Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) des Pays de la Loire a rendu un avis en date du 29 mai 2020 sur le dossier d'enquête publique relatif à l'autorisation environnementale de l'aménagement du port de La Turballe et à la mise en compatibilité du PLU de la commune.

Les observations se rattachant au dossier d'autorisation environnementale portent :

- sur la qualité des évaluations environnementales,
- sur l'étude d'impact du projet et plus particulièrement sur le volet infrastructures de transport, le périmètre du projet, la capacité portuaire et la politique de la pêche, l'avenir de l'infrastructure portuaire selon le devenir du parc éolien marin, les impacts cumulés avec le projet SEM-REV,
- sur la complétude du résumé non technique,
- sur la qualité des eaux marines et des sédiments,
- sur les risques naturels et l'évolution du trait de côte
- sur les milieux naturels et plus particulièrement sur les périodes de prospection naturalistes, les mesures en faveur de l'avifaune, l'évaluation des bruits sous-marins et les mesures de surveillance et d'effarouchement, la compensation des habitats subtidiaux et les incidences sur les sites NATURA 2000.
- sur l'insertion paysagère et sur le cadre de vie,
- sur les déplacements et la mobilité.

Le maître d'ouvrage du projet a apporté une réponse à chaque observation dans un mémoire daté du 22 juin 2020. Les réponses apportées renvoient pour la plupart à des documents du dossier, sans apporter de compléments notables mais en améliorant sa lisibilité sur divers sujets.

6. L'enquête publique

6.1 L'information du public

Un avis d'information a été publié dans les annonces légales des journaux « Ouest France » et « Presse Océan » dans les éditions du 13-14 juin 2020 et rappelé dans ces mêmes publications en date du 3 juillet 2020.

Cet avis a également été porté à la connaissance du public dans les communes de La Turballe, Guérande et Piriac sur Mer aux lieux ordinaires d'affichage des actes administratifs et sur le site de projet. Les affiches placées sur site et en mairie de La Turballe étaient conformes aux spécifications de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 (format A2, texte noir sur fonds jaune...). Les affiches placées à l'interface entre l'espace portuaire et la ville, en bordure des axes de circulation

du front de mer, permettaient d'avertir tant les usagers du port, que les habitants permanents et que les habitants saisonniers.

En tant que commissaire enquêteur je me suis assuré des affichages en mairies et de la présence des affiches sur site.

Au delà de ces opérations d'information réalisées dans le cadre de l'enquête publique il y a lieu de rappeler l'information en temps réel sur le projet et les procédures en cours mise à disposition sur le site du Département.

6.2. Le dossier mis à disposition du public

Le dossier mis à disposition du public comprenait les pièces ci-après :

Pièce n° 0 : Fiche de présentation du dossier d'enquête publique unique

Pièce n° 0-0 : Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Pièce n° 0-1 : Avis d'enquête publique

Pièce no 1 : Dossier d'autorisation environnementale unique comprenant les documents ci-après :

- document A : note de présentation non technique et contexte réglementaire
- document B: présentation du projet
- document C : étude d'impact
- document C bis : résumé non technique de l'étude d'impact
- document D : insertion de l'enquête publique dans la procédure
- document E : annexes

Pièce n° 2 : Dossier de mise en compatibilité du PLU de La Turballe

Pièce n° 3 : Avis administratifs obligatoires

Pièce n° 4 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe du 22 juin 2020 avec en annexe l'avis de la MRAe.

Pièce n° 5 : Compte rendu de la réunion des PPA dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.

L'ensemble de ces documents était disponible dans le dossier déposé en mairie de La Turballe et sur le site du registre dématérialisé.

6.3. Déroulement de l'enquête publique

En tant que commissaire enquêteur j'ai tenu les permanences aux dates et heures prévues dans l'arrêté prescrivant l'enquête publique. Elles se sont déroulées et plus globalement l'enquête publique dans de bonnes conditions, tant matérielles que relationnelles, sans incident particulier.

En raison de la crise sanitaire, une possibilité de recueillir des observations par téléphone durant les permanences en mairie avait été ouverte par l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête. Cette possibilité n'a pas été utilisée par le public, aucun appel téléphonique à destination du commissaire enquêteur n'a été relevé.

La fréquentation des permanences a été régulière, mais modérée avec une pointe significative lors de la dernière permanence, le 31 juillet.

Le bilan des observations et documents recueillis est le suivant :

- 7 observations ont été déposées en mairie sur le registre papier
- 4 courriers ou dossiers ont été remis au commissaire enquêteur ou transmis en mairie à son attention. Parmi eux figurent l'avis formulé par CAP Atlantique ainsi qu'un dossier remis par Mme Dominique FLOC'H contenant une pétition pour la sécurité rue du Maréchal Juin.
- 10 observations déposées sur le registre dématérialisé. Deux sont des doublons, l'une d'une observation formulée sur le registre papier et une 2ème d'un courrier remis au commissaire enquêteur.

Il y a également lieu de signaler un nombre significatif de personnes venues prendre des renseignements, s'informer, sans vouloir formuler d'observations précises.

Il y a également lieu de signaler qu'aucune observation n'a porté directement sur le volet lié à l'occupation du domaine public maritime mais que la plupart se rattachent au projet et à ses impacts tant maritimes et terrestres.

7. Les conclusions du commissaire enquêteur

Les conclusions ci-après prennent en compte les avis administratifs formulés sur le dossier, le déroulement de l'enquête, les observations et documents recueillis, les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux observations de la MRAe puis au procès verbal de synthèse du commissaire enquêteur.

7.1. Sur les conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête

7.1.1. Sur l'information du public

La publicité de l'enquête a été réalisée conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 5 juin 2020 suivant les dispositions de l'article R 123-11 du Code de l'environnement. Elle a comporté une publicité par voie de presse , ainsi qu'une publicité par affichages en mairies et sur le site de projet.

Conclusions du commissaire enquêteur

J'estime que le public a été convenablement informé du projet et que la réglementation a bien été respectée. Il y a lieu également de noter l'effort d'information de proximité avec un affichage sur

site à l'interface entre la ville et le port, en bordure des voies de bord de mer, favorable tant à l'information des usagers du port qu'à celle des habitants permanents et des habitants saisonniers.

Il faut aussi signaler l'effort de concertation et de communication conduit en amont de l'enquête, par le Département et par le Syndicat portuaire, largement reconnu par les intervenants, ainsi que l'information en temps réel sur le projet et sur les procédures en cours mis à disposition sur le site du département.

7.1.2. Sur le contenu et la qualité du dossier

Conclusions du commissaire enquêteur

Le dossier mis à disposition du public était très complet et très bien structuré. La présentation du projet et l'étude d'impact comportaient des résumés non technique permettant une prise de connaissance rapide et aisée du dossier et de ses enjeux.

Il n'en reste pas moins que certaines parties très techniques de l'étude d'impact et des annexes à cette étude étaient complexes et difficiles d'accès. Il s'agit là toutefois d'une situation inhérente à ce type de projet qui nécessite des études très poussées sur certains sujets environnementaux et en tant que commissaire enquêteur j'ai été amené à guider certains intervenants dans leur approche du dossier.

7.2. Sur le projet mis à l'enquête publique

7.2.1 Sur sa justification

Plusieurs intervenants se sont interrogés sur la justification du projet ainsi que sur son caractère d'intérêt général. CAP Atlantique a recommandé, sur ce même sujet de renforcer l'argumentaire présenté au dossier.

Le maître d'ouvrage a répondu à ces interrogations en renforçant son argumentaire sur l'enjeu de la sécurisation des accès et sur l'insertion du projet dans la politique de la pêche.

- sur la sécurisation des accès il rappelle que le bilan de la concertation met clairement en avant le besoin de sécuriser les accès au port et que cette sécurisation repose sur 2 axes :
 - la nécessité de supprimer les zones de hauts fonds au droit du chenal,
 - la nécessité de maîtriser l'agitation dangereuse au droit du chenal résultant de l'orientation de la grande majorité des houles, perpendiculaires à la trajectoire d'entrée.

Il précise également que le diagnostic socio-économique réalisé a permis d'identifier les moyens de renforcer l'image et le rayonnement du port via des spécialisations plus marquées et des synergies de croissance entre activités économiques, notamment avec la réparation navale et l'entretien. La sécurisation du port apparaît donc comme une opportunité de réorganiser les activités et de déployer leur potentiel jusqu'ici plafonné.

- sur les orientations de la politique de la pêche il précise que les études socio-économiques montrent que la ressource exploitée par la flottille de La Turballe est plutôt gérée à l'équilibre, avec une stabilité des débarquements et que ce sont surtout les compléments apportés par des navires extérieurs qui font fluctuer le chiffre d'affaire.

Il rappelle par ailleurs les hypothèses maximale et minimale retenues pour l'étude économique et l'impact faible, voir positif pouvant résulter du Brexit.

Conclusions du commissaire enquêteur

Ce sujet est d'autant plus important que les impacts du chantier sur le cadre de vie local apparaissent significatifs, même s'ils ont un caractère temporaire.

Les objectifs affichés du projet sont essentiellement de 3 natures :

- *satisfaire l'ensemble des besoins avec notamment la sécurisation des accès du port,*
- *permettre le développement des infrastructures et l'installation de nouvelles activités notamment celles liées à l'exploitation et à la maintenance des éoliennes en mer qui doit s'y installer à très court terme et ceci sans remettre en cause les activités actuelles,*
- *de permettre un développement ambitieux du port avec le développement des activités existantes et l'accueil de nouvelles activités.*

La sécurisation du port semble donc bien être l'objectif prioritaire pour pérenniser et développer l'activité portuaire avec la logique d'accueillir de nouvelles activités comme la maintenance de l'éolien en mer qui semble porteuse d'avenir et pour laquelle La Turballe de par sa position géographique et les caractéristiques de son port apparaît comme ayant de réels atouts.

Le maître d'ouvrage apporte par ailleurs son éclairage sur l'activité pêche au regard de la politique actuelle et sur les incertitudes pouvant résulter du Brexit.

Dans ces conditions, la justification du projet me semble pertinente.

7.2.2. Sur son périmètre

Diverses observations recueillies durant l'enquête interrogent sur la nature, le besoin ou l'absence de certains aménagements. Il s'agit :

- du dimensionnement de la digue principale dont la longueur prévue est de 545 ml,
- de l'intérêt de déplacer le pôle passagers,
- de l'intérêt de supprimer la porte anti-tempêtes existante,
- de l'absence de « chasse » dans la digue principale pour éviter l'accumulation de sédiments,
- de l'absence d'un poste de distribution d'essence sans plomb,
- de la nécessité d'une aire d'atterrissage d'urgence pour hélicoptère,

- de la nécessité d'organiser l'accès des services de secours.

Le maître d'ouvrage a apporté une réponse pour chacune de ces interrogations ou demandes en rappelant les études préalables conduites, la justification des investissements pour sécuriser l'accès au port et améliorer son fonctionnement interne.

Conclusions du commissaire enquêteur

En tant que commissaire enquêteur je prends acte des réponses du maître d'ouvrage.

7.3. Sur les études environnementales

L'enquête publique a révélé des questionnements portant sur la compatibilité avec la loi littoral, sur l'absence de quantification précise des besoins de minage et sur l'impact sur le trait de côte.

- Au sujet de la compatibilité avec la loi littoral

Le maître d'ouvrage rappelle que ce sujet a été évoqué dans le mémoire en réponse à la MRAe et que le projet est compatible avec la loi littoral en application de l'article L 121-4 du Code de l'urbanisme en raison d'une nécessité impérative des travaux pour assurer la sécurité du port.

Il considère d'autre part que les évaluations des incidences NATURA 2000 évoquées par la DDTM sont traitées dans le dossier de mise en compatibilité du PLU.

- Au sujet des besoins de minage

Le maître d'ouvrage apporte des éléments nouveaux résultant d'études géotechniques récentes non prises en compte dans l'étude d'impact faisant état de la possibilité de recourir plus largement que prévu à l'utilisation d'un brise roche et donc à limiter le recours au minage.

Il lui apparaît toutefois impossible de connaître précisément le programme de minage résiduel qui dépendra des techniques et engins mobilisés par l'entreprise chargée des travaux.

- Au sujet de la dérive sédimentaire et de l'impact sur le trait de côte

Le maître d'ouvrage développe une argumentation portant sur le disponible sédimentaire, sur la dynamique du trait de côte dans la baie située entre Le Croisic et la pointe du Castelli qui le conduit à conclure que le projet, avec le nouveau chenal n'induit pas de modification du transport sédimentaire et n'aura pas d'influence sur l'évolution du trait de côte. Il note toutefois qu'il n'y aura jamais de consensus sur la dynamique exacte dans la zone sans instrumentation in-situ sur du long terme.

Conclusions du commissaire enquêteur

Je note que le maître d'ouvrage argumente sur une nécessité impérative des travaux et sur les dispositions de l'article L 121-4 de Code de l'environnement pour justifier de la faisabilité du projet.

Sur ce point comme pour le minage et l'impact sur le trait de côte je prends acte des réponses du maître d'ouvrage.

7.4. Sur les impacts des travaux

Les impacts des travaux sur le cadre de vie local ont constitué les sujets majeurs de cette enquête, Ces impacts sont particulièrement redoutés au niveau de la circulation routière , du bruit et des vibrations.

7.4.1. Au sujet de la circulation routière

Le trafic du chantier, qui s'additionnera au trafic d'exploitation actuel aura un impact significatif et majeur sur le secteur concerné. En période de création de la digue le trafic d'approvisionnement en matériaux est estimé à un camion toutes les 4 à 5 minutes et ceci dans les 2 sens de circulations.

Un tel trafic soulève des interrogations et oppositions pour la traversée de Guérande et pour l'accès direct au chantier dans l'agglomération de La Turballe par la rue du Maréchal Juin et la rue de la Marjolaine jugées inadaptées à la circulation envisagée. Une pétition regroupant déjà une centaine de signatures se poursuit pour demander la sécurisation de la rue du Maréchal Juin.

Par ailleurs des questions ont été posées sur les possibilités de diminuer ce trafic, notamment à partir d'un approvisionnement par la mer et sur l'information des habitants.

Sur ces différents points le maître d'ouvrage a apporté des réponses :

- sur le contournement de Guérande

il précise que le tracé proposé par la commune de Guérande utilisant les RD 33, 48, et 774 est étudié par le Département et pourrait être privilégié,

- sur la circulation rue du Maréchal Juin et rue de la Marjolaine

Le syndicat mixte confirme la mise en place d'un circuit à sens unique permettant une arrivée par la rue de Maréchal Juin et un départ par la rue de la Marjolaine tel que proposé au dossier. Il note par contre que le circuit inversé (arrivée par la rue de la Marjolaine et départ par la rue du Maréchal Juin) proposé lors de l'enquête publique serait source de croisements compliqués et dangereux.

- sur les mesures envisagées pour réduire les nuisances

Le maître d'ouvrage confirme les mesures adoptées pour réduire les nuisances, à savoir :

- le respect du circuit d'accès au port et l'établissement d'un circuit global à respecter,
- la réutilisation sur site des matériaux résultant de la déconstruction de la ligue existante, des dragages et déroctages,
- l'autorisation réduite de circulation des camions aux horaires de pointe (8h-9h et 17h-18h) sur la RD 33, la RD 774 et la RD 213,

- l'interruption des approvisionnements de matériaux de carrière en période estivale.
- Sur le sujet de l'approvisionnement par la mer

La solution de prévoir des approvisionnements par la mer soulève un certain nombre d'interrogations pour le maître d'ouvrage :

- sur la réalité de la réduction d'impact pour l'approvisionnement de matériaux de carrière en raison des opérations d'extraction, de transport terrestre, de chargement dans un port pour le transport maritime,
- sur le coût des opérations d'approvisionnement,
- sur les usages et sur la sécurité au sein du port durant les opérations de déchargement,
- sur les marchés publics d'approvisionnement et sur les possibilités juridiques d'imposer une source d'approvisionnement.

Dans cette situation le maître d'ouvrage considère qu'un approvisionnement par la mer n'est pas exclu mais qu'au stade actuel de la réflexion cette solution ne peut être envisagée comme une solution alternative environnementalement préférable.

Conclusions du commissaire enquêteur

Ce sujet de la circulation routière liée à l'approvisionnement du chantier en matériels mais surtout en matériaux constitue à priori pour le public le point le plus sensible du projet.

Si une solution semble avoir été trouvée pour contourner l'agglomération de Guérande, l'approvisionnement par la route traverse inévitablement l'agglomération de La Turballe avec des voies peu adaptées au trafic prévu, sur une durée de plusieurs mois consécutifs.

Même si le porteur de projet propose des solutions pour limiter les apports (réutilisation des matériaux de déconstruction, fabrication sur site des gros blocs d'enrochement) et diverses mesures d'atténuation, le trafic prévu reste très dense principalement dans la phase de construction de la digue principale et du nouveau terre-plein.

Au delà des plans de circulation indispensables à prévoir avec la Commune, des aménagements locaux possibles pour améliorer la situation, de l'information des riverains, il me semble indispensable de rechercher d'autres moyens de diminuer le trafic des camions, notamment à partir de l'approvisionnement par la mer de matériaux de carrière ou de matériaux marins. Cette solution me semble rester à explorer et cette exploration m'apparaît primordiale.

7.4.2. Au sujet du bruit

Il y a lieu sur ce sujet de distinguer le bruit sous-marin et le bruit aérien.

- **Pour le bruit sous- marin**

les études réalisées ont évalué des incidences acoustiques sous-marines importantes pour les opérations de battage-trépanage et de micro-minage, pouvant provoquer des dégradations de l'ouïe de certains mammifères marins.

Sur ce thème sensible, le maître d'ouvrage a précisé ses actions dans le mémoire en réponse aux observations de la MRAe. Il a ainsi précisé :

- que les études géotechniques qui ont eu lieu fin 2019 ont permis de démontrer la quasi-absence de boules rocheuses au niveau du chenal et donc de réduire l'impact sonore du projet en utilisant la méthode du déroctage pratiqué au brise roche hydraulique en lieu et place du micro-minage,
 - que les empreintes acoustiques ont été étudiées pour 2 niveaux de marnage (0 et 5 m), pour un bruit impulsif de 200 dB correspondant à un battage de pieux ou à l'utilisation d'un brise roche et pour un bruit impulsif de 264 dB correspondant à du micro-minage,
 - qu'un suivi acoustique du bruit généré par les travaux sera mis en œuvre permettant de certifier les niveaux sonores, de cartographier les empreintes acoustiques, d'évaluer les mesures d'éloignement mises en place, le retour des mammifères marins après travaux et d'ajuster si nécessaire ces mesures,
 - que plusieurs approches, adaptées à la nature des travaux, articulant l'utilisation de répulsifs acoustiques et le suivi visuel et acoustique des mammifères marins sont prévues,
 - que la technique du « soft start » destinée à réduire davantage les incidences sur les mammifères marins et qui fait l'objet d'un protocole de l'IFREMER pourra être utilisée.
- **Pour le bruit aérien**

Le niveau sonore a été clairement identifié comme une nuisance à venir du chantier notamment pour les travaux de déroctage, de battage de pieux et de minage. Certaines interrogations se sont également fait jour sur les mesures d'atténuation et sur le contrôle des émergences sonores.

Il rappelle, qu'en terme de nuisances sonores pour les riverains la plupart des ateliers vont générer du bruit dans les limites d'émergence classiques de 5 dB applicables notamment aux nuisances de voisinage.

Les travaux particulièrement bruyants sont les ateliers de battage/trépannage des pieux, ainsi que le fonctionnement de la centrale à béton. Il est précisé que le projet respectera les horaires et périodes d'interdiction pour les travaux bruyants locaux. Ainsi il ne sera pas prévu de battage ni de trépannage entre 20h et 7h , ni en période estivale.

Par ailleurs, afin de réduire les nuisances sonores des systèmes d'atténuation ont été retenus tels que des jupes de battage, des capotages , des écrans...

Conclusions du commissaire enquêteur

Je prends acte des réponses et des solutions proposées par le maître d'ouvrage.

Je note les précautions prises pour protéger les mammifères marins qui nécessiteront le déploiement d'un protocole de vigilance performant à imposer aux entreprises chargées des travaux.

De même, les émergences sonores pouvant affecter les riverains devront être suivies en temps réel, avec l'identification de seuils d'alerte pouvant conduire à l'arrêt momentané de certains travaux.

La vigilance de la maîtrise d'ouvrage devra être maximum sur cette thématique du bruit.

7.4.3. Au sujet des vibrations

Les vibrations liées au trafic routier ainsi qu'aux opérations de battage et de minage sont redoutées avec notamment les conséquences possibles sur le bâti.

En réponse aux interrogations du public le Syndicat mixte confirme qu'un constat d'huissier est prévu, réalisé à la charge de l'entreprise, avant travaux, afin de constater l'état des existants sur le site et ses abords, sur un périmètre défini autour du port, mais aussi sur le tracé emprunté par les camions pour l'approvisionnement du chantier en matériels et matériaux.

Le Syndicat mixte portuaire s'engage à une communication de qualité sur ces constats d'huissier. Selon les techniques opérationnelles choisies pour les travaux, il pourra être envisagé, une fois l'entreprise retenue de recourir à un référé préventif, à la charge du maître d'ouvrage, cette procédure, plus lourde garantissant le contradictoire et la participation des riverains. Au stade actuel, pour le syndicat mixte il ne s'agit toutefois que d'une alternative.

Conclusions du commissaire enquêteur

Les vibrations sont redoutées par les riverains qui demandent des constats préalables aux travaux, contradictoires et réalisés de manière indépendante.

Le Constat d'huissier prévu par le maître d'ouvrage est une réponse mais ce dernier devra préciser le niveau des investigations pour assurer aux riverains une réelle prise en charge des conséquences possibles du chantier sur le bâti.

7.5. Sur l'organisation du chantier

Les observations recueillies sur ce thème portent essentiellement sur les périodes et les horaires de travaux ainsi que sur les suivis et contrôles qui seront mis en place. Une demande d'interface avec la population pour permettre une information en temps réel durant les travaux a également été souvent exprimée.

- **Au sujet des périodes et des horaires**

le Syndicat portuaire a rappelé que les travaux très bruyants, sources de nuisances aériennes et réglementés par le Code de la santé seront interdits entre 20h et 7h du matin, avec une interdiction complète en période estivale. Il prévoit toutefois la possibilité

d'élargissement de la plage horaire de travail pour des travaux non bruyants (2h avant ou 2 h après) avec accord de la Commune pour éviter les pics de circulation ou pour travailler à la marée.

- **Au sujet des suivis et des contrôles**

Le Syndicat portuaire indique que d'une manière générale, les procédures d'exécution de travaux comprendront toujours des protocoles de vérification et des points d'arrêt de façon à pouvoir prouver le respect du gabarit des impacts annoncés dans le dossier d'évaluation environnementale.

Plusieurs interlocuteurs sont prévus d'être mobilisés sur le suivi des impacts environnementaux, ainsi :

- sur le respect des trafics :
 - l'entreprise en charge de travaux assurera un premier niveau de contrôle interne,
 - un comptage routier ponctuel sera organisé tous les ans et confié à un organisme de contrôle, l'écologue du chantier prévu dans l'étude d'impact,
 - les comptages routiers annuels permettront de connaître le trafic aux points identifiés dans l'étude d'impact (Escoublac, Herbignac et RD 33).
- sur le respect des niveaux de bruit :
 - l'entreprise assurera un premier niveau de contrôle interne avec un enregistrement au sonomètre de ses ateliers bruyants,
 - un contrôle acoustique extérieur sera également organisé, de façon inopinée et confié à un organisme de contrôle, l'écologue du chantier
- sur les risques de vibrations
le suivi est organisé à partir de constats d'huissier avant et après travaux.

- **Au sujet de l'interface avec la population**

Le maître d'ouvrage précise qu'il est prévu :

- la création d'un comité de liaison qui poursuivra les échanges en présence des interlocuteurs locaux (mairie, riverains, représentants des activités portuaires, associations) et des acteurs du chantier.
- l'ouverture d'une boîte à questions numérique ou la mise à disposition d'un registre,
- l'identification d'un interlocuteur privilégié à la mairie.

Conclusions du commissaire enquêteur

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont susceptibles de répondre aux inquiétudes réelles et justifiées des riverains.

Dans ce contexte la poursuite des opérations d'information et de concertation est primordial pour permettre la réalisation des travaux.

L'interface prévue avec le comité de liaison, avec la boîte à questions, avec l'interlocuteur privilégié en mairie est intéressante.

Elle nécessitera une implication forte des acteurs pour l'écoute en temps réel des riverains mais aussi pour leur apporter des réponses. La sérénité du chantier en dépendra.

8. Avis du commissaire enquêteur

Après avoir analysé les observations recueillies durant l'enquête publique et celles remises par les personnes publiques associées et après avoir pris en compte les réponses du Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique maître d'ouvrage du projet, je considère :

- que l'information du public a été satisfaisante et conforme à la réglementation,
- que l'enquête s'est déroulée suivant les spécifications réglementaires en vigueur, dans le respect des consignes liées à la crise sanitaire et sans incident,
- que le dossier a été accessible pendant toute la durée de l'enquête avec la possibilité de déposer des observations tant sur le registre « papier » que par courriers ou par voie dématérialisée,
- que le projet répond à des besoins de sécurisation de l'accès maritime du port et par conséquent des activités portuaires,
- que le projet permet le développement des activités existantes et particulièrement de la réparation navale,
- que le projet permet l'implantation d'activités nouvelles et dès maintenant de la maintenance de l'éolien en mer qui a vocation à s'inscrire dans la démarche de transition écologique,
- que le projet est cohérent avec la stratégie nationale pour la mer et le littoral et qu'il s'inscrit dans les politiques portuaires départementale et régionale,
- que le projet ne prévoit pas d'impact significatif sur le milieu marin, à l'exception de l'impact sonore sur les mammifères pour lequel des mesures d'atténuation, ainsi que des mesures d'éloignement sont prévues,
- que les impacts liés au chantier sur la vie locale sont significatifs mais que le maître d'ouvrage prend les mesures nécessaires pour les atténuer ,
- que l'enquête n'a pas relevé d'incohérence au regard des objectifs avancés et que le projet n'a pas suscité de réelles oppositions.

Dans ces conditions, au regard des enjeux du projet et des engagements du maître d'ouvrage à limiter autant que possible les impacts du chantier

Je donne un avis favorable au titre du changement substantiel d'occupation du domaine public maritime dans le cadre du projet de réaménagement et d'extension du port de La Turballe afin de permettre le transfert de gestion prévu.

A La Turballe le 30 août 2020

Jany Larcher

