

**Département de la Loire-Atlantique**

**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**

## **Annexes au rapport d'enquête**

**Commissaire enquêteur : Jany Larcher**

**Désignation par le Tribunal administratif de Nantes**

**(Décision n° E20000048/44 du 6 mai 2020)**



**Arrêté préfectoral n°2020/BPEF/027 portant ouverture  
d'une enquête publique**

**Travaux de Réaménagement et d'Extension du Port de la Turballe  
par le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique**

**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE** préalable à :

- ◆ l'autorisation environnementale unique IOTA/loi sur l'eau
- ◆ l'autorisation au titre du code des transports
- ◆ la mise en comptabilité du plan local d'urbanisme de la Turballe par déclaration de projet
- ◆ le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime

**Vu** le code de l'environnement et notamment le chapitre unique du titre VIII du livre 1er (parties législative et réglementaire) relatif à l'autorisation environnementale ;

**Vu** le code de l'environnement et notamment le chapitre IV du titre 1<sup>er</sup> du livre II (parties législative et réglementaire) relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et marins et plus particulièrement les articles L 214-1 à L 214-6 et R 214-1 et suivants ;

**Vu** le code de l'environnement – chapitre III du titre II du livre 1<sup>er</sup> et notamment les articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants ;

**Vu** le code de l'environnement et notamment l'article L 126-1 relatif à la déclaration de projet ;

**Vu** le code des transports et notamment les articles L 5314-8 et R 5314-1 à R 5314-7 ;

**Vu** le code général de la propriété des personnes publiques, et notamment les articles L 2124-1, R 2122-3 et R 2124-56 relatifs au changement substantiel d'occupation du domaine public maritime ;

**Vu** le code de l'urbanisme et notamment le Chapitre III du titre V du livre 1er (parties législative et réglementaire) relatif à la procédure d'élaboration, d'évaluation et d'évolution du plan local d'urbanisme et plus particulièrement les articles L 153-54 et suivants, R 153-15 et suivants et l'article L 300-6 ;

**Vu** la loi n° 2020-546 du 11 mai 2020 prorogeant l'état d'urgence sanitaire et complétant ses dispositions ;

**Vu** l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020, modifiée, relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période ;

**Vu** l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R 123-11 du code de l'environnement ;

**Vu** l'arrêté préfectoral en date du 11 décembre 2019 portant création du syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique ;

**Vu** le bilan de la concertation préalable menée par le maître d'ouvrage ;

**Vu** le dossier enregistré sous le n° 44-2019-00389 de demande d'autorisation environnementale, avec étude d'impact, prévue à l'article L181-1 du code de l'environnement au titre des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L 214-3 déposé le 20 décembre 2019, par le Conseil départemental de Loire-Atlantique – 3 quai Ceineray -BP 94109 – Nantes (44041), puis porté par le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique – Tour Météor 2 – 8 place Pierre Semard – Saint-Nazaire (44600) – concernant les travaux de réaménagement global et d'extension du port de la Turballe ;

**Vu** l'avis de la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Estuaire de la Loire du 17 janvier 2020 ;

**Vu** les avis de l'Agence Régionale de Santé des Pays de la Loire en date des 12 février et 10 mars 2020 ;

**Vu** les avis du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) en date des 13 janvier et 25 mars 2020, dans le cadre de la tierce expertise ;

**Vu** les avis relatifs à l'archéologie préventive terrestre et sous-marine, de la DRAC des Pays de la Loire du 17 janvier 2020, et du DRASSM du 26 mars 2020 suivi de la décision prescrivant un diagnostic du ministre de la culture du 7 mai 2020 ;

**Vu** le dossier de mise en compatibilité, par déclaration de projet, du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de la Turballe avec le projet de réaménagement et d'extension du port ;

**Vu** le compte-rendu de la réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité du PLU de la Turballe avec le projet susmentionné, par les personnes publiques associées (PPA) ;

**Vu** le dossier de demande de changement substantiel d'occupation du domaine public maritime ;

**Vu** l'avis conforme de la Préfecture Maritime (PREMAR) en date du 27 avril 2020 et l'avis du commandant de la zone maritime en date du 30 avril 2020 ;

**Vu** le dossier de demande d'autorisation au titre du code des transports déposé le 13 mars 2020, et les avis recueillis au cours de l'instruction notamment des instances, commissions et collectivités concernées ;

**Vu** l'étude d'impact du projet et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU ;

**Vu** l'avis conjoint de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) en date du 29 mai 2020 sur la demande d'autorisation environnementale et le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

**Vu** le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe ;

**Vu** l'avis de recevabilité du directeur départemental des territoires et de la mer de Loire-Atlantique du 2 juin 2020 ;

**Vu** la décision n° E20000048/44 du 6 mai 2020 du président du tribunal administratif de Nantes désignant M. Jany LARCHER en qualité de commissaire-enquêteur ;

**Considérant** que cette opération est soumise à autorisation environnementale au titre des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnées au I de l'article L 214-3 du code de l'environnement et qu'il y a lieu d'ouvrir une enquête sur la demande susvisée en application des articles L 123- 1, L 123-2 et R 123-1 et suivants du code de l'environnement ;

**Considérant** que cette opération est également soumise à autorisation au titre du code des transports et qu'il y a lieu d'ouvrir une enquête publique au sens de l'article R 5314-4 de ce même code ;

**Considérant** que cette opération constitue également un changement substantiel d'occupation du domaine public maritime et qu'il y a lieu d'ouvrir une enquête publique conformément à l'article L 2124-1 du code de la propriété des personnes publiques ;

**Considérant** que la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est aussi soumise à enquête publique conformément à l'article L 153-55 du code de l'urbanisme ;

**Considérant** qu'il y a lieu, en application des articles L 181-10, L 123-6 et R 123-7 du code de l'environnement, de conduire une enquête publique unique portant sur l'autorisation environnementale, l'autorisation au titre du code des transports, le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime et la mise en compatibilité du document d'urbanisme par déclaration de projet ;

**Considérant** les circonstances exceptionnelles relatives à la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 ;

## ARRÊTE

**Article 1er** – Il est procédé à une enquête publique unique relative :

- à l'autorisation environnementale unique IOTA/loi sur l'eau au titre de l'article L 181-1 du code de l'environnement ;
- l'autorisation au titre des articles L 5314-8, R 5314-1 à R 5314-7 du code des transports;
- la mise en comptabilité du PLU de la Turballe par déclaration de projet au titre de l'article L 126-1 du code l'environnement et L 300-6 du code l'urbanisme ;
- le 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,

concernant les travaux de réaménagement et d'extension du port de la Turballe portés par le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique – *Tour Météor 2 – 8 place Pierre Semard à Saint-Nazaire (44600)*.

L'enquête publique unique est ouverte en mairie de **La Turballe** (siège de l'enquête) pendant 33 jours consécutifs, **du lundi 29 juin 2020 au vendredi 31 juillet 2020 inclus**.

La durée de cette enquête peut être prorogée selon les dispositions du code de l'environnement sur décision motivée du commissaire-enquêteur après information du préfet de la Loire-Atlantique.

**Article 2** – M. Jany LARCHER, retraité de la direction départementale des territoires et de la mer, est désigné en qualité de commissaire-enquêteur.

**Article 3** – Un avis destiné à l'information du public est publié en caractères apparents, par les soins du préfet et aux frais du responsable du projet, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans les journaux « Ouest-France » (éditions de Loire-Atlantique) et « Presse-Océan » (éditions de Loire-Atlantique).

Cet avis est publié par voie d'affiche et éventuellement par tout autre procédé au moins quinze jours avant le début de l'enquête, et durant toute la durée de celle-ci, aux frais du demandeur, aux lieux ordinaires d'affichage des actes administratifs et éventuellement par tous autres procédés, dans les communes de **La Turballe, Guérande et Piriac-sur-mer**.

Il est justifié de l'accomplissement de ces formalités par un exemplaire des journaux contenant l'insertion précitée et par une attestation du maire des communes désignées ci-dessus.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée et sauf impossibilité matérielle justifiée, le même avis est affiché par le responsable du projet sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de la ou, s'il y a lieu des voies publiques et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté ministériel du 24 avril 2012.

Il est justifié de l'accomplissement de cette formalité par une attestation établie par le responsable du projet.

Cet avis est également publié sur le site Internet des services de l'État en Loire-Atlantique (<http://loire-atlantique.gouv.fr>).

**Article 4** – Le dossier d'enquête publique unique au titre de l'autorisation environnementale, l'autorisation au titre du code des transports, le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par déclaration de projet, sur support « papier » est déposé, pendant toute la durée de l'enquête, en mairie de **La Turballe**, où toute personne peut en prendre connaissance sur place, aux jours et heures d'ouverture des services au public et, le cas échéant, **selon les modalités pratiques mises en place par la mairie en raison de la crise sanitaire**.

**En raison de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, les modalités d'accueil du public peuvent évoluer, les horaires d'ouverture peuvent être restreints et la prise de rendez-vous rendue nécessaire. Préalablement à tout déplacement, il est conseillé de se renseigner auprès de la mairie afin de connaître les modalités pratiques en vigueur (éventuellement prise de rdv, port du masque, se munir de son propre stylo, etc...).**

Le dossier d'enquête publique unique peut également être consulté, pendant la durée de l'enquête publique, sur un poste informatique en mairie **La Turballe**.

Le dossier d'enquête publique unique est mis en ligne pendant toute la durée d'enquête sur le site Internet des services de l'État en Loire-Atlantique (<http://www.loire-atlantique.gouv.fr>).

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la préfecture de la Loire-Atlantique dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Ce dossier est accompagné des avis obligatoires des autorités administratives.

Ce dossier peut être complété par des documents existants à la demande du commissaire-enquêteur. Les documents ainsi obtenus ou le refus motivé du responsable de projet de communiquer ces documents seront versés au dossier d'enquête.

Le public peut consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire-enquêteur, en mairie de **La Turballe**. Il est tenu à disposition pendant toute la durée de l'enquête.

Les observations et propositions peuvent également être adressées par voie postale au commissaire-enquêteur à la mairie de **La Turballe (10 rue de la Fontaine – BP 51009 – 44420 La Turballe)**, pendant la durée de l'enquête. Elles sont tenues à disposition du public dans les meilleurs délais.

Le public peut également faire parvenir ses observations et propositions pendant la stricte durée de l'enquête par courrier électronique à l'adresse suivante :

[port-laturballe-amenagement@registredemat.fr](mailto:port-laturballe-amenagement@registredemat.fr)

La taille des pièces jointes ne pourra excéder 3 Mo.

Seuls les courriels reçus pendant le temps strict de l'enquête sont pris en compte.

Elles peuvent également être formulées directement sur le registre dématérialisé mis en place à l'adresse suivante :

<https://www.registredemat.fr/port-laturballe-amenagement>

accessible depuis le site internet des Services de l'État en Loire-Atlantique (<http://www.loire-atlantique.gouv.fr>).

Les observations et propositions adressées par courrier électronique sont transférées sur le registre dématérialisé pour être portées à la connaissance du public dans les meilleurs délais.

Les observations et propositions portées sur le registre « papier » et reçues par courrier sont également numérisées par la commune et transférées sur le registre dématérialisé pour être portées à la connaissance du public dans les meilleurs délais.

Le registre d'enquête à feuillets non mobiles est clos et signé par le commissaire-enquêteur.

**Article 5** – Le commissaire-enquêteur reçoit en personne les observations des intéressés, **en mairie de La Turballe (10 rue de la Fontaine 44420 La Turballe)** aux jours et heures suivants et **selon les modalités d'accueil du public en vigueur** :

- le lundi 29 juin 2020 de 9h00 à 12h00
- le jeudi 9 juillet 2020 de 14h00 à 17h00
- le samedi 18 juillet 2020 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 22 juillet 2020 de 9h00 à 12h00
- le vendredi 31 juillet 2020 de 14h00 à 17h00.

En raison de la crise sanitaire, le commissaire-enquêteur recueille également les observations du public, **par téléphone (02.40.11.40.88)**, au cours des permanences dont les dates et horaires sont précisés ci-dessus.

**Article 6** – Le conseil municipal de la commune **La Turballe** ainsi que les autres collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet sont appelés à donner leur avis sur le projet dès l'ouverture de l'enquête. Ces avis ne peuvent être pris en considération que s'ils sont exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête.

**Article 7** – A l'expiration du délai de l'enquête, dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire-enquêteur rencontre dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse en l'invitant à produire, ses observations éventuelles, dans un délai de quinze jours.

Le commissaire-enquêteur rédige un rapport unique, dans lequel il relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées – **au titre de chacune des procédures** – en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Ces documents, le dossier d'enquête publique unique accompagné du registre d'enquête et pièces annexées sont transmis au préfet de la Loire-Atlantique (*direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, bureau des procédures environnementales et foncières*), dans un

délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête. Il transmet simultanément une copie de son rapport et de ses conclusions motivées au président du tribunal administratif de Nantes.

Le préfet adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions du commissaire-enquêteur au responsable du projet et à la mairie de **La Turballe** pour y être tenue à disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête. Ce rapport et ces conclusions sont publiés sur le site Internet des services de l'État en Loire-Atlantique (<http://www.loire-atlantique.gouv.fr>).

**Article 8** – Toute information concernant le projet peut être demandée auprès du Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique – *Tour Météor 2 – 8 place Pierre Semard à Saint-Nazaire (44600)*.

**Article 9** – Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de la procédure sont :

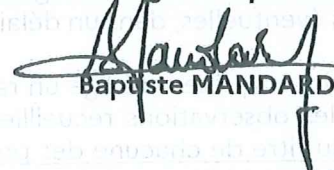
- une autorisation environnementale unique, assortie de prescriptions, délivrée par le préfet de la Loire-Atlantique, ou un refus ;
- une autorisation d'extension portuaire au titre du code des transports délivrée par le préfet de la Loire-Atlantique, ou un refus ;
- l'approbation de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par une délibération du conseil municipal de la Turballe, prise dans un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire-enquêteur ;
- une déclaration de projet sur l'intérêt général de la présente opération, celle-ci emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de la commune de La Turballe, prononcée par le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique ;
- une convention de transfert de gestion entre l'Etat et le Syndicat mixte portuaire, approuvée par arrêté du Préfet de la Loire-Atlantique, et actant le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime.

**Article 10** – En raison des circonstances exceptionnelles sanitaires relatives à l'épidémie de Covid-19, toute personne devra veiller au respect des mesures d'hygiène (dites « barrières ») et de distanciation sociale et, le cas échéant, se conformer aux modalités pratiques mises en place par la mairie en raison de la crise sanitaire. Préalablement à tout déplacement, il est conseillé de se renseigner auprès de la mairie afin de connaître ces modalités pratiques (éventuellement prise de rdv, port du masque, se munir de son propre stylo, etc...).

**Article 11** – Le secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique, le président du Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de la Loire-Atlantique, les maires des communes de La Turballe, Guérande et Piriac-sur-mer et le commissaire-enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Nantes, le **- 5 JUIN 2020**

**LE PRÉFET,**  
**pour le préfet et par délégation,**  
**le secrétaire général par interim,**

  
Baptiste MANDARD



# AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

## COMMUNE DE LA TURBALLE

### RÉAMÉNAGEMENT ET EXTENSION DU PORT

Par arrêté préfectoral n° 2020/BPEF/027 en date du 5 juin 2020 une enquête publique unique est ouverte à la mairie de LA TURBALLE, pendant une période de 33 jours consécutifs, **du lundi 29 juin 2020 au vendredi 31 juillet 2020** portant sur la demande présentée par le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique en vue d'obtenir :

- l'autorisation environnementale unique IOTA/loi sur l'eau au titre de l'article L 181-1 du code de l'environnement ;
- l'autorisation au titre des articles L 5314-8, R 5314-1 à R 5314-7 du code des transports ;
- la mise en comptabilité 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 ;
- le 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, pour les travaux de réaménagement global et d'extension du port de la Turballe.

M. Jany LARCHER, retraité de la direction départementale des territoires et de la mer, est désigné en qualité de commissaire-enquêteur. Le commissaire enquêteur est chargé de diriger l'enquête et de recevoir en mairie de LA TURBALLE (10 rue de la Fontaine - BP 51009 - 44420 La Turballe), les observations du public aux dates et heures ci-après et selon les modalités mises en place par la mairie:

- le lundi 29 juin 2020 de 9h00 à 12h00
- le jeudi 9 juillet 2020 de 14h00 à 17h00
- le samedi 18 juillet 2020 de 9h00 à 12h00
- le mercredi 22 juillet 2020 de 9h00 à 12h00
- le vendredi 31 juillet 2020 de 14h00 à 17h00.

Compte-tenu de la crise sanitaire, le commissaire-enquêteur recueille également les observations du public, **par téléphone (02.40.11.40.88)**, au cours des permanences dont les dates et horaires sont précisés ci-dessus.

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra prendre connaissance du dossier « papier » d'enquête publique et du dossier numérique sur un poste informatique, en mairie de LA TURBALLE aux jours et heures d'ouverture des services au public et selon les modalités d'accueil du public en vigueur. La consultation du dossier d'enquête publique est également possible sur le site Internet de la préfecture de la Loire-Atlantique : [www.loire-atlantique.gouv.fr](http://www.loire-atlantique.gouv.fr) ou directement sur la plate-forme numérique accessible ici :

**<https://www.registredemat.fr/port-laturballe-amenagement>**

Le dossier comporte une étude d'impact du projet, une évaluation environnementale du document d'urbanisme ainsi que les avis obligatoires notamment l'avis de l'autorité environnementale.

Le public pourra consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête ouvert à cet effet en mairie de LA TURBALLE.

Un registre dématérialisé sera mis en place à l'adresse suivante :

**<https://www.registredemat.fr/port-laturballe-amenagement>**

accessible également sur le site internet de la préfecture de Loire-Atlantique ([www.loire-atlantique.gouv.fr](http://www.loire-atlantique.gouv.fr)).

Les observations et propositions pourront également être adressées par écrit au commissaire-enquêteur en mairie de LA TURBALLE (10 rue de la Fontaine - BP 51009 - 44420 La Turballe) ou par voie électronique à l'adresse suivante : **[port-laturballe-amenagement@registredemat.fr](mailto:port-laturballe-amenagement@registredemat.fr)**

La taille des pièces jointes ne pourra excéder 3 Mo. Seuls les courriels reçus pendant le temps strict de l'enquête seront pris en compte. Les observations seront mises à la disposition du public sur le registre dématérialisé.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la préfecture de Loire-Atlantique (*Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial - bureau des procédures environnementales et foncières*) dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Dès réception, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont publiés sur le site Internet de la préfecture de la Loire-Atlantique et mis à la disposition du public en mairie de LA TURBALLE pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Toute information concernant le projet peut être demandée auprès du Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique - *Tour Météor 2 - 8 place Pierre Semard à Saint-Nazaire (44600)*.

Les décisions susceptibles d'intervenir à l'issue de la procédure sont :

- une autorisation environnementale unique, assortie de prescriptions, délivrée par le préfet de la Loire-Atlantique, ou un refus ;
- une autorisation d'extension portuaire au titre du code des transports délivrée par le préfet de la Loire-Atlantique, ou un refus ;
- l'approbation de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par une délibération du conseil municipal de la Turballe, prise dans un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire-enquêteur ;
- une déclaration de projet sur l'intérêt général de la présente opération, celle-ci emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de la commune de La Turballe, prononcée par le Syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique ;
- une convention de transfert de gestion entre l'Etat et le Syndicat mixte portuaire, approuvée par arrêté du Préfet de la Loire-Atlantique, et actant le changement substantiel d'occupation du domaine public maritime.

**En raison des circonstances exceptionnelles sanitaires relatives à l'épidémie de Covid-19, toute personne devra veiller au respect des mesures d'hygiène (dites « barrières ») et de distanciation sociale et, le cas échéant, se conformer aux modalités pratiques mises en place par la mairie en raison de la crise sanitaire. Préalablement à tout déplacement, il est conseillé de se renseigner auprès de la mairie afin de connaître ces modalités pratiques (éventuellement prise de rdv, port du masque, se munir de son propre stylo, etc...).**

1. Dispositions générales..... 2

2. Rappel des avis administratifs et avis des personnes publiques associées..... 3

2.1. Avis au titre de la procédure d'autorisation environnementale unique..... 4

2.2. Avis au titre de la procédure code des transports..... 4

2.2.1. Avis de la commune de Guérande en date du 8 juin 2020..... 4

2.2.2. Avis de la commune de La Turballe du 30 mars 2020..... 4

2.2.3. Avis de la Grande commission nautique du 17 juin 2020..... 4

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

2.5. Avis de la MRAE des Pays de la Loire..... 5

3. Etude de l'enquête publique..... 6

**Réaménagement et extension du port de La Turballe**

3.1. Les observations recueillies..... 7

3.1.1. Les observations du registre papier..... 7

3.1.2. Les observations du registre dématérialisé..... 8

3.1.3. Les courriers et dossiers remis au commissaire enquêteur..... 9

3.1.4. Autres observations..... 12

4. Synthèse des observations..... 12

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

4.1. Observations sur le périmètre du projet..... 12

4.2. Observations sur le financement du projet..... 13

4.3. Observations sur les études environnementales..... 13

4.4. Observations sur les études environnementales..... 13

4.5. Observations sur les études environnementales..... 13

4.5.1. La circulation routière..... 13

4.5.2. Le bruit..... 14

4.5.3. Les vibrations..... 14

4.5.4. Les activités périphériques..... 15

4.6. Observations sur les activités périphériques..... 15

4.6.1. Les périodes, les horaires..... 15

4.6.2. Les suivis et contrôles..... 15

4.6.3. L'interface avec la population..... 16

4.7. Observations sur la mise en compatibilité du PLU..... 16

5. Conclusion..... 16

**Procès-verbal de synthèse**

Commissaire enquêteur : Jany Larcher

Désignation par le Tribunal administratif de Nantes

Décision no E20000048/44 du 6 mai 2020

## Table des matières

1. Dispositions générales.....	3
2. Rappel des avis administratifs et avis des personnes publiques associées.....	3
2.1. Avis au titre de la procédure d'autorisation environnementale unique.....	4
2.2. Avis au titre de la procédure code des transports.....	4
2.2.1. Avis de la commune de Guérande du 8 juin 2020.....	4
2.2.2. Avis de la commune de La Turballe du 30 mars 2020.....	4
2.2.3. Avis de la Grande commission nautique du 17 juin 2020.....	4
2.3. Avis au titre de la procédure d'occupation du domaine public maritime.....	5
2.4. Avis au titre de la mise en compatibilité du PLU.....	5
2.5. Avis de la MRAe des Pays de la Loire.....	6
3. Bilan de l'enquête publique.....	6
3.1. L'information du public.....	6
3.2. Le déroulement de l'enquête publique.....	6
3.3. Les observations recueillies.....	7
3.3.1 Les observations du registre papier.....	7
3.3.2. Les observations du registre dématérialisé.....	8
3.3.3. Les courriers et dossiers remis au commissaire enquêteur :.....	9
3.3.4. Autres observations.....	12
4. Synthèse des observations.....	12
4.1. Observations sur la justification du projet, sur son intérêt général.....	12
4.2. Observations sur le périmètre du projet.....	12
4.3. Observations sur le financement du projet.....	13
4.4. Observations sur les études environnementales.....	13
4.5. Observations sur les impacts des travaux.....	13
4.5.1. La circulation routière.....	13
4.5.2. Le bruit.....	14
4.5.3. Les vibrations.....	14
4.5.4. Le stationnement.....	15
4.5.5. les activités périphériques.....	15
4.6. Observations sur l'organisation du chantier.....	15
4.6.1. Les périodes, les horaires.....	15
4.6.2. Les suivis et contrôles.....	15
4.6.3. L'interface avec la population.....	16
4.7. Observations sur la mise en compatibilité du PLU.....	16
5. Conclusion.....	16

## 1. Dispositions générales

En application de l'arrêté n° 2020/BFEP/027 du 5 juin 2020 de Mr le Préfet de la Loire Atlantique l'enquête publique unique portant sur les travaux de réaménagement et d'extension du port de La Turballe 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>

Cette enquête publique unique se rapporte à 4 procédures distinctes nécessaires au titre du projet :

- l'autorisation environnementale unique IOTA/loi sur l'eau au titre de l'article L 181-1 du Code de l'environnement,
- l'autorisation au titre des articles L 5314-8 et R 5314-1 à R 5314-7 du Code des transports,
- la mise en compatibilité du PLU de La Turballe par déclaration de projet au titre des articles L 126-1 du Code de l'environnement et L 300-6 du Code de l'urbanisme,
- le 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.

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. Rappel des avis administratifs et avis des personnes publiques associées

Préalablement à l'enquête publique divers avis administratifs ont été émis avec pour objectifs soit de contribuer à la mise en place du projet, soit d'apporter des réserves sur les propositions envisagées. Ces avis émanent des diverses administrations et collectivités locales. Certains, comme celui du CEREMA correspondent à des expertises techniques.

Par ailleurs dans le cadre du dossier de mise en compatibilité du PLU de La Turballe un examen conjoint des personnes publiques associées à été organisé sous présidence du Sous-Préfet de Saint-Nazaire.

## **2.1. Avis au titre de la procédure d'autorisation environnementale unique**

L'ARS avait émis des réserves qui ont levées après réponse du maître d'ouvrage.

Le CEREMA pour sa part a proposé, après avoir pris connaissance de la version de l'étude d'impact de février 2020 diverses améliorations du dossier et des suivis envisagés sur 4 thèmes :

- les impacts des aménagements sur les phénomènes hydrosédimentaires côtiers,
- la qualité de l'eau et des sédiments,
- les phénomènes d'agitation portuaire,
- la prise en compte des effets du changement climatique sur le milieu marin

## **2.2. Avis au titre de la procédure code des transports**

Trois des avis remis comportent des réserves ou des recommandations ou des souhaits : les avis des communes de Guérande et de La Turballe et l'avis de la Grande commission nautique.

### **2.2.1. Avis de la commune de Guérande du 8 juin 2020**

La commune de Guérande a remis un avis favorable assorti de 2 réserves :

- respecter le calendrier de réalisation du contournement de Guérande,
- déterminer pendant la période de travaux un itinéraire de circulation des véhicules de chantier qui n'emprunte pas la route de La Turballe via le village de Clis, le boulevard De Gaulle, et le boulevard du 19 mai 1962 mais par exemple la RD n° 33 à la sortie de La Turballe, direction Saint-Molf, puis la RD n° 48 et enfin la RD n° 774 jusqu'au giratoire du Moulin du diable.

### **2.2.2. Avis de la commune de La Turballe du 30 mars 2020**

Le Conseil municipal à émis un avis favorable à l'unanimité en souhaitant, compte tenu de l'impact et des enjeux pour La Turballe, continuer à être étroitement associé durant toute la durée des travaux, notamment en ce qui concerne les questions de gestion des flux, des circulations et des stationnements.

### **2.2.3. Avis de la Grande commission nautique du 17 juin 2020**

La Grande commission nautique a émis un avis favorable à l'unanimité assorti de recommandations portant sur :

- en phase de travaux :
  - les modalités d'information des usagers, de sécurisation du plan d'eau, voire d'adaptations des pratiques.
- en phase d'exploitation :

la nécessité d'adapter le règlement de la navigation dans le port aux nouvelles activités et de vérifier la pertinence du balisage.

- de manière plus générale :
  - le besoin d'identifier une zone de posé d'hélicoptère,
  - l'intérêt d'intégrer un dispositif de sécurité incendie pour une première intervention et l'accès des services d'urgence.

### **2.3. Avis au titre de la procédure d'occupation du domaine public maritime**

Le Préfet maritime de l'Atlantique, et le Commandant de la zone maritime Atlantique émettent des avis favorables au changement substantiel d'occupation du domaine public maritime respectivement en dates du 27 et du 30 avril 2020. Les deux avis rappellent que la partie du domaine public maritime concernée est actuellement sous la compétence du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire.

### **2.4. Avis au titre de la mise en compatibilité du PLU**

Lors de la réunion des PPA qui s'est tenue le 11 juin 2020 le maître d'ouvrage a proposé, suite à l'avis de la MRAe, d'ajouter au projet une OAP nommée « Le port et ses abords ». et d'intégrer son contenu au mémoire en réponse aux observations et recommandations figurant dans cet avis.

Après cette proposition les participants ont précisé leurs avis :

- les représentants de la commune ont rappelé leurs engagements sur le projet et sur la protection globale environnementale . Ils ont précisé que le point de vigilance principal est celui des déplacements avec une interaction forte entre le port et la ville et l'attente d'un échange constructif dans le cadre de la préparation de l'OAP,
- le président de séance a rappelé que les questions de circulation concentrent de nombreuses critiques et qu'il est de l'intérêt du projet d'y répondre,
- le représentant de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) a exprimé le soutien de la Chambre pour le projet,
- la représentante de la DDTM a réaffirmé la nécessité de renforcer l'argumentaire sur la loi littoral étant rappelé que la zone de protection spéciale (ZPS) NATURA 2000 MOR-BRAZ empiète sur le futur zonage UP,
- la représentante de CAP-Atlantique a rappelé l'avis favorable communiqué assorti d'une recommandation pour un développement de l'argumentaire sur l'articulation avec la loi littoral et sur les choix effectués en matière de règles d'urbanisme ainsi qu'à mieux étayer la démonstration de l'intérêt général du projet. Elle s'est jointe aux avis déjà formulés sur les questions de circulation,
- le représentant du Conseil régional est favorable au projet,

- les représentants du bureau d'études urbanisme de la commune ont suggéré de préciser l'insertion urbaine et paysagère.

## **2.5. Avis de la MRAe des Pays de la Loire**

La MRAe a fourni un avis en date du 29 mai 2020 en suggérant des améliorations ayant pour objectifs de rendre plus lisibles certains documents, de clarifier certains aspects du dossier mais aussi d'apporter des compléments notamment sur certains sujets environnementaux.

Le maître d'ouvrage a pris le parti de répondre point par point aux observations formulées et le document de réponse figurait au dossier d'enquête publique.

Parmi les éléments ainsi fournis certains apportent des réponses à des interrogations formulées durant l'enquête publique. Ils portent notamment sur le contexte politique de la pêche, sur l'avenir du pôle éolien, sur l'articulation avec la loi littoral, sur la démonstration de l'intérêt général du projet, sur l'évolution du trait de côte et sur l'insertion paysagère.

Ce document de réponse présente également l'OAP « le port et ses abords » qui intègre le projet de mise en compatibilité du PLU.

## **3. Bilan de l'enquête publique**

### **3.1. 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 affiché dans les communes de La Turballe, Guérande et Piriac sur mer aux lieux ordinaires d'affichage des actes administratifs. L'information par affiches a également été faite sur site, à l'initiative du porteur de projet avec des affiches conformes aux spécifications de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 ( format A2, texte noir sur fonds jaune...).

En tant que commissaire enquêteur je me suis assuré des affichages en mairie et de la présence des affiches sur site. Il appartient aux maires concernés et au maître d'ouvrage du projet d'attester de ces affichages.

D'une manière générale la participation lors des permanences laisse penser que l'information a bien été reçue par le public.

### **3.2. Le 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 (une trentaine de personnes) venues prendre des renseignements, s'informer, sans vouloir formuler d'observations précises.

Les statistiques établies par la société LEGALCOM gestionnaire du registre dématérialisé recensent le nombre de visiteurs sur le site, le nombre de téléchargements effectués ainsi que le nombre de « visionnages de documents ». Le bilan est le suivant :

- nombre de visiteurs : 202
- nombre de téléchargements : 294
- nombre de « visionnages » : 234

D'une manière générale il me semble nécessaire de noter que ces chiffres sont faibles au regard des enjeux portés par le dossier et des impacts potentiels qu'il représente.

### **3.3. Les observations recueillies**

Toutes les observations recueillies sont présentées ci-après.

#### **3.3.1 Les observations du registre papier**

Mme CHANFRAY-AMEDYKANE signale le trafic dense des camions frigorifiques rue du Maréchal Juin créant du bruit et des vibrations et pense opportun d'adapter les voiries pour un accès plus direct pour l'approvisionnement des matériaux et des engins sur le chantier. Elle insiste notamment sur les nuisances créées au virage avant la place du marché.

Un Turballais anonyme se félicite de ce projet.

**Mme GUERIN Monique** considère que la nouvelle digue prévue est trop longue. Elle souhaite que la cale de mise à l'eau actuelle ne soit pas modifiée pour conserver le côté naturel de la plage.

**Mr BENIOURT ? Marc** demande l'installation d'un distributeur d'essence sans plomb à destination des plaisanciers.

**Mr REISSER François** 1 quai saint-Paul demande :

- s'il est envisagé de couvrir le parking du quai Saint-Paul réservé aux pêcheurs,
- si un état des lieux avant et après les minages est prévu,
- si les camions pourraient sortir par la rue Garlahy sans avoir de stop,
- s'il est prévu des lieux de pêche pour les pêcheurs amateurs.

**Mme ABRAHAM Élisabeth** 1 quai Saint-Paul, s'insurge contre les pollutions, les poussières, les dégradations notamment au niveau du quai Saint-Paul, contre la surexploitation de la mer...

**Mr DUBOST Laurent** 41 boulevard de Belmont rappelle que des mesures naturelles pour éviter l'accumulation de sédiments et donc des besoins de dragages avaient été abordées lors de réunions et il demande pourquoi la création d'une « chasse » dans la digue sud n'est pas prévue.

### **3.3.2. Les observations du registre dématérialisé**

**Mr DANIEL Pascal** est favorable au projet. Il demande l'agrandissement du pôle plaisance dans l'emplacement libéré par le pôle passagers. Il s'étonne de la durée longue du chantier.

**Mr BOUSQUET Pierre** considère d'une manière générale que le projet allie développement économique et protection dynamique de l'environnement. Il présente par ailleurs trois observations et demandes sur le projet :

- qu'est-il prévu pour fluidifier la circulation routière depuis la route bleue, pour dimensionner les stationnements ?
- comment s'organise la circulation pour l'accès à la nouvelle cale de mise à l'eau et pour le stationnement des remorques,
- peut-il être envisager un port à sec en second rideau pour les besoins de la plaisance.

**Mr POUDRE Bernard** se montre :

- satisfait au niveau de la préparation du dossier avec la prise en compte de l'environnement, l'écoute des utilisateurs et des riverains, l'information préalable au montage du dossier,
- persuadé du besoin et de l'utilité du projet.

**Mr LOHEAC Jean** se félicite du projet,

**Mr PAGEOT Hervé**, utilisateur du port via le club de plongée CNT, est satisfait du projet sur un plan économique mais présente ses craintes et ses idées :

- les travaux l'été peuvent nuire à la fréquentation,

- quelle sera l'incidence sur la plage des Bretons du fait des modifications de courants ? Un manque de sable existe déjà du côté de Ker Elisabeth,
- attention au prix de mise à l'eau avec la cale neuve. Elle doit être accessible au plus grand nombre,
- pourquoi ne pas prévoir un parking sécurisé en dehors du port pour les utilisateurs des navettes des îles,
- les ralentisseurs peuvent être démontés pendant les travaux pour minimiser les nuisances,
- communiquer avant les tirs de mine pour la sécurité des chasseurs sous-marins et vérification par drone quelques minutes avant.

**Mr THUAULT Patrick** félicite le département pour l'organisation des débats,

**Mr ROBIN Marc** considère le dossier incomplet sur le plan environnemental, qu'il occulte une dimension géomorphologique long terme et qu'ainsi il ne prend pas la mesure des conséquences probablement nuisibles pour le paysage de la flèche de Pen Bron. Mr ROBIN présente une analyse argumentée de la dérive sédimentaire qui contredit les affirmations du dossier.

**Mr De La LAURENCIE Olivier** Directeur de projet pour le parc éolien en mer du banc de Guérande se félicite des réunions de concertation qui se sont tenues et des aménagements retenus qui doivent permettre de sécuriser les accès du port et de développer les diverses activités avec une bonne cohabitation des usages.

### **3.3.3. Les courriers et dossiers remis au commissaire enquêteur :**

- **Le courrier de Mme FLOC'H Dominique du 17 juin 2020.**

Ce courrier adressé à Mr le Maire de La Turballe porte sur la sécurité rue du Maréchal Juin et sur la dangerosité du trafic des camions dans ce même secteur. Mme FLOC'H propose de mobiliser la rue de La Marjolaine dans un plan de circulation des camions. Mme FLOC'H a pris connaissance lors de la permanence du 18 juillet du plan de circulation prévu pour l'approvisionnement du chantier.

- **Le dossier déposé par Mme FLOC'H le 31 juillet 2020**

Le dossier déposé lors de la permanence du 31 juillet comporte 6 documents :

- une requête portant sur 4 points et demandant :

l'acheminement des matériaux de construction de la nouvelle digue par la mer,

la mise en place d'un sens unique empruntant la rue de La Marjolaine (trajet aller) et la rue du Maréchal Juin (trajet retour) pour les camions,

la prise en considération du fait que le trafic de camions pour la construction du port s'ajoutera au trafic pré-existant des camions de marée, des bus, des camions municipaux...

la prise en considération que « la saison » va de Pâques à la Toussaint et pas uniquement juillet et août comme le montre les dates d'ouverture du camping de La Falaise situé sur le trajet des camions.

- Une copie des courriers adressés à Mr Lehénaf le 23 septembre 2018 et à Mr le Maire de La Turballe le 17 juin 2020 portant sur la circulation rue du maréchal Juin et rue de La Marjolaine.
- Copie d'une pétition (en cours) pour la sécurité rue du Maréchal Juin comportant 102 signatures et demandant notamment le rétablissement du passage des camions par la rue de La Marjolaine,
- Un jeu de 11 photos prises rue du Maréchal Juin pour mettre en exergue les difficultés de circulation,
- Un jeu de 2 plans présentant le trajet des camions pour un circuit en sens unique et le trajet des piétons et cyclistes pour éviter la rue de La Marjolaine,
- un ensemble de copies de doléances anciennes se rapportant au trafic routier rue du Maréchal Juin.
- **Le courrier de Mr BOUDAILLER Bruce en date du 31 juillet 2020**

Mr BOUDAILLER est un habitant du quai Saint-Paul qui se dit attentif aux risques associés au projet :

- le risque de dégradation des logements et des commerces de proximité.
  - Par les ondes provoquées par le minage, le trépannage et le déroctage. Il demande une étude géologique approfondie pour connaître notamment l'importance du minage à prévoir.
  - Par le trafic qui engendre vibrations et dégradations pour lequel il demande les modalités de suivi et de contrôle,

Il note que le passage d'un huissier est prévu mais demande les modalités de cette mission,

- le risque de pollution sonore

Mr BOUDAILLER demande des contrôles par un organisme indépendant, la prise en compte des préconisations de l'ARS dans l'arrêté d'autorisation, une limitation de l'amplitude journalière des horaires du chantier.

Il se montre très critique sur les conditions actuelles d'exploitation du port au regard des nuisances sonores.

- Le risque de pollution de l'environnement et la maîtrise des risques de sécurité

Mr BOUDAILLER note une absence de volonté de contrôler ces sujets dans le fonctionnement actuel.

- le manque de clarté dans la relation avec les riverains sur l'exécution du projet

Mr BOUDAILLER considère que la mairie doit être un interlocuteur préférentiel durant le chantier pour répondre aux interrogations, aux récriminations, des riverains qui seront forcément largement impactés. Il considère que le fonctionnement actuel ne va pas dans ce sens. Il suggère l'identification d'une personne référente au sein de la mairie pour assurer l'écoute, l'information et trouver des solutions aux problèmes signalés.

Au delà de ces observations sur les nuisances prévisibles Mr BOUDAILLER s'interroge sur la pertinence de certains investissements tels que la nouvelle cale, le quai pour les passagers, le retrait de la porte anti-tempête, la couverture de l'ancienne darse...

Il s'interroge par ailleurs sur les réelles justifications du projet, demande à connaître les sources de financement et trouve que le dossier pêche par manque d'éléments d'analyse économique.

- **l'avis de CAP Atlantique du 24 juillet 2020**

Dans son courrier du 24 juillet adressé au commissaire enquêteur CAP Atlantique rappelle que son avis favorable daté du 13 mai 2020 se fonde sur la compatibilité du projet avec les enjeux économiques du territoire et avec les orientations du SCOT.

L'avis complémentaire du 24 juillet a pour objectif d'apporter des compléments résultants d'analyses techniques approfondies réalisées par les services communautaires. Ils portent sur :

- la gestion des eaux et l'assainissement : avec des observations sur les modalités d'assainissement des eaux usées, sur la définition des eaux grises, sur la protection des réseaux publics existants lors des travaux,
- la gestion des déchets : le plan de gestion du port qui détaille les méthodes de gestion et de traitement des déchets devra être mis à jour avant la fin des travaux, étant donné que le règlement est prévu pour évoluer vers le label « port propre »,
- la gestion des transports : les travaux devront prendre en compte les contraintes liées aux lignes de desserte régulières du réseau Lila Presqu'île et aux circuits des transports scolaires,
- l'aménagement : Cap Atlantique rappelle la recommandation formulée lors de la réunion des PPA pour développer l'argumentaire sur l'articulation avec la loi littoral et sur les choix effectués en matière de règles d'urbanisme, ainsi que pour mieux étayer la démonstration de l'intérêt général du projet.

### 3.3.4. Autres observations

Au delà des interventions formulées par écrit des personnes sont venues aux permanences pour consulter le dossier mais aussi pour demander des explications ou des précisions. Nombre d'entre eux sont propriétaires sur le front de mer ou à proximité.

D'une manière générale, ces personnes ne se sont pas présentées comme opposées au projet mais ont fait connaître leurs inquiétudes liées aux impacts prévisibles sur la vie courante durant l'opération qu'ils jugent difficilement acceptables.

Le bruit, la circulation des camions et des engins de chantier, le devenir des parkings notamment celui face à la résidence du Phaidra, les vibrations occasionnées par la circulation, et par le chantier sont des sujets largement abordés par les intervenants.

## 4. Synthèse des observations

D'une manière générale il y a lieu de signaler :

- que le projet n'a pas fait l'objet d'avis défavorables sur le principe d'aménagement du port. Le seul avis totalement négatif recueilli est lié au fonctionnement actuel des installations et surtout aux pratiques de pêche considérées comme détruisant les ressources existantes,
- les nombreuses interventions pour reconnaître la qualité du travail préparatoire qui a été mené.

La synthèse présentée ci-après est établie en regroupant les interventions suivant les thématiques les plus fréquemment abordées.

### 4.1. Observations sur la justification du projet, sur son intérêt général

Plusieurs interlocuteurs se sont interrogés sur la justification du projet ainsi que sur son caractère d'intérêt général ( la sécurisation des accès représente elle vraiment un enjeu, une digue de la dimension prévue est -elle nécessaire, comment s'insère le projet dans la politique régionale, départementale et locale de la pêche?)

Cette réflexion peut se comprendre au regard des objectifs diversifiés du projet et mérite d'être explicitée pour répondre notamment aux observations sur ce thème de CAP Atlantique.

### 4.2. Observations sur le périmètre du projet

Le périmètre du projet a soulevé certaines interrogations : longueur de la digue de ceinture, intérêt d'une nouvelle cale, intérêt de déplacer le pôle passagers, intérêt de supprimer les portes anti-tempête, intérêt de couvrir l'ancienne darse...

Par ailleurs certains aménagement sont demandés : installation d'une chasse pour éviter les dépôts de sédiment et donc les dragages, agrandissement du port de plaisance ( l'idée d'un port à sec en second rideau est également suggérée) installation d'un distributeur d'essence sans plomb,

aménagement d'un point de pose d'hélicoptère, aménagement d'un dispositif avancé de sécurité incendie.

Certain intervenants ont noté avec attention que le projet n'avait pas d'impact direct sur les plages situées en périphérie.

#### **4.3. Observations sur le financement du projet**

L'absence d'un plan de financement précis identifiant les différents partenaires a été noté de même que le manque d'analyses économiques. Cette observation ne semble toutefois pas prendre en compte les compléments du dossier figurant dans la réponse aux observations de la MRAe.

#### **4.4. Observations sur les études environnementales**

Le manque d'argumentaire pour justifier de la compatibilité avec la loi littoral au regard du site NATURA 2000 Mor Braz impacté par le projet a été relevé tant par Cap Atlantique que par la DDTM.

Un intervenant s'est par ailleurs étonné de l'absence de quantification précise des besoins en minage qui aurait été importante pour évaluer les impacts qui y sont liés. Il s'étonne de l'absence d'étude géomorphologique précise sur ce sujet.

Les études ayant permis d'appréhender l'impact du projet sur le trait de côte ont été jugées incomplètes par un intervenant. Il estime que le transit sédimentaire est mal appréhendé ce qui fausse totalement les conclusions et peut mettre en cause la dérive sédimentaire vers la zone de Pen Bron. Cette question mérite d'être examinée par les auteurs de l'étude hydrosédimentaire du dossier.

#### **4.5. Observations sur les impacts des travaux**

Les impacts des travaux sur le cadre de vie local sont considérés comme très importants, voir comme inacceptables par certains intervenants. Ces impacts ont constitué le sujet majeur de cette enquête.

##### **4.5.1. La circulation routière**

Le trafic du chantier viendra s'ajouter au trafic d'exploitation actuel. Le trafic chantier représente lors de certaines phases de réalisation une noria de camions d'approvisionnement en matériaux pouvant aller à un camion toutes les 4 ou 5 minutes et ceci dans les 2 sens de circulation, et durant 5 à 6 mois. Ces chiffres me semblent significatifs pour appréhender l'impact sur le secteur concerné.

Ce sujet du trafic routier comporte plusieurs volets :

- le trafic dans la ville de La Turballe avec notamment l'approvisionnement pour la construction de la digue principale dans le secteur de Garlahy ( rue Garlahy, rue du

Maréchal Juin, rue de la Marjolaine) qui apparaît le plus sensible en raison de l'inadaptation de la voirie, de la présence d'immeubles, de trottoirs étroits...

- le trafic depuis la route bleue, qui semble avoir été identifiée comme le point d'entrée des matériaux, notamment au niveau de la ville de Guérande,

Au regard de l'impact majeur sur le cadre de vie que représente ce trafic routier certaines questions doivent, il me semble se poser :

- Quelles mesures peuvent être envisagées pour diminuer cet impact : d'autres circuits d'approvisionnements par la route peuvent ils être envisagés dans la traversée de Guérande ? l'approvisionnement par la mer, même partiel est il possible , a t'il été étudié ?
- Le maître d'ouvrage peut il confirmer les mesures déjà prévues au dossier que sont la totale réutilisation sur site des matériaux récupérés, la fabrication sur chantier des gros blocs ( blocs de carapace et peut être d'autres blocs), les périodes et horaires d'approvisionnement,
- Quel plan de circulation sera mis en place, quels travaux préparatoires peuvent être envisagés,
- Quelles réponses pour l'impact sur la ville de Guérande et sur les réserves et propositions du Conseil municipal ?

#### **4.5.2. Le bruit**

Le niveau sonore est clairement identifié comme une nuisance à venir du chantier et ceci d'autant plus que certains habitants ont déjà des difficultés pour accepter le bruit lié à l'exploitation actuelle.

Les phases les plus impactantes que sont le déroctage, le battage de pieux et surtout le minage interrogent la population avec des prévisions d'émergence parfois contestées.

Même si des mesures d'atténuation sont prévues, certaines questions restent posées :

- quelle est la position du maître d'ouvrage sur les préconisations figurant dans l'avis initial de l'ARS susceptibles d'être reprises dans l'arrêté d'autorisation ?
- quelles mesures sur site sont prévues pour apprécier l'impact, voir stopper le chantier en cas de dépassement de seuils annoncés ?
- qui sera en charge du suivi ? un expert acoustique sera t'il mobilisé et avec quelles prérogatives ?

#### **4.5.3. Les vibrations**

Les vibrations sont à relier au trafic routier sur certaines rues et plus généralement aux opérations de battage et de minage.



Les conséquences semblent avoir été appréhendées sur le vivant du milieu marin mais ne semblent pas avoir été appréciées de manière aussi approfondie pour le milieu terrestre en dehors de l'emprise du port.

La question des conséquences possibles sur le bâti a été régulièrement soulevée avec la demande d'un état des lieux précis, préalable aux travaux. Même si cet état des lieux est prévu au dossier les modalités de sa mise en œuvre restent à préciser.

#### **4.5.4. Le stationnement**

L'aménagement du stationnement soulève certaines interrogations portant notamment :

- sur les modalités du stationnement sur le terre-plein du Tourlandroux. Ne faut-il pas mieux prévoir un parking déporté pour les passagers des îles, comment seront stationnées les remorques près de la cale de mise à l'eau ?
- sur les modalités d'aménagement et d'utilisation du parking Saint-Paul,
- sur le devenir du parking public situé en extrémité du terre-plein de Garlahy devant l'immeuble du Phaidra. Un usage dédié exclusivement à EDF soulève l'indignation.

#### **4.5.5. les activités périphériques**

Les pêcheurs amateurs depuis le rivage se sentent ignorés par le projet. Le réaménagement conduit à supprimer certains sites de pêche situés dans l'enceinte du port (quai des Espagnols par exemple) sans identification d'espaces nouveaux.

La pratique de la plongée sera impactée en période de minage ou de battage de pieux. Les modalités d'information interrogent certains pratiquants qui demandent d'aller au-delà de la simple information et de vérifier l'absence de pratique dans les moments sensibles.

### **4.6. Observations sur l'organisation du chantier**

#### **4.6.1. Les périodes, les horaires**

S'il est bien prévu de ne pas réaliser de travaux à fort impact durant les mois de juillet et d'août, beaucoup d'intervenants considèrent que la période touristique va au-delà de ces 2 mois et que la fréquentation en subira les conséquences. Qu'en est-il des week-end ?

Les horaires journaliers envisagés, à savoir 7h-19h, font également débat.

#### **4.6.2. Les suivis et contrôles**

Les modalités de réalisation de l'état des lieux du bâti soulève de nombreuses questions : à quel moment, par qui (huissier ou non), qui en prendra l'initiative, comment (avec visite ou non de l'intérieur des bâtiments), comment seront informés les propriétaires...

Il est clairement souhaité que les mesures et le contrôle des impacts soit confié à des organismes experts indépendants du maître d'ouvrage.

#### **4.6.3. L'interface avec la population**

La durée du chantier, les impacts prévisibles sur la population poussent à la demande d'une interface avec la population pouvant permettre une communication en temps réel. Cet interface devrait prendre en charge l'information du public mais aussi le recueil de l'avis des habitants .

Les modalités d'information nécessaire en fonction de l'avancement du chantier, de l'évolution du plan de circulation, des impacts probables des travaux, des précautions à prendre... sont à définir.

Les modalités de recueil de l'avis des habitants, des difficultés soulevées par les travaux sont également à définir.

Faut-il prévoir des réunions périodiques de ces instances ?

De quelle manière est associée la commune notamment dans le recueil de l'avis et des difficultés des habitants ?

#### **4.7. Observations sur la mise en compatibilité du PLU**

Je ne reviens pas sur le caractère d'intérêt général de l'opération dont la justification est fondamentale dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

La mise en compatibilité du PLU de La Turballe comporte essentiellement une extension de la zone UP sur le domaine public maritime, sur un secteur actuellement sous compétence du Grand port de Nantes Saint-Nazaire et il me semble étonnant que ce dernier n'ait pas été officiellement sollicité sur le sujet.

Par ailleurs l'OAP envisagée résulte d'une demande de la MRAe et a été définie dans la réponse du maître d'ouvrage. Ce projet appelé « OAP du port et de ses abords » reprends les grands pôles de l'activité portuaire mais il me semble que l'objectif portait aussi sur la liaison ville-port et que la commune était particulièrement attentive à cet interface pour permettre une bonne cohabitation. Ce volet ne m'apparaît pas avoir été pris en compte.

### **5. Conclusion**

Le projet de réaménagement et d'extension du port de La Turballe est une opération dont la mise en œuvre est délicate.

Même si le projet est plutôt localement bien accepté dans ses grandes lignes il soulève certaines interrogations pour lesquelles des réponses du maître d'ouvrage sont attendues.

J'insiste particulièrement sur les impacts directs pour la population locale que représentent notamment la circulation des camions, le bruit et les vibrations.

J'ai noté durant cette enquête une grande inquiétude parmi la population tant auprès des personnes qui se sont mobilisées pour proposer des observations, des améliorations, qu'auprès de

nombreuses personnes qui se sont renseignées sans déposer d'observations écrites mais pour lesquelles ces sujets étaient la raison majeure, voir unique, de leur visite.

A La Turballe le 6 août 2020

Jany Larcher



**Syndicat Mixte des Ports  
de Plaisance et de Pêche  
de Loire-Atlantique**

**08  
2020**

**Aménagement du port de la Turballe  
Mémoire en réponse aux observations du Commissaire  
Enquêteur**

**CONSULTING**

SAFEGE  
1, rue du Général de Gaulle  
CS 90293  
35761 SAINT GREGOIRE cedex

Agence Bretagne Pays de Loire

SAFEGE SAS - SIÈGE SOCIAL  
Parc de l'Île - 15/27 rue du Port  
92022 NANTERRE CEDEX  
[www.safege.com](http://www.safege.com)

Version : B

Date : 21 Aout 2020

Nom Prénom : Rioux Anne

Visa : -



Vérification des documents IMP411

Numéro du projet : 19nb1047

Intitulé du projet : Aménagement du port de la Turballe

Intitulé du document : Aménagement du port de la Turballe - Mémoire en réponse à l'avis des services de l'état

Version	Rédacteur NOM / Prénom	Vérificateur NOM / Prénom	Date d'envoi JJ/MM/AA	COMMENTAIRES Documents de référence / Description des modifications essentielles
A	Rioux Anne	Rioux Anne	20 Aout 2020	Version initiale
B	Rioux Anne	Rioux Anne	21 Aout 2020	Version avec corrections Maître d'Ouvrage et AMO

## Sommaire

1.....	Préambule.....	1
2.....	Observations sur la justification du projet et son intérêt général	2
2.1	Au sujet de l'enjeu de la sécurisation des accès : .....	2
2.2	Au sujet de l'insertion dans la politique de la pêche: .....	3
3.....	Observations sur le périmètre du projet.....	4
3.1	Au sujet de la justification du dimensionnement de la digue : .....	4
3.2	Au sujet de l'intérêt de déplacer le pôle passagers .....	4
3.3	Au sujet de l'intérêt de supprimer les portes anti-tempêtes .....	5
3.4	Au sujet de l'intérêt de couvrir l'ancienne darse.....	5
3.5	Au sujet des pistes d'aménagement évoquées .....	5
4.....	Observations sur Le financement du projet .....	6
5.....	Observations sur les études environnementales .....	7
5.1	Au sujet de la compatibilité avec la Loi Littoral .....	7
5.2	Au sujet des besoins en minage .....	7
5.3	Au sujet de la dérive sédimentaire.....	8
6.....	Observations sur les impacts des travaux .....	10
6.1	Au sujet de la circulation routière.....	10
6.2	Au sujet du bruit aérien.....	12
6.3	Au sujet des vibrations .....	13
6.4	Au sujet du stationnement : .....	14
6.5	Au sujet des activités périphériques .....	14
7.....	Observations sur l'organisation du chantier.....	14
7.1	Au sujet des périodes et des horaires.....	14
7.2	Au sujet des suivis et des contrôles.....	14
7.3	Au sujet de l'interface avec la population .....	15





**Mémoire en réponse aux observations du Commissaire Enquêteur**  
**Aménagement du port de la Turballe**

**Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et  
de Pêche de Loire-Atlantique**

**8..... Observations sur la mise en compatibilité du PLU..... 16**

**8.1 Au sujet de la sollicitation du Grand Port Maritime de Nantes St Nazaire ..... 16**

**8.2 Au sujet de la liaison Ville-Port de « l'OAP du port et de ses abords » ..... 16**

13NMO001-v1



## Tables des illustrations

Figure 1 : Roses des houles aux bouées CANDHIS « Plateau du Four » (gauche) et « Belle-Ile » (droite).....	3
Figure 2 : Comparaison de l'agitation résiduelle dans le port pour une Houle Extrême décennale (HE05) pour différents scénarios de taille de la digue principale et de positionnement de l'épi des Brebis .....	4
Figure 3 : Circuit proposé dans l'étude d'impact (à gauche) et circuit suggéré en enquête jugé dangereux (à droite)...	11

# Mémoire en réponse aux observations du Commissaire Enquêteur

## Aménagement du port de la Turballe

Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et  
de Pêche de Loire-Atlantique

### 1 PREAMBULE

L'enquête publique unique relative au projet de ré-aménagement du port de La Turballe s'est tenue du 29 juin au 31 juillet 2020.

Ce mémoire a pour objectif de répondre aux observations émises par le commissaire enquêteur, monsieur Jany Larcher, dans son procès-verbal de synthèse de l'enquête, remis le 7 août 2020, au maître d'ouvrage, le syndicat Mixte des Ports de Plaisance et de Pêche de Loire-Atlantique.



## 2 OBSERVATIONS SUR LA JUSTIFICATION DU PROJET ET SON INTERET GENERAL

### 2.1 Au sujet de l'enjeu de la sécurisation des accès :

Le bilan des concertations engagées successivement depuis 2018, et joint au dossier d'enquête en annexe 17, met tout particulièrement en avant le besoin d'une sécurisation des accès au port, besoin formulé aussi bien en ateliers, qu'en réunions publiques.

Lors du comité consultatif du 30 juillet 2019, le diagnostic socio-économique suivant a été présenté : « L'étude de marché par activité à échelle locale et régionale, puis l'analyse des tendances de développement des ports voisins pour chaque activité, permettent d'identifier des moyens de renforcer l'image et le rayonnement du Port de la Turballe via des spécialisations plus marquées ou des synergies de croissance entre activités économiques (notamment avec la réparation navale). La Turballe présente des atouts permettant d'en faire des forces différenciantes par rapport aux voisins et de renforcer son identité et rayonnement régional.

L'activité réparation navale présente un fort potentiel et est directement alimentée par les activités plaisance, pêche, et EMR. De même, déployer la plaisance vers de plus grands navires permet de répondre à une demande croissante, et développer ce segment au niveau de la réparation navale et l'entretien. La pêche reste le meilleur atout du Port de la Turballe et ses capacités à s'adapter aux évolutions du secteur et aux politiques européennes en fait un élément moteur.

Sécuriser le Port est donc une opportunité permettant de réorganiser les activités et donc non seulement de les pérenniser mais aussi de déployer leur potentiel jusqu'ici « plafonné » et limité par un agencement historique du Port. Cet allègement des contraintes sur les activités du port, permis par le projet, permet également de répondre à de la demande identifiée sur ces segments de marché et le bassin de navigation ».



#### A noter

*Sans sécurisation du port, la pérennité et le développement des activités existantes ne peut être assuré, car elle permet l'optimisation du partage de l'espace et la co-activité (facteur identifié comme une force économique du port).*

Cette sécurisation repose sur 2 axes de travaux :

- D'une part la nécessité de supprimer les zones de hauts fonds au droit du chenal, qui à marée basse sont dangereux pour accéder au port.
- D'autre part la maîtrise de l'agitation au niveau du chenal d'accès, où les navires entrent actuellement dans le port avec une agitation dangereuse, en raison de l'orientation issue du secteur Ouest-Sud-Ouest à Ouest-Nord-Ouest de la très grande majorité des houles (perpendiculaires à la trajectoire d'entrée), ce qui représente un danger,

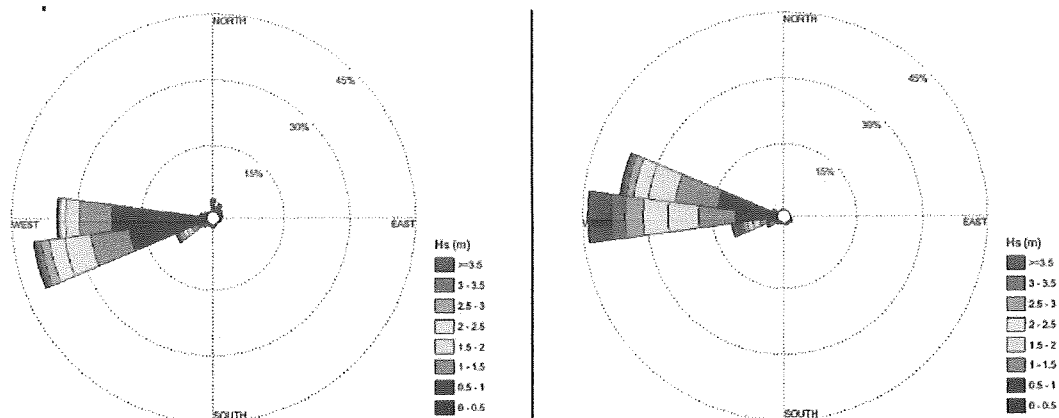


Figure 1 : Roses des houles aux bouées CANDHIS « Plateau du Four » (gauche) et « Belle-Ile » (droite)

## 2.2 Au sujet de l'insertion dans la politique de la pêche:

Les études socio-économiques ont clairement montré que la ressource exploitée par la flottille de La Turballe est reconstituée et plutôt gérée à l'équilibre (spécialisation dans la pêche de poissons bleus : sardines, thon germon, anchois), avec une stabilisation des débarquements, et que ce sont les compléments apportés par des navires extérieurs qui font fluctuer le chiffre d'affaire.

Les premiers stades de l'étude économique du développement portuaire ont été conduits selon deux cas englobant une hypothèse minimale et une hypothèse maximale. Ces hypothèses permettent d'encadrer les incertitudes actuelles sur le devenir de la pêche en général : évolution des ressources, évolutions réglementaires, mais aussi évolutions politiques autour de l'impact du Brexit. Sur ce dernier point, il apparaît que La Turballe ne serait que peu ou pas impacté et que cet impact pourrait être positif (effet de report sur de rares ports en eaux profondes de la façade, nouvelles infrastructures physiques, services et marché électronique, ...).

### 3 OBSERVATIONS SUR LE PERIMETRE DU PROJET

#### 3.1 Au sujet de la justification du dimensionnement de la digue :

L'étude complète d'agitation menée par le Maître d'œuvre, qui vient comparer les conditions d'agitation résiduelle selon les différents scénarios d'aménagement, a été fournie en annexe 15 de l'étude d'impact et résumée aux chapitres 6.5.2.2.1.7 de la pièce C du dossier d'enquête.

Cette justification a refait l'objet d'un argumentaire dans le mémoire en réponse à la MRAE, au paragraphe 5.3.1.



A noter

*Au stade des études préliminaires en juillet 2019, une modélisation test avait été menée sur une variante avec une digue réduite de 80 m par rapport au gabarit retenu au Programme Fonctionnel et aux scénarios d'AVP qui sont tous basés sur une extension de la digue quasi similaire de 535 à 545 ml. Cette modélisation des conditions d'agitation avec une digue de moindre longueur avait montré que pour les houles et les clapots extrêmes les conditions d'agitation n'étaient pas acceptables dans le chenal d'accès, au niveau du quai des espagnols et dans le bassin de pêche Garlahy.*



Variante avec digue réduite

AVP2

AVP3 (retenu)

**Figure 2 : Comparaison de l'agitation résiduelle dans le port pour une Houle Extrême décennale (HE05) pour différents scénarios de taille de la digue principale et de positionnement de l'épi des Brebis**

Ces études montrent que l'agitation du port est diminuée et conforme aux objectifs du maître d'ouvrage, avec la mise en place de la nouvelle digue dans son dimensionnement retenu et de l'épi des Brebis.

#### 3.2 Au sujet de l'intérêt de déplacer le pôle passagers

Le pôle passager est actuellement en fond de port, ce qui ne favorise pas la sécurité des déplacements intra portuaire. De plus, dans une optique d'optimisation de l'espace du bassin de pêche partagé avec le ponton passager, mais aussi de développement de l'activité (tel que la création d'une structure d'accueil des passagers au plus près du ponton ou l'ouverture de nouvelles lignes de navette), le déplacement dans l'espace du nouvel avant-port est apparu opportun.

### 3.3 Au sujet de l'intérêt de supprimer les portes anti-tempêtes

Le diagnostic et l'étude de définition du programme fonctionnel détaillé qui datent de 2018, ont démontré que la suppression de la porte anti-tempête, **permettrait de linéariser le quai entre le quai Garlahy (au nord) et quai des Espagnols (au sud), pour libérer de l'espace pour l'activité de pêche et simplifier la co-activité sur le port.**

Néanmoins cette suppression ne peut intervenir qu'après sécurisation des accès (chenal, avant-port). Le démantèlement ne sera donc lancé qu'une fois les travaux de réduction de l'agitation portuaire terminés, après confirmation par l'expérience des pêcheurs que l'agitation résiduelle est bien conforme aux attentes.

### 3.4 Au sujet de l'intérêt de couvrir l'ancienne darse

Le projet prévoit de regagner de la surface de terre-plein au droit de l'ouvrage (forme de radoub actuellement abandonnée). Dans ce cadre, il est préféré une solution de couverture de type dalle en béton armé, permettant la continuité du fonctionnement amortisseur d'agitation actuel. Le montant de ces travaux étant estimé à moins de 150 000€ HT, ce n'est pas un investissement critique à l'échelle du montant global des travaux.

### 3.5 Au sujet des pistes d'aménagement évoquées

#### 3.5.1 Chasse pour éviter les sédiments ?

La restructuration de la digue de protection portuaire en enrochements à des fins de limitation du dragage dans le port (par la mise en place de chasse) n'a pas été retenue pour les raisons techniques exposées ci-après.

- Techniquement, les chasses de sédiments efficaces nécessitent de mettre en œuvre de gros débits depuis le port vers le large pour avoir un effet réel (type système du barrage du Mont St Michel).
- Dans le cas du port de la Turballe, où les niveaux d'eau sont globalement équilibrés de part et d'autre de la digue, il est très compliqué d'obtenir un effet de chasse de sédiments vers le large. Il n'y a pas d'apport d'exutoire de cours d'eau en fond de port à exploiter pour favoriser un flux vers la mer.
- Pour être efficace sur la longueur du chenal d'accès, la conception d'un système de chasse imposerait un système de vannages multiples, peu anodin en termes de coût et peu compatible avec le rôle initial de protection de la digue. Cela poserait également de nouvelles problématiques en termes de sécurité pour les usagers du port. Au-delà du surcoût d'un ouvrage intégrant des vannages (génie civil assez technique, ensemble électromécanique et autres), un tel organe de régulation du niveau de fond dans le port nécessiterait beaucoup d'entretien, et avec des résultats dans le port qui pourraient être imparfaits (niveaux variables, problématique d'affouillement local).

Envisager un dragage d'entretien avec maîtrise des flux de matière en suspension, suivi de la qualité des sédiments et des eaux reste donc la solution retenue qui paraît compatible avec le respect de l'environnement. **A titre complémentaire, il est important de rappeler que l'étude sédimentaire conclut à la non modification des besoins de dragage dans les bassins portuaires, suites aux aménagements.**

#### 3.5.2 Distributeur d'essence sans plomb ?

**La consommation actuelle de carburant concerne majoritairement le gazole pour la pêche (3,5% de l'avitaillement concerne la plaisance).**

Il existe des cuves au poste d'avitaillement, destinées à recevoir de l'essence sans plomb, mais elles sont aujourd'hui inutilisées car il n'y avait pas ou peu de demande sur l'essence au niveau



des plaisanciers. Si cette demande réapparaît, la Coopérative Maritime, gestionnaire de la station d'avitaillement, se déclare prête à étudier la question tout en sachant que **la priorité du port sera de s'orienter vers les alternatives aux énergies fossiles**. En effet, dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « Inventons le port du futur à La Turballe », lancé avec le Pôle Mer Bretagne autour du projet d'aménagement du port de La Turballe, une thématique forte est axée sur les nouvelles énergies vertes, à la fois pour alimenter les équipements portuaires mais aussi pour développer des modes de propulsions marines plus propres : photovoltaïque, électricité, hydrogène...

### 3.5.3 Aire hélicoptère

Le parking du Tourlandroux est, d'ores et déjà utilisé, comme une zone d'atterrissage d'urgence pour hélicoptère. Le réaménagement prévu ne remet pas en cause cet usage.

### 3.5.4 Sécurité incendie

La Turballe dispose d'un centre de secours sur son territoire avec des sapeurs-pompiers volontaires activables dans un délai de temps resserré, et pouvant être appuyés, en cas de nécessité ou en cas d'urgence majeure, par les unités de sapeurs-pompiers professionnels basés à La Baule.

Le port de La Turballe bénéficie d'accès aux services de secours sur l'ensemble des surfaces de terre-plein et que ces derniers disposent de pass d'entrée leur permettant de pénétrer sur la zone portuaire à n'importe quelle heure du jour et de la nuit en cas d'urgence.

## 4 OBSERVATIONS SUR LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût global des travaux est de 43 900 000 € HT.

Le plan de financement prévisionnel est, à ce jour, le suivant :

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

## 5 OBSERVATIONS SUR LES ETUDES ENVIRONNEMENTALES

### 5.1 Au sujet de la compatibilité avec la Loi Littoral

Comme évoqué dans le mémoire en réponse à la MRAE, au chapitre 5.3, le projet de réaménagement portuaire de la Turballe entre en compatibilité avec l'article L.121-4 du Code de l'urbanisme qui mentionne que :

*« Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aéroports et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative ».*

En effet, le maintien de bonnes conditions dans le port permettra, en plus de sécuriser l'accès au port, de garantir une continuité de l'activité à l'intérieur du port (débarquement des produits de pêche, activité de maintenance EMR fonctionnant 7 jours sur 7). Le périmètre du projet tel qu'actuellement défini et les dispositions de ses différents ouvrages (digues, ...) répondent donc à une nécessité technique impérative et permettent d'assurer le bon fonctionnement du service public portuaire.

Les explications sur les nécessités techniques impératives de service portuaire (sécurisation du port et intérêt général du projet) qui répondent de la compatibilité à l'article L.121-4 du Code de l'urbanisme ont été exposées aux paragraphes 5.3.1 et 5.3.2 du mémoire en réponse à la MRAE.

Les évaluations des incidences Natura 2000 évoquées par la DDTM, sont clairement traitées aux chapitres 7.5 du dossier de Mise en Compatibilité du PLU, et au chapitre 10 de la Pièce C (Evaluation environnementale) du dossier de demande d'Autorisation Environnementale.

### 5.2 Au sujet des besoins en minage

Initialement il était prévu d'utiliser la technique de microminage consistant à briser la roche par la pose de charges d'explosifs pour obtenir une profondeur suffisante sur les secteurs du chenal d'accès au port et dans l'avant-port pour l'accueil des navires à tirants d'eau maximum.

Cette technique est nécessaire pour briser des boules rocheuses plus résistantes, pressenties au niveau de ces 2 secteurs et où l'utilisation de la méthode de déroctage au BRH était jugée insuffisante.

Des études géotechniques ont bien été engagées, fin 2019 et rendues en 2020 : l'avancée parallèle des études techniques d'affinage du projet et de l'instruction de l'étude d'impact, n'a pas permis d'exploiter dans l'étude d'impact déposée en décembre 2019, leurs résultats. **C'est pourquoi le scénario majorant d'un recours principal au minage a été présenté dans l'étude d'impact.**



A noter

*Au printemps 2020, l'avancée des connaissances géotechniques a permis de préciser dans le mémoire en réponse à la MRAE que le recours au BRH dans le futur chenal serait plus aisé que prévu et que cette technique de moindre impact serait donc privilégiée.*

**Mais au stade actuel des réflexions, il est impossible de connaître précisément le programme de minage résiduel qui sera appliqué :** en effet, ce programme précis est complètement dépendant des techniques, des engins et de l'ordonnement des travaux adoptés par l'entreprise qui sera retenue. Il est donc proposé qu'une fois le planning de travaux détaillés de la solution d'entreprise connu, une information soit transmise aux riverains et usagers (Voir paragraphe 7.3).

Précisons que les modélisations des niveaux de bruit acoustiques sous-marines et les analyses des effets sur la faune ont été menées de façon à définir un programme de mesures d'évitement (période d'interdiction), de mesure de réduction (programme de surveillance, protocole d'attente et éventuel répulsif en dernier recours) de façon à ne pas atteindre les niveaux de perte d'audition des cétacés. Ces protocoles ont été imposés lors de la consultation des entreprises et le titulaire devra s'y conformer à chaque fois qu'il aura recours au minage.

### 5.3 Au sujet de la dérive sédimentaire

**Les différents rapports consultés** (LCHF, 1987; GEOS & DHI, 2007; SOGREAH, 2012; Bougis, 2014) **mettent en évidence un transport net** (résultant des déplacements à la fois du Sud vers le Nord et du Nord vers le Sud) **assez faible**. Ceci s'explique bien par la configuration et les caractéristiques du spectre de vague au large de la Turballe. Au Nord de la Turballe, l'incidence des vagues les plus morphogènes est quasiment normale à la cote, ce qui traduit le fait que la composante longitudinale de l'énergie des vagues incidentes est très faible, et donc que la dynamique du trait de côte est très limitée. On note également que le spectre directionnel des vagues incidentes est mono-pic, avec un étalement assez faible, témoignant d'une amplitude du transport sédimentaire assez faible (il serait maximal si l'angle d'incidence relatif était de 45°).

Le disponible sédimentaire (le stock de sable remobilisable par les vagues) dans le cas de la Turballe est donc très réduit : il se présente sous la forme d'une pellicule de sable d'épaisseur en général métrique, distribuée au sein d'un fond où les affleurements rocheux sont nombreux, avec dans le même temps, un trait de côte assez stable.

Il est évoqué dans le registre d'enquête un manque de recul sur l'interprétation morphodynamique en avançant des arguments liés à l'existence de la flèche de Pen Bron, située à plusieurs kilomètres au Sud de la zone d'étude :

L'orientation du trait de côte moyen est approximativement Nord-Sud, avec une inflexion Sud-Ouest / Nord-Est dans le Sud du domaine et une inflexion Nord-Ouest / Sud-Est au Nord du port de La Turballe. A l'échelle de la cellule sédimentaire, on observe donc une rotation de l'orientation moyenne de la plage de l'ordre de 30 degrés. Selon l'angle d'incidence des vagues, entre la Turballe et Pen Bron, des phénomènes d'inversion de la dérive moyenne pourraient exister (mais toujours faible). Ainsi, la flèche peut très bien avoir été mise en place par un effet de divergence long terme du champ de vagues entre les deux pointements morphologiques majeurs que sont le Croisic et la pointe du Castelli au Nord. Un tel effet régional de réfraction de baie serait très commun dans un tel contexte ; la zone de Turballe, plus centrale, serait soumise essentiellement à une dynamique moyenne long terme à dominante cross-shore. A la place ou en plus de l'effet du champ de vagues, il est également possible qu'une dérive globale contrôlée par la circulation ou un courant de marée ait joué un rôle (accumulation ou relèvement de sable devant le système de plage, et donc effet subordonné des vagues positif ou négatif selon l'endroit et le comportement de ces courants sur le stock sédimentaire).

**Il n'y aura jamais consensus sur la dynamique exacte dans la zone, sans instrumentation in-situ sur du long terme, pour réellement trancher. Le fait que l'étude hydro-sédimentaire se soit concentrée sur l'effet direct des vagues sur des aménagements précis a donc du sens afin de quantifier l'effet de l'introduction d'un ouvrage localement.**

Le travail proposé ne visait donc pas à quantifier exactement et à des fins académiques la dynamique de la cellule Croisic/pointe du Castelli. C'est dans cette optique opérationnelle que la présence du chenal a été intégrée dans les modélisations numériques du trait de côte réalisées

## Mémoire en réponse aux observations du Commissaire Enquêteur Aménagement du port de la Turballe

Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et  
de Pêche de Loire-Atlantique

afin de valider les effets de l'aménagement de la Turballe sur la dynamique du trait de côte. Les résultats avec ou sans chenal sont strictement équivalents sur toutes les échelles de temps de simulation. Il est totalement normal d'obtenir ce résultat dans la mesure où le chenal se trouve immédiatement à côté du musoir, sur un point de rotation important du trait de côte (sableux/en dur). On peut donc affirmer que la mise en place d'une morphologie de chenal n'induit pas de modification du transport sédimentaire. Au pire, on observera un comblement progressif de cette morphologie par l'effet classique de la dérive sédimentaire (compensé par les dragages sur le long terme) sans perturbation des gradients. Entendu que les dragages seront réalisés convenablement (avec remise du matériel à l'amont de la dérive), la présence du chenal, en particulier son extension externe devant le port, n'aura aucune incidence sur la dynamique des systèmes sableux/rocheux environnants.

Concernant l'effet des aménagements locaux sur la dynamique de la baie dans son ensemble, il est important de rappeler que la nouvelle digue est parallèle à l'ancienne et décalée de 100m vers le large et qu'il ne s'agit pas comme écrit dans le registre, d'une extension des ouvrages de 300m vers le large.

## 6 OBSERVATIONS SUR LES IMPACTS DES TRAVAUX

### 6.1 Au sujet de la circulation routière

#### 6.1.1 Contournement de Guérande

La Commune de Guérande propose un itinéraire de circulation des véhicules de chantier qui n'emprunte pas la route de La Turballe via le village de Clis.

Les circuits d'accès à la commune de La Turballe sont en théorie au final très dépendants de la solution de l'entreprise de travaux retenue. En effet selon la provenance des matériaux d'apport, une arrivée par le village de Clis pourrait ne pas être nécessaire, et une arrivée par les axes routiers du nord préférable.



A noter

*Pour favoriser un accès de moindre impact, après échange avec les communes de La Turballe, Guérande et St Molf, le Syndicat Portuaire confirme en effet que la solution d'un tracé contournant Guérande par la RD33 à la sortie de La Turballe, direction Saint-Molf, puis la RD48 et enfin la RD774 jusqu'au giratoire du Moulin du diable, est étudié avec les services du Département, et pourrait être privilégié, même en cas d'approvisionnement en provenance de la RD213.*

#### 6.1.2 Circuit d'accès au port par la rue de la Marjolaine et la rue du Maréchal Juin

Le circuit d'arrivée des camions pour la construction portuaire est présenté dans la pièce C (Figure 197 – paragraphe 6.5.1.1.2.1).

**Il s'agit bien d'un circuit à sens unique, qui permet l'arrivée au port par la rue du Maréchal Juin et le départ par la rue de la Marjolaine. Il s'agit d'un circuit officiel municipal d'accès vers le port. Le projet respecte donc les règles de circulation établies par la commune.**

Le circuit proposé en enquête publique vise à inverser les sens de circulation (arrivée par la rue de la Marjolaine et départ par la rue du Maréchal Juin). **Il est à noter qu'un tracé inversé serait source de croisements de flux compliqués et dangereux au carrefour de la rue de la Marjolaine et de la rue du Maréchal Juin, et peut être difficilement retenu.**



Figure 3 : Circuit proposé dans l'étude d'impact (à gauche) et circuit suggéré en enquête jugé dangereux (à droite)

### 6.1.3 Résumé des mesures envisagées pour réduire les nuisances du trafic

Les différents axes du projet adoptés pour réduire les effets associés au trafic sont les suivants :

- Respect du circuit municipal d'accès au port et établissement d'un circuit global à respecter,
- Réutilisation des matériaux issu de la déconstruction de la digue existante : voir détails au paragraphe 2.5 de la pièce C
- Autorisation réduite de circulation des camions (avec accord du maître d'ouvrage) aux horaires de pointe sur les créneaux 8h-9h et 17h-19h sur la D33, D774 et RD213,
- Interruption des approvisionnements de matériaux de carrière en période estivale.

### 6.1.4 Au sujet de l'approvisionnement par la mer

Au sujet de l'approvisionnement par la mer, hormis le fait qu'il préserverait les riverains du port du trafic d'approvisionnement, rien ne permet, au stade actuel des réflexions, d'assurer qu'un tel approvisionnement serait source d'effets réduits sur l'environnement ni d'un moindre coût. Tout dépend des origines des matériaux qui serviront à la construction de la digue.

La source d'approvisionnement en blocs ne peut être décidée au stade de l'étude d'impact ni imposée, car l'approvisionnement en matériaux fait entièrement partie de l'économie globale des solutions d'entreprises qui répondront à l'appel d'offres (choix d'une carrière ou d'une autre pour l'approvisionnement, choix d'un matériau marin ou pas). Il est impossible de fixer à l'avance la source d'approvisionnement en blocs et tout venant de carrière, sous peine de ne pas respecter les règles du code de la commande publique.

Par ailleurs, un approvisionnement par la mer, pour des blocs de carrière peut avoir du sens uniquement si les effets d'une extraction, d'un transport vers un port, d'un déchargement-

rechargement de navire et d'un déchargement à La Turballe est économiquement viable et environnementalement source de moindre impact qu'un approvisionnement direct par transport terrestre. Dans le cas d'une origine marine des matériaux, la question de l'éloignement au port reste un facteur décisif en termes d'effets sur l'environnement.

Enfin, en cas d'approvisionnement par la mer, quel que soit l'origine des matériaux, deux autres questions doivent être prises en considération :

- dans la mesure où le projet prévoit un accès maritime au port par demi-chenal pendant les travaux, la question de la sécurité des circulations serait un sujet d'effets non négligeables sur les usagers du port,
- et dans la mesure où les volumes à décharger par opération, seraient plus importants (volumes des barges supérieur aux apports par camions) la question de trouver des espaces de stockage supplémentaire à ceux réservés sur le port, serait une source d'effet dans le périmètre extra portuaire, inscrit en Natura 2000.

Il n'est pas exclu que l'approvisionnement par la mer soit une solution retenue, mais au stade actuel de la réflexion, cela ne peut s'envisager comme une alternative environnementalement préférable. Cela relève d'une analyse globale économique et environnementale qu'une entreprise pourra peut-être mener dans son offre de solution de travaux.

## 6.2 Au sujet du bruit aérien

Il convient de bien différencier les ateliers de travaux sources de bruits aériens de ceux sources de bruits sous-marins.

En termes de nuisances acoustiques pour les riverains, la plupart des ateliers vont générer du bruit mais dans les limites d'émergence classiques de 5 dB(A) applicables normalement aux nuisances de voisinage.

Précisons que la notion d'émergence n'est pas réellement applicable aux bruits de chantier. C'est un critère qui concerne des équipements en fonctionnement plutôt continu et ayant un emplacement fixe pérenne (pour une très longue durée). L'émergence de 5dB(A) est alors le delta de bruit qu'on autorise entre le bruit de fond et le niveau sonore avec la source bruyante, quand celle-ci est en activité sur une durée supérieure à 8h par jour. Quand le bruit se manifeste moins de 4h par jour, l'émergence est alors de 7dB(A) par exemple.

*Dans le cas de travaux, l'article R. 1336-10 de Code de la santé, précise que pour des bruits ayant pour origine un chantier de travaux publics ou privés, l'atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme est caractérisée par l'une des circonstances suivantes :*

- 1° Le non-respect des conditions fixées par les autorités compétentes en ce qui concerne soit la réalisation des travaux, soit l'utilisation ou l'exploitation de matériels ou d'équipements*
- 2° L'insuffisance de précautions appropriées pour limiter ce bruit*
- 3° Un comportement anormalement bruyant.*

Or les conditions fixées par les autorités compétentes (arrêté municipal de la Turballe) ne donnent pas de seuil mais des périodes d'interdiction de travaux bruyants (autorisés au maximum entre 7h et 20h).

Les travaux particulièrement bruyants concernés sont les ateliers de battage/trépanage des pieux, ainsi qu'éventuellement le fonctionnement de la centrale à béton, selon les types d'équipements retenus. Le déroctage au BRH ou le microminage qui se pratiqueront sous l'eau, ne sont pas des travaux qui généreront des niveaux de bruits aériens aussi importants.



A noter

*Le projet respecte donc les périodes et horaires de travaux bruyants locaux et les périodes d'interdiction estivale pour les travaux les plus bruyants: pas de battage, ni de trépanage entre 20h et 7h du matin & interdiction complète en période estivale .*

*Pour réduire les effets sonores, des systèmes de précaution ont bien été adoptés conformément à l'article R.1336-10 : jupe de battage (qui permet un abattement de 20dB(A) du niveau de bruit), capotage, écrans.*

**Par ailleurs, pour bien clarifier la situation, dans le dossier présenté en enquête publique la prise en considération des remarques de l'ARS avait déjà été menée, puisque cet avis a été émis en phase d'instruction en février 2020, sur la version déposée en décembre 2019.** Le dossier de demande d'autorisation présenté en enquête publique, est un dossier qui a fait l'objet de compléments et corrections en février 2020 suite à l'instruction par le service en charge de la Police de l'eau, de la DDTM (qui a lui-même pris en considération les avis des différents services de l'Etat pour faire modifier le dossier).

### 6.3 Au sujet des vibrations

Concernant la prise en considération des vibrations, et des atteintes aux biens immobiliers, les différentes sources pouvant être mise en jeu sont : le déroctage, le micro-minage, les battages/trépannage et les circulations de camions.

**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 à ses abords, sur un périmètre défini autour du port mais aussi sur le tracé emprunté par les camions pour l'acheminement de matériel/matériaux. Le constat sera réalisé notamment pour prévenir des dégâts liés aux vibrations.**

Ce constat permet d'établir un état des lieux des avoisinants : bâtis, voiries, réseaux, etc. Le constat est exhaustif et se fait aujourd'hui généralement à l'aide d'un film vidéo, filmant l'entièreté de la zone inspectée. Un procès-verbal est dressé afin de pouvoir acter du constat.

L'huissier est un expert indépendant, répondant à une charte éthique et sans intérêt avec quelconque partie. Ainsi, les différentes parties sont protégées (entreprise, maître d'ouvrage, riverains) par le procès-verbal du constat, permettant de définir l'absence ou la présence de dégradations (fissures, effondrements, affaissements, etc.).

Un constat après travaux est réalisé par l'huissier de justice, afin de recenser les éventuelles dégradations survenues au cours du chantier. Un procès-verbal est dressé afin de pouvoir acter du constat.

Le Syndicat Portuaire tient particulièrement à une communication de qualité sur l'organisation de ces constats d'huissiers. Selon les techniques opérationnelles de travaux choisies, une fois l'entreprise retenue, il pourra être proposé de réaliser un référé préventif (à la charge du Maître d'ouvrage). Cette procédure judiciaire est contradictoire et plus lourde, mais elle garantit la participation des propriétaires riverains puisqu'ils seraient assignés en référé au tribunal administratif. Au stade actuel, cette solution reste une alternative.



## 6.4 Au sujet du stationnement :

Le projet prévoit l'aménagement de places de stationnement lié aux usages du port sur le périmètre portuaire. Il est prévu de laisser la même offre de stationnement sur le parking St Paul.

L'offre de stationnement global aux alentours du port relève de la compétence de la commune, et c'est dans le cadre des échanges sur l'OAP avec le syndicat portuaire que les choix d'aménagement seront précisés.

## 6.5 Au sujet des activités périphériques

Les lieux de pêche pour les amateurs seront identifiés une fois les travaux terminés.

Lors des comités consultatifs, la question de l'information des pratiquants de plongée avait été soulevée et bien intégrée au processus de communication prévu en phase chantier. L'entreprise aura à établir une procédure de communication et d'alerte pour l'exécution des travaux sous-marins. Cette procédure, soumise à validation, inclura un protocole de communication avec les pratiquants du club de plongée (SMS ou mail d'information à l'avance).

# 7 OBSERVATIONS SUR L'ORGANISATION DU CHANTIER

## 7.1 Au sujet des périodes et des horaires

Les grandes périodes de travaux par atelier sont présentées au chapitre 4, figure 23 de la pièce B du dossier d'autorisation environnementale.

**Les travaux très bruyants, sources de nuisances aériennes et réglementés par le Code de la Santé, (Battage /Trépanage, et centrale à béton si le niveau de puissance acoustique LWa de la centrale est élevé) seront interdits entre 20h et 7h du matin, le dimanche et les jours fériés, avec une interdiction complète en période estivale.**

Le chantier fonctionnera préférentiellement sur les créneaux 7h/20h, mais pour éviter les pics de circulation ou travailler à la marée, certains ateliers non bruyants pourront avoir lieu après accord du maître d'ouvrage et de la commune en réunion de chantier, 2h avant et 2h après cette plage horaire.

## 7.2 Au sujet des suivis et des contrôles

Sur le chantier, le respect des engagements par l'entreprise de travaux est suivi et contrôlé par un maître d'œuvre.

Le maître d'ouvrage (le syndicat portuaire) est également accompagné par un assistant (Assistant au maître d'ouvrage - AMO) pour le suivi des travaux et le suivi du respect de ses engagements.

Enfin, pour les effets environnementaux, le contrôle est assuré par plusieurs interlocuteurs :

- **Sur le respect des trafics :**
  - L'entreprise assurera un premier niveau de contrôle interne (sensibilisation aux respect des circuits et comptage/vérification des véhicules entrants),
  - Un comptage routier ponctuel sera organisé tous les ans et confié à un organisme de contrôle (appelé « Ecologue de chantier » dans l'étude d'impact mais son rôle sera étoffé et ne concernera pas que le contrôle de la biodiversité),
  - Les comptages routiers annuels organisés par le Conseil départemental aux points identifiés dans l'étude d'impact (Escoublac, Herbignac, et RD33).
- **Sur le respect des niveaux de bruit :**
  - L'entreprise assurera un premier niveau de contrôle interne avec des enregistrements au sonomètre de ses ateliers bruyants de façon à prouver qu'elle respecte le gabarit de l'étude d'impact,
  - Un contrôle acoustique extérieur sera également organisé de façon inopiné et confié à un organisme de contrôle (appelé Ecologue de chantier dans l'étude d'impact mais son rôle sera étoffé et ne concernera pas que le contrôle de la biodiversité),
- **Sur les constats avant apparition des risques de vibrations :** Voir paragraphe 6.3.

De manière générale, les procédures d'exécution des 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.

### 7.3 Au sujet de l'interface avec la population

Le Syndicat Portuaire prévoit la poursuite de la dynamique d'échange engagée lors de la consultation et des comités qui ont suivi.

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 et des associations), des acteurs du chantier (Assistant au Maître d'Ouvrage, Maître d'œuvre, Entreprise de travaux).

La première réunion de ce comité pourra concerner ainsi la présentation de la solution de travaux retenue, en présence de l'entreprise.

Une « boîte à questions » numérique ou un registre sera mis à disposition.

Un interlocuteur privilégié à la mairie sera identifié.

## 8 OBSERVATIONS SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

### 8.1 Au sujet de la sollicitation du Grand Port Maritime de Nantes St Nazaire

Le Grand Port Maritime de Nantes St Nazaire est complètement associé à la procédure. Ses représentants étaient présents lors des réunions du comité des procédures en préfecture à Nantes, notamment en septembre 2019.

Par ailleurs, l'extension de la zone UP sur le domaine public maritime naturel, exige une procédure spécifique menée en parallèle et qui entre dans le champ de l'enquête publique : l'autorisation du changement substantiel d'occupation du DPM, qui sera suivi d'un transfert de gestion, le tout étant encadré par le Code Général de la propriété des Personnes Publiques (L'Article L.2123-3 du CG3P). Cette procédure de transfert de gestion est menée en collaboration par le Syndicat portuaire et le GPMNSN qui y est favorable.

### 8.2 Au sujet de la liaison Ville-Port de « l'OAP du port et de ses abords »

Le document d'OAP présenté dans le dossier de Mise En Compatibilité du PLU, a fait l'objet d'un échange avec la Mairie de La Turballe.

Les discussions portant sur la liaison Ville-Port vont se prolonger, en lien avec la révision du PLU en cours et les réflexions sur l'exploitation et l'aménagement du port : il y a donc un décalage de temporalité entre les échanges au long court sur la liaison Ville-Port qui portent sur la gestion de l'espace urbain, avec la tenue de l'enquête publique sur l'autorisation des travaux portuaires en mer et la mise en compatibilité du PLU associée.

C'est bien pour tenir compte de ce décalage d'échelle temporelle qu'une OAP a été proposée : les grands objectifs d'urbanisation étant ainsi posés, le détail des aménagements restera à construire au fur et à mesure des réflexions techniques. Le fait de proposer une OAP a permis de ne pas figer trop tôt le règlement de la zone UP, dans une procédure de déclaration de projet portée par le Syndicat Portuaire à titre accessoire.

**Mémoire en réponse aux observations du Commissaire Enquêteur**  
**Aménagement du port de la Turballe**

**Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et  
de Pêche de Loire-Atlantique**

