

PROCES VERBAL DE LA REUNION
DU COMITE SYNDICAL DU 02
NOVEMBRE 2020

L'an deux mille vingt,
Le 02 novembre,
A 9h,

Les membres du Conseil syndical du syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique se sont réunis, au siège, à Saint-Nazaire, sur convocation de son Président, faite selon les conditions fixées à l'article L. 5211-6-2 du Code général des collectivités territoriales et conformément aux statuts du syndicat, à l'effet de délibérer sur l'ordre du jour suivant :

Approbation du procès-verbal de la séance du 30 septembre 2020

Rapport de délégation d'attributions du Comité syndical au Président (en application de l'article L5211-10 du CGCT) :

Points d'information : Solitaire du Figaro : partenariat 2021-2026

1. Organisation politique du syndicat mixte

Pas de délibération

2 Organisation administrative du syndicat mixte

Pas de délibération

3 Ressources humaines

3.1 Mise en place et indemnisation des astreintes au Syndicat mixte

3.2 Politique d'action sociale en faveur du personnel du Syndicat mixte

4 Finances

4.1 Décision modificative n°3 au Budget principal (SPA)

4.2 Décision modificative n°2 au Budget annexe des ports gérés en régie (SPIC)

5 Contrats divers et autres

5.1 Avis sur le Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Estuaire de la Loire

6 Travaux

6.1 Projet d'aménagement du port de La Turballe – Déclaration de projet

6.2 Approbation de la Convention de transfert de gestion du Domaine public maritime au droit de la commune de La Turballe

Sont présents et ont émargé la feuille de présence :

Délégués représentant le Département de Loire-Atlantique

Philippe GROsvALET

Bernard LEBEAU

Lydia MEIGNEN

Christiane VAN GOETHEM

Délégué représentant la commune de Piriac sur mer

Daniel ELOI

Délégué représentant la commune de La Plaine sur mer

Yvan LETOURNEAU, suppléant de Séverine MARCHAND

Délégué représentant la commune de Pornic

Jean MONTAVILLE

Délégué représentant la communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz

Jean-Michel BRARD

Délégué représentant la commune de La Turballe

Didier CADRO

Assistent également : Gildas GUGUEN, Directeur du Syndicat mixte, Michel GENTHON, Directeur adjoint, François GUERIN, Responsable Grands Travaux, Valérie BOULAIN, Assistante du Syndicat mixte et Séverine GUILLOU, agent du Service Infrastructures et Voies Navigables du Département.

Lydia MEIGNEN est désignée pour occuper les fonctions de secrétaire de séance.

M GROsvALET procède à l'appel : sont absents et excusés Mme Danielle RIVAL, pouvoir à Christiane VAN GOETHEM, M. Gaël BOURDEAU, M. Jean-Yves JEGOU

Mme Séverine MARCHAND, suppléée par M. Yvan LETOURNEAU

Les conditions de quorum étant réunies, le Conseil a pu valablement délibérer.

Adoption du Procès-verbal de la séance du 30 septembre 2020

Adopté à l'unanimité

En préliminaire à l'examen de l'ordre du jour, le Président informe le comité de l'implication du syndicat mixte dans l'organisation de la Solitaire du Figaro pour les années à venir, aux côtés notamment, de la Ville de Saint Nazaire, Nantes Métropole et le Grand Port Maritime, et du souhait que les ports du syndicat puissent accueillir cette course au large.

Un point est fait sur le nouvel épisode de confinement, dans le cadre de la crise sanitaire, et de l'impact sur l'activité des ports. En réponse aux interrogations de Mme Bourreau Gobin et M Caudal quant aux possibilités d'hivernage des bateaux, M Guguen indique être en contact avec la Direction de la Mer et du Littoral, afin d'être informé au plus vite des dispositions prises par l'État en la matière.

Il est passé à l'examen de l'ordre du jour.

3.1 Mise en place et indemnisation des astreintes au Syndicat mixte

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires,

Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale, et notamment son article 7-1,

Vu le décret n°2001-623 du 12 juillet 2001 modifié par le décret n°2011-184 du 15 février 2011 pris pour l'application de l'article 7-1 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 et relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique territoriale, et notamment son article 5 ;

Vu le décret n°2005-542 du 19 mai 2005 relatif aux modalités de la rémunération ou de la compensation des astreintes et des permanences dans la fonction publique territoriale,

Vu le décret n°2002-147 du 7 février 2002 relatif aux modalités de rémunération ou de compensation des astreintes et des interventions de certains personnels gérés par la direction générale de l'administration du ministère de l'intérieur,

Vu le décret n° 2015-415 du 14 avril 2015 relatif à l'indemnisation des astreintes et à la compensation ou à la rémunération des interventions aux ministères chargés du développement durable et du logement,

Vu le décret n°2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires,

Vu les arrêtés du 14 avril 2015 fixant les montants de l'indemnité d'astreinte, la rémunération horaire des interventions et les conditions de compensation horaire des heures supplémentaires aux ministères chargés du développement durable et du logement,

Vu l'arrêté du 3 novembre 2015 fixant les taux des indemnités et les modalités de compensation des astreintes et des interventions des personnels affectés au ministère de l'intérieur,

Vu l'arrêté du préfet de Loire-Atlantique en date du 11 décembre 2019 portant création du syndicat mixte à compter du 1^{er} janvier 2020,

Vu l'avis du Comité Technique en date du 5 octobre 2020,

Vu le tableau des effectifs,

Considérant que le présent protocole fixe les règles communes à l'ensemble des agents et services du syndicat mixte dans le domaine de l'organisation du temps de travail,

Considérant que ces règles sont fixées sans préjudice des évolutions législatives et réglementaires applicables à la Fonction Publique Territoriale,

Entendu le rapport du Président :

La nature de certaines activités du syndicat mixte des ports de plaisance et de pêche de Loire-Atlantique (ci-après le syndicat mixte) nécessite de pouvoir recourir à tout moment à des agents qui doivent intervenir dans l'urgence du fait :

- de leur rôle hiérarchique, pour prendre des décisions ;
- de leurs compétences techniques, pour rétablir le bon fonctionnement d'installations dont l'interruption aurait un impact conséquent sur la continuité du service portuaire.

Cette obligation impose au syndicat mixte de mettre en œuvre un plan d'astreintes secteur par secteur.

Une période d'astreinte s'entend comme une période pendant laquelle l'agent, sans être à la disposition permanente et immédiate de son employeur, a l'obligation de demeurer à son domicile ou à proximité afin d'être en mesure d'intervenir pour effectuer un travail au service de l'administration.

L'astreinte n'est pas une période de travail effectif. En revanche, la durée de l'intervention et de déplacement aller/retour sur le lieu de travail sont considérés comme du temps de travail effectif.

Il est rappelé que les conditions de récupération et d'indemnisation des astreintes et des interventions réalisées dans leur cadre sont déterminées suivant les règles et dans les conditions prévues par la législation, en particulier :

- **Pour les agents relevant d'un cadre d'emplois des fonctions techniques** suivant les dispositions du décret n° 2015-415 du 14 avril 2015 relatif à l'indemnisation des astreintes et à la compensation ou à la rémunération des interventions aux ministères chargés du développement durable et du logement et les conditions de compensation horaire des heures supplémentaires des arrêtés du 14 avril 2015 fixant les montants de l'indemnité d'astreinte, la rémunération horaire des interventions aux ministères chargés du développement durable et du logement ;
- **Pour les agents relevant des autres cadres d'emplois** suivant les dispositions du décret n°2002-147 du 7 février 2002 relatif aux modalités de rémunération ou de compensation des astreintes et des interventions de certains personnels gérés par la direction générale de l'administration du ministère de l'intérieur et de l'arrêté du 3 novembre 2015 fixant les taux des indemnités et les modalités de compensation des astreintes et des interventions des personnels affectés au ministère de l'intérieur.

En ce qui concerne le syndicat mixte, les caractéristiques de l'activité portuaire et la pratique du service permettent de limiter le recours à un système d'astreinte à des cas bien délimités.

Conformément aux dispositions de l'article 5 du décret n°2001-623 du 12 juillet 2001 pris pour l'application de l'article 7-1 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 et relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique territoriale, le présent protocole définit ces cas de recours (1), les modalités d'organisation des astreintes (2) et la liste des emplois concernés (3). Ce protocole fait l'objet d'une délibération du comité syndical après avis du comité technique.

Cas de recours

Trois types d'astreinte sont prévues par le syndicat mixte : une astreinte décisionnelle, une astreinte de sécurité et une astreinte d'exploitation.

Astreinte de décision

La loi réserve l'accomplissement des astreintes de décision aux agents occupant des fonctions d'encadrement. L'astreinte de décision au sein du syndicat mixte est instituée chaque semaine.

Astreinte de sécurité

L'astreinte de sécurité est légalement ouverte aux agents de toutes catégories et pour toute activité.

Les agents qu'elles concernent sont appelés par l'autorité territoriale à participer à un plan d'intervention

dans le cas d'un besoin en renforcement en moyens humains faisant suite à un événement soudain ou imprévu, qui caractérise une situation de crise ou de pré-crise.

L'astreinte de sécurité est organisée chaque semaine sur les ports exploités en régie par le syndicat mixte. Elle est exercée par le cadre en charge de l'astreinte de décision.

Les cas d'intervention sur les sites portuaires sont exclusivement les suivants :

- Accident mortel
- Incendie bâtiment
- Pollution majeure

Astreinte d'exploitation

L'astreinte d'exploitation correspond à des activités de prévention ou de réparation des accidents sur les infrastructures de transports et les équipements publics et à des activités de surveillance ou de viabilité des infrastructures de transports.

L'astreinte d'exploitation au sein du syndicat mixte est instituée chaque semaine.

Toute intervention est conditionnée à la validation expresse du cadre en charge de l'astreinte de sécurité et de décision.

LE COMITE SYNDICAL

Après en avoir délibéré :

- **APPROUVE**, à compter du 1^{er} janvier 2021, les dispositions relatives au régime d'astreinte applicable aux agents du Syndicat Mixte, exposées dans le protocole annexé à la présente délibération,
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer tous documents afférents à ce protocole.

Adopté à l'unanimité

3.2 Politique d'action sociale en faveur du personnel du Syndicat mixte

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, et notamment son article 9 ;

Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale et notamment son article 88-1 ;

Vu la délibération du comité syndical du 26 juin 2020

Vu l'avis du comité technique en date du 5 octobre 2020

Considérant que l'action sociale, collective ou individuelle, vise à améliorer les conditions de vie des agents publics et de leurs familles, notamment dans les domaines de la restauration, du logement, de l'enfance et des loisirs, ainsi qu'à les aider à faire face à des situations difficiles.

Entendu le rapport du Président,

Il est indiqué que lorsqu'elle est instituée par la collectivité, la politique sociale constitue une obligation légale

et une dépense obligatoire devant être inscrite au budget.

Sous réserve des dispositions propres à chaque prestation, le bénéfice de l'action sociale implique une participation du bénéficiaire à la dépense engagée. Cette participation tient compte, sauf exception, de son revenu et, le cas échéant, de sa situation familiale.

Les prestations d'action sociale, individuelles ou collectives, sont distinctes de la rémunération et sont attribuées indépendamment du grade, de l'emploi ou de la manière de servir.

La gestion des prestations peut être assurée :

- Soit directement par la collectivité
- Soit, pour tout ou partie, et à titre exclusif, par des organismes à but non lucratif ou des associations nationales ou locales type loi de 1901.

Il appartient donc au Comité syndical de déterminer le type des actions et le montant des dépenses qu'il convient d'engager pour la réalisation des prestations d'action sociale, ainsi que les modalités de leur mise en œuvre.

La politique sociale du Syndicat mixte Les Ports de Loire-Atlantique est à ce jour caractérisée par l'adhésion au comité des œuvres sociales (COS) de Loire-Atlantique.

Cependant, l'autorité territoriale entend élargir la politique sociale du Syndicat mixte dans le domaine de la restauration.

Après étude de plusieurs offres, il est apparu que les prestations proposées en ce domaine par la société EDEN RED pour la mise à disposition de tickets restaurant aux agents du syndicat mixte sont adaptées aux besoins du Syndicat mixte et répondent aux attentes de ses agents.

LE COMITE SYNDICAL

Après en avoir délibéré :

- **DECIDE** de mettre en place des titres restaurant au profit des agents du syndicat ;
- **OUVRE** le bénéfice de ces prestations aux fonctionnaires territoriaux stagiaires et titulaires en position d'activité et aux agents contractuels en activité ou bénéficiant d'un congé rémunéré ou non rémunéré, recrutés sur un emploi permanent, sur la base d'une journée complète de travail ;
- **VALIDE** le principe de la participation des bénéficiaires à hauteur de 40 % de la valeur faciale des titres restaurant distribués, soit un reste à charge de 60 % pour le syndicat ;
- **ACTE** la distribution des titres restaurant sur demande écrite de l'agent, avec effet au 1^{er} jour du mois suivant la date de celle-ci,

Adopté à l'unanimité

4.1 Décision modificative n°3 au Budget principal (SPA)

Vu le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5721-1 et suivants ;

Vu l'article R. 2221-72 du Code général des collectivités territoriales ;

Vu les instructions comptables et budgétaires M14 ;

Vu sa délibération n° 4.3 du 15 janvier 2020, portant adoption du Budget primitif 2020 du SPA ;
Vu sa délibération n°4.1 du 12 février 2020, portant décision modificative n°1 du Budget 2020 du SPA ; **Vu** sa délibération n°4.1 du 26 juin 2020, portant décision modificative n°2 du Budget 2020 du SPA ; **Vu** le projet de décision modificative n°3 du budget principal (SPA) pour l'année 2020 ;

Considérant qu'il convient d'ajuster les écritures budgétaires en section de fonctionnement et d'investissement afin de tenir compte, entre autres, du début des travaux d'aménagement et d'extension du port de La Turballe ;

Entendu le Rapport du Président, qui expose les dépenses et les recettes induites par ladite décision modificative du budget principal du Syndicat mixte ;

Il est exposé les adaptations budgétaires qui doivent être opérées.

SECTION DE FONCTIONNEMENT

En recettes

Compte tenu de la maîtrise de ses dépenses de fonctionnement sur l'exercice en cours, le syndicat mixte ne fera pas appel à la totalité de la subvention de fonctionnement telle que prévue lors du budget primitif 2020, à savoir 2 030 000€ de participation financière du Département.

En conséquence, il est proposé de minorer le chapitre 74 « *dotations, subventions et participations* » d'une somme de 430 000 € pour le ramener à 1 600 000 €.

En dépenses

Afin d'assurer le nécessaire équilibre de la section de fonctionnement, il est proposé de diminuer, au Chapitre 023, le virement à la section d'investissement à hauteur de 430 000 € pour le ramener à 598 000€, au lieu des 1 028 000€ votés lors de l'adoption du budget primitif.

La section de fonctionnement est donc diminuée, en recettes et en dépenses, de – **430 000 €**.

SECTION D'INVESTISSEMENT

En recettes

Le commencement des travaux, dans les toutes prochaines semaines, de la phase n°1 du projet d'aménagement et d'extension du port de la Turballe nécessite un ajustement des besoins de financement du Syndicat mixte, afin d'anticiper sur son niveau de trésorerie et de pouvoir, ainsi, répondre aux engagements pris auprès des entreprises lauréates de l'appel d'offres.

Il est en parallèle nécessaire de prendre en compte la réalité des subventions reçues ou à recevoir depuis le début de cet exercice budgétaire.

Le budget primitif, dans son chapitre 13, inscrivait une somme de 4 120 000 €, dont 1 480 000 € spécifiquement dédiés aux travaux du port de La Turballe, correspondant à la subvention d'équipement du Département. Une nouvelle subvention d'investissement, d'un montant de 5 600 000 €, a été accordée par le Département afin de tenir compte du démarrage imminent des travaux. Cette somme viendra donc s'ajouter aux 2 800 000€ de subvention d'investissement déjà versés, dont 1 850 000€ consacrés au dossier du port de la Turballe.

À noter que la seule participation financière du Département, au titre de 2020, s'élève donc, au total, à 8 400 000€.

Au chapitre 021, le virement de la section de fonctionnement correspondant à la part d'autofinancement du syndicat mixte sur ses investissements, est diminuée de 430 000 € et ramenée, ainsi, à 598 000€.

Au final, les recettes d'investissement sont augmentées de 3 850 000 €.

En dépenses

Il est nécessaire d'augmenter les crédits budgétaires du chapitre 23 « immobilisations en cours » de 3 850 000€ afin de faire face aux dépenses à venir inhérentes aux travaux du port de la Turballe. De ce fait, les crédits budgétaires du chapitre 23 sont portés à 5 907 000€.

Au final, les dépenses et les recettes de la section d'investissement sont augmentées à hauteur de **3 850 000€**.

La décision modificative n°3 du budget principal (SPA) 2020 s'équilibre donc, en dépenses et en recettes, à :

- **-430 000€** pour le fonctionnement
- **3 850 000€** pour l'investissement

LE COMITE SYNDICAL

Après en avoir délibéré :

- **APPROUVE** la décision modificative budgétaire n°3 du Budget principal (SPA) 2020, tel qu'annexée à la présente délibération ;

Adopté à l'unanimité

4.2 Décision modificative n°2 au Budget annexe des ports gérés en régie (SPIC)

- Vu** le Code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5721-1 et suivants ;
- Vu** l'article R. 2221-72 du Code général des collectivités territoriales ;
- Vu** les instructions comptables et budgétaires M4 ;
- Vu** sa délibération n° 4.4 du 15 janvier 2020, portant adoption du Budget primitif 2020 du SPIC ;
- Vu** sa délibération n° 4.2 du 26 juin 2020 portant décision modificative n°1 du budget annexe des ports gérés en régie (SPIC) pour l'année 2020 ;
- Vu** le projet de décision modificative n°2 du budget annexe des ports gérés en régie (SPIC) 2020 ;

Considérant qu'il convient d'ajuster le chapitre 16 de la section d'investissement afin de couvrir les dépenses relatives aux emprunts ;

Considérant, de ce fait, qu'il convient d'ajuster ces mêmes écritures budgétaires afin d'assurer le nécessaire équilibre de ladite section ;

Entendu le Rapport du Président, qui expose les dépenses et les recettes induites par ladite décision modificative du budget annexe des Ports en régie du Syndicat mixte ;

Il est exposé les adaptations budgétaires qui doivent être opérées.

SECTION D'EXPLOITATION

En recettes

Aucun mouvement budgétaire n'est à enregistrer.

En dépenses

Aucun mouvement budgétaire n'est à enregistrer.

Dès lors, les dépenses et les recettes de la section d'exploitation sont neutralisées à 0 €.

SECTION D'INVESTISSEMENT

En recettes

Aucun mouvement budgétaire n'est à enregistrer.

En dépenses

Lors de l'élaboration du budget primitif 2020, les dépenses relatives aux remboursements des emprunts ont été légèrement sous-estimées. Afin d'y remédier, il convient d'augmenter le chapitre 16 « *emprunts et dettes assimilées* » de 500€, portant ses crédits à 99 950€.

Afin de compenser cette augmentation et de préserver l'équilibre de la section, il est proposé de réduire le chapitre 23 « *immobilisations en cours* » à hauteur de 500€ afin de le porter à 157 050 €.

Ainsi, la décision modificative n°2 du budget annexe des ports gérés en régie (SPIC) 2020 s'équilibre, en dépenses et en recettes, à :

- **0€** pour l'exploitation
- **0€** pour l'investissement

LE COMITE SYNDICAL

Après en avoir délibéré :

- **APPROUVE** la décision modificative budgétaire n°2 du budget annexe des ports gérés en régie (SPIC) 2020, tel qu'annexée à la présente délibération.

Adopté à l'unanimité

5.1 Avis sur le Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Estuaire de la Loire

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu la lettre de saisine de monsieur le président de la Commission locale de l'eau (CLE) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Estuaire de la Loire, en date du 28 août 2020, sollicitant l'avis du Syndicat Mixte Les ports de Loire Atlantique sur le projet de SAGE Estuaire de la Loire révisé ;

Entendu le Rapport du Président :

1) Préambule

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Estuaire de la Loire est un outil de planification local qui fixe des objectifs et des orientations pour une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau. Il est élaboré et suivi par la Commission locale de l'eau (CLE).

Le territoire du SAGE Estuaire de la Loire s'étend sur 3 855 km² (hors masses d'eau côtière) et comprend 158 communes. Les communes sont réparties entre le département de la Loire-Atlantique (144 communes), du Maine-et-Loire (10 communes) et du Morbihan (4 communes). Sur le cours de la Loire, le périmètre s'étend depuis l'amont d'Anetz (devenue Vair-sur-Loire), près d'Ancenis, jusqu'à

l'embouchure du fleuve constituant l'estuaire et intègre les eaux côtières. Il englobe le littoral de Piriac-sur-Mer au nord à Préfailles au sud. Le territoire couvre également les affluents de la Loire (hors Sèvre nantaise et lac de Grand Lieu).

Approuvé en septembre 2009 dans sa première version, le SAGE Estuaire de la Loire est entré en révision en 2015. La CLE a travaillé à la rédaction des documents du SAGE révisés autour de sept enjeux :

- Qualité de l'eau,
- Qualité des milieux aquatiques,
- Gestion quantitative de la ressource,
- Risques d'inondation et d'érosion du trait de côte,
- Estuaire,
- Littoral,
- Gouvernance.

La CLE a validé le 18 février 2020 les documents du SAGE révisés et sollicite, par courrier du 28 août 2020, l'avis du Syndicat mixte Les ports de Loire Atlantique sur le projet. Le document sera ensuite soumis à enquête publique puis adopté par délibération de la CLE avant d'être approuvé par arrêté inter-préfectoral.

Le rapport de présentation du projet de SAGE révisé est joint à la présente délibération. Le projet de SAGE Estuaire de la Loire est consultable dans sa totalité en suivant le lien <https://www.sage-estuaire-loire.org/sage/sage-estuaire-de-la-loire/revision-du-sage/consultation-2/>

Certains objectifs et dispositions, ainsi qu'une règle concernent les structures compétentes pour les ports et les zones de mouillage et les gestionnaires d'installations portuaires.

1) Le SAGE & le syndicat mixte Les ports de Loire Atlantique A

- Les activités portuaires

Le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire (GPMNSN), établissement public de l'Etat, est le principal port du territoire. Il s'étend sur neuf sites répartis le long de l'estuaire (Saint-Nazaire, Montoir de Bretagne, Donges, Paimboeuf, Carnet, Cordemais, Le Pellerin, Indre et Nantes). En 2014, le trafic extérieur du GPMNSN s'élevait à 26,41 millions de tonnes dont 17,56 millions de tonnes d'importations, et 8,85 millions de tonnes d'exportation. De nombreux ports de plaisance sont également présents sur le littoral, avec une position privilégiée entre deux bassins de navigation : le Golfe du Morbihan et le bassin de la Rochelle.

Le territoire du SAGE dispose de 10 points de débarquement en dehors des deux ports disposant d'une criée (La Turballe et Le Croisic) : Le Pouliguen, Pornichet, Saint-Nazaire (2), Paimboeuf, Frossay, Saint-Brévin-les-Pins, Cordemais, La Plaine-sur-Mer, Préfailles. Dans l'estuaire, d'autres ports, plus petits, jalonnent l'estuaire de la Loire de Saint-Nazaire jusqu'à Nantes.

L'Erdre est également navigable depuis l'écluse Saint-Félix à Nantes, au pont Saint-Georges à Nort-sur-Erdre. Trois ports fluviaux sont identifiés sur ce tronçon : Nantes, Sucé-sur-Erdre et Nort-sur-Erdre. À hauteur de l'écluse de Quiheix (à 22 km en amont de Nantes), les bateaux de plaisance peuvent emprunter le canal de Nantes à Brest.

Les ports de La Turballe, du Croisic, de Saint Michel, de la Plaine, de Préfailles, de Nantes Erdre, Sucé-sur-Erdre et Nort-sur-Erdre regroupés au sein du Syndicat Mixte Les ports de Loire Atlantique sont situés dans le périmètre du SAGE Estuaire de la Loire (Les Ports de Pornic, Piriac et de Blain ne sont pas compris dans le périmètre).

B - Les objectifs généraux du SAGE pour la thématique « Littoral ».

- Reconquérir la qualité des milieux marins et littoraux (habitats, espèces), et préserver un littoral attractif (DSF Nord Atlantique – Manche Ouest) ;
- Améliorer la qualité microbiologique afin de satisfaire les usages liés à l'utilisation de la ressource en

eau et des milieux aquatiques, en particulier la baignade, la conchyliculture, la saliculture et la pêche à pied : - Tendre vers une qualité excellente des eaux de baignade de l'ensemble des sites - Tendre vers le classement A des zones conchylicoles et sites de pêche à pied professionnelle, ne plus avoir de site de qualité B- et assurer la non-dégradation des sites en bonne qualité - Tendre vers le classement « pêche tolérée » des sites de pêche à pied de loisir

- Comprendre les écarts au bon état chimique et améliorer la qualité des eaux littorales vis-à-vis des micropolluants ;
- Réduire les flux de nutriments vers les eaux littorales et leurs impacts ;
- Limiter les rejets de déchets (macro et micro) dans les milieux aquatiques.

C - Les dispositions du SAGE pour la thématique « Littoral »

Sensibiliser sur les risques de contamination des eaux côtières

Dans l'objectif de ne pas impacter la qualité des eaux douces, estuariennes et littorales, les structures compétentes poursuivent l'équipement de leurs ports et de leurs zones de mouillage pour la collecte et le traitement des eaux noires et des eaux grises, en veillant régulièrement au bon entretien et au bon fonctionnement de ces équipements.

Les structures qui ont la compétence portuaire sont incitées à réaliser un diagnostic global de leurs installations portuaires (ports de plaisance, ports industriels, etc.) afin de caractériser les risques de contamination des milieux par les rejets microbiologiques et de micropolluants. A partir de ces diagnostics, ils identifient les solutions à mettre en œuvre pour limiter ces risques.

Réduire l'impact des pratiques de carénage sur la qualité des eaux

Les structures ayant la compétence portuaire et les chantiers nautiques veillent à la mise en place de filières adaptées pour récupérer et traiter les eaux de lavage des aires de carénage. Le traitement est réalisé par filtration. Les structures ayant la compétence portuaire et les chantiers nautiques assurent un entretien des aires de carénage afin de garantir l'efficacité du traitement des eaux de lavage. Les bonnes pratiques d'entretien se traduisent a minima par :

- l'enregistrement des pratiques d'entretien ;
- la définition d'un protocole d'entretien (modalités, périodicité des changements de filtres, etc.) et la vérification de son application ;
- les modalités de gestion des déchets (boues, macro-déchets). Ils déploient par ailleurs des outils de communication visant à sensibiliser les usagers sur l'utilisation des aires de carénage ainsi que sur la toxicité des peintures, et informent sur les aires de carénage disponibles.

Améliorer l'information et la concertation sur le dragage

Les gestionnaires d'installations portuaires sont encouragés à poursuivre les réflexions sur les impacts de leurs activités sur la qualité des eaux estuariennes et littorales, et sur les solutions qui peuvent être mises en œuvre. Ils sont incités à communiquer et à partager les résultats de ces réflexions avec les autres acteurs du territoire. Pour une meilleure information des acteurs sur les opérations de dragage réalisées sur le périmètre du SAGE, il est préconisé que la Commission locale de l'eau soit :

- associée aux comités de suivi des ports et du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire, ainsi qu'au schéma départemental de dragage ;
- destinataire de bilans réguliers des suivis des opérations de dragage ;
- consultée pour les opérations de dragage soumises à simple déclaration.

D - Le règlement du SAGE : Règle 6 interdire le carénage des bateaux en dehors des aires équipées

Au-delà des secteurs littoraux, la règle s'applique à l'ensemble du territoire du SAGE. Elle vise à maintenir la qualité des eaux douces, estuariennes et littorales en limitant les risques de rejets liés à la multiplication des carénages sur grève et cales de mise à l'eau non équipées pour récupérer et traiter les eaux de lavage. Elle participe ainsi, de manière transversale, à l'atteinte des objectifs des enjeux « littoral », « estuaire » et « qualité des eaux » du SAGE. En cas de pollution, les organismes aquatiques peuvent être affectés par les polluants, tout le long de la chaîne alimentaire, du phytoplancton à l'homme. Cet effet peut se répercuter sur les organismes filtreurs (moules, huîtres). Les métaux lourds

contaminant les fruits de mer sont susceptibles d'induire des maladies aiguës ou chroniques chez les consommateurs.

Enoncé de la règle : « *Le carénage, du fait des rejets de contaminants, est interdit en dehors des sites homologués équipés, et entretenus, de systèmes de collecte et de traitement des effluents de lavage* ».

Le syndicat mixte Les ports de Loire Atlantique poursuit les mêmes objectifs et s'associe pleinement aux principes généraux et particuliers qui structurent ce projet de SAGE. Il est donc proposé au Comité Syndical d'émettre un avis favorable à ce projet de SAGE Estuaire de la Loire révisé.

Monsieur le Président souhaite que les ports du syndicat soient exemplaires en matière environnemental, et s'interroge sur la conformité des installations et des pratiques qui s'y déroulent.

Monsieur Daniel ELOI indique que le port de Piriac mène un gros travail en la matière, avec pour objectif la labélisation « port propre » en 2021. Il indique l'existence d'opérations de carénage sauvage sur le territoire, parfois même sur le site de l'île Dumet.

Invité par Monsieur le Président, Monsieur Michel GENTHON indique que les aires de carénage des ports en régie font l'objet d'un contrat d'entretien qui permet de s'assurer de leur bon fonctionnement, et que celle de Comberge a récemment fait l'objet d'une visite des services de la DDTM qui ont constaté sa conformité.

LE COMITE SYNDICAL

Après en avoir délibéré :

- **DECIDE** d'émettre un avis favorable au projet de Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux (SAGE) Estuaire de la Loire révisé ;
- **D'AUTORISER** Monsieur le Président à notifier la présente délibération au Syndicat Loire Aval (SYLOA) et à signer toutes les pièces consécutives à l'exécution de la présente délibération.

Adopté à l'unanimité

6.1 Projet d'aménagement du port de La Turballe – Déclaration de projet

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment son article L 153-55 relatif à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme;

Vu le code de l'environnement et notamment son article L126-1 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2019 portant création du Syndicat Mixte des Ports de Plaisance et de Pêche de Loire-Atlantique ;

Vu l'avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) en date du 29 mai 2020 ;

Vu l'avis des Personnes Publiques Associées, ci-annexé ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2020/BPEF/027 en date du 5 juin 2020 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique ;

Vu la tenue de l'enquête publique unique, du 29 juin au 31 juillet 2020 inclus ;

Vu les avis favorables émis par le commissaire enquêteur, en date du 30 août 2020, au titre de l'autorisation

environnementale, du changement substantiel d'occupation du domaine public maritime ; au titre du code des transports et pour la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de La Turballe, annexés à la présente délibération ;

Vu la délibération n° 12 du Conseil municipal de La Turballe, en date du 22 septembre 2020, pour la mise en compatibilité du PLU ;

Vu le dossier de déclaration de projet pour l'aménagement du port de La Turballe, annexé à la présente délibération ;

Considérant les modifications apportées au dossier d'autorisation suite à l'enquête publique ;

Entendu le Rapport du Président :

L'article L 136-1 du code de l'environnement expose que « Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée. La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122- 1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122- 1-1 du code de l'environnement. »

Il incombe donc au Comité Syndical de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération d'aménagement du port de La Turballe.

1) Caractéristiques principales du projet

Le projet d'aménagement du port de La Turballe a été initié par le Département de Loire-Atlantique. Il est porté, depuis le 1er janvier 2020, par le Syndicat mixte Les Ports de Loire-Atlantique. Le port de la Turballe est un site multi-activités qui mixte aujourd'hui 3 activités principales : la pêche, la plaisance et la réparation navale. Par ailleurs, une activité saisonnière de transport de passagers est également présente (liaisons de transport et promenade).

Le projet d'aménagement du port de La Turballe repose sur 4 principes directeurs :

Principe n°1 : Satisfaire l'ensemble des besoins immédiats, à savoir la sécurisation de l'entrée du port et l'amélioration des conditions d'exploitation pour les activités actuellement présentes ;

Principe n°2 : Permettre le développement des infrastructures sans remise en cause de celles existantes ;

Principe n° 3 : Permettre un aménagement évolutif du port, en plusieurs étapes cohérentes pouvant être réalisées à des périodes différentes sur le moyen ou long terme ;

Principe n° 4 : Permettre un développement ambitieux du port en développant les activités traditionnelles (pêche et réparation navale notamment) et l'accueil des activités autour des énergies marines renouvelables (EMR). L'objectif étant de réaliser une infrastructure en capacité de mettre concrètement en œuvre les coopérations fortes en voie de concrétisation avec le Grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire tant en matière de réparation navale (potentiel de captation, vers la zone estuarienne, de grosses unités de pêche pouvant être indifféremment prises en charge, du fait des augmentations de capacité de la zone technique et

d'équipements de levage, par le port de La Turballe ou le GPM) qu'en matière d'énergie marine renouvelables (le port de La Turballe s'affirmant comme la base avancée du GPM pour la maintenance, l'entretien et la réparation du matériel éolien). Les deux entités constituant ainsi, sur le territoire, un écosystème cohérent de développement de la filière éolienne.

Le projet s'articule autour de 2 phases :

Phase n°1 : à partir de fin 2020

Dans cette phase, les travaux consistent à :

- Sécuriser le port en construisant une digue dans le prolongement du terre-plein de réparation navale, et une contre-digue (appelée « épi ») raccordée au terre-plein du Tourlandroux
- Approfondir le chenal d'entrée
- Intégrer un terre-plein entre l'ancienne digue et la nouvelle, qui autorisera le développement économique des pôles naval (en complémentarité avec les infrastructures du Grand port maritime) et pêche dans une logique de séparation des flux d'activités.
- Déployer un quai dédié aux EMR (énergies marines renouvelables) pour les besoins de la maintenance du parc éolien et pour conforter la position du port de La Turballe comme base avancée du Grand port maritime dans le développement de la filière éolienne.

Phase n°2 : à partir de 2023

Cette seconde phase permettra de développer d'autres usages du port, à savoir :

- Développer un avant-port pour l'accueil de la plaisance, notamment de plus gros navires, et des événements nautiques et les services associés (collecte des eaux grises et noires, gestion des déchets)
- Créer une cale de mise à l'eau positionnée dans l'avant-port bénéficiant d'une gestion organisée ;
- Déplacer le transport passager ;
- Réaliser de nouvelles darses ;
- Supprimer la porte anti-tempête après s'être assuré de la bonne sécurisation du port.

2) L'intérêt général du projet

Préambule

La mer et le littoral dans son ensemble constituent des enjeux majeurs à l'échelle du département. Ces enjeux sont intégrés dans le projet stratégique du département de Loire-Atlantique pour les années 2015-2021 en prévoyant notamment des actions spécifiques sur les thématiques de la gestion intégrée de la mer et du littoral et du nautisme.

C'est dans ce cadre que, dès 2015, une réflexion globale a été menée sur l'aménagement du port de La Turballe, intégrant non seulement les modalités d'accueil de la nouvelle base de maintenance du parc éolien au large de Saint-Nazaire, mais aussi le développement des autres activités du port. Par ailleurs, la plaisance et les déplacements touristiques sont amenés à se renforcer avec l'attractivité que va notamment générer le champ éolien.

Ainsi, les espaces portuaires se restreignent à mesure que la demande d'accueil d'activités croît. Le constat de la juxtaposition des usages au sein du périmètre portuaire a été à l'origine d'une réflexion sur son réaménagement. Durant la haute saison de pêche :

-Les quais sont fortement sollicités pour le débarquement simultané des différentes flottilles pélagiques et côtières,

-La saturation du bassin de plaisance, et plus généralement du port, ne lui permet pas, aujourd'hui,

d'accueillir les navires de plaisance de grandes tailles ou à fort tirant d'eau.

Afin de répondre à l'activité croissante de réparation navale, il est nécessaire, aujourd'hui, d'envisager l'augmentation de la capacité de levage et de surface de l'aire de travail.

La zone d'embarquement actuelle, et l'absence d'infrastructure d'accueil du public contraignent considérablement la progression des activités de transport des passagers.

Avec l'arrivée du projet de construction du champ éolien offshore, au large de Saint-Nazaire, et le choix de l'installation de sa base de maintenance dans le port de La Turballe à l'horizon 2020, le fonctionnement au quotidien nécessitera de nouvelles modalités de cohabitation pour lesquelles le Syndicat Mixte Les Ports de Loire Atlantique est très vigilant. L'implantation de la base de maintenance dans l'entrée du port a été faite en étroite concertation avec les usagers, et tout particulièrement avec les pêcheurs. Elle vise à préserver de bonnes conditions de navigation dans le chenal et à conserver une capacité d'utilisation des quais par les pêcheurs.

Contexte régional, départemental, intercommunal

Le projet d'aménagement du port de La Turballe est parfaitement cohérent avec les objectifs régionaux en matière de croissance bleue d'une part et de développement des ports de pêche d'autre part ayant un intérêt économique et touristique fort.

Le projet est également directement en lien avec 6 thèmes et 5 enjeux proposés par le « Défi maritime et littoral en Loire -Atlantique » porté par le département de Loire-Atlantique. Ces enjeux et thèmes revêtent un intérêt général fort dans la mesure où ils sont concernés par la préservation et la compréhension des systèmes marins et également par plusieurs aspects économiques tels que la pêche durable.

Par ailleurs, le projet est compatible avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Cap Atlantique desservant l'intérêt général et notamment ceux des acteurs du port (pêcheurs, autres activités marines). Le projet prend également en compte une adaptation au changement climatique et plus particulièrement sur le sujet de la montée des eaux. Cette mesure sert un intérêt social (protection des activités du port – tourisme, professionnelle – de la montée du niveau de la mer).

Objectifs et opportunités du projet

Le port de La Turballe bénéficie d'une situation géographique idéale sur la façade atlantique, tout en offrant une zone portuaire accessible à toute heure pour des navires de 2 m de tirant d'eau. Il représente ainsi une formidable opportunité de développement, non seulement des activités économiques traditionnelles (pêche, plaisance, ...), mais également des Énergies Marines Renouvelables. Les infrastructures à créer (quai EMR, avant-port, ...) renforceront l'attractivité du port de La Turballe en proposant des conditions d'accueil optimisées.

Le projet d'aménagement du port de La Turballe permettra ainsi de **concilier les besoins immédiats des utilisateurs tout en intégrant le développement futur du port de La Turballe.**

Environnement

La déclaration de projet est l'occasion de rappeler que le changement de la zone UP aura un impact à tendance positive sur l'environnement humain et la biodiversité après la réalisation du réaménagement portuaire.

Ces mesures sont d'intérêt général car la préservation de l'environnement est un centre d'intérêt grandissant à forte allure pour la société actuelle. Dans le cas du port, l'environnement préservé constitue une source économique (pêche, ...), récréative (baignade, plongée, ...), ou encore scientifique (étude des espèces et des fonds, ...).

Les mesures mises en place en phase d'exploitation permettront de supprimer quasi totalement les impacts actuels sur la qualité de l'eau.

La mise en place du projet va également permettre de revoir le plan de gestion des déchets actuel en

l'adaptant au nouveau périmètre portuaire. Ce plan aura pour but de différencier les types de déchets par lieux de stockage afin de faciliter leur évacuation vers des centres agréés et éviter tout dépôt mal réalisé sur le port risquant de contaminer le milieu naturel (envol de déchets, pollution par écoulement des contenants de produits, ...).

De plus, des nouveaux aménagements seront disposés sur le port de façon à accueillir la biodiversité portuaire comme par exemple des nichoirs (utilisables principalement par l'avifaune comme reposoir), des murets empierrés (utilisables par l'avifaune mais aussi le lézard des murailles) ou encore quelques plantations supports de la biodiversité.

On ne crée pas un nouveau port (le port est existant), ce qui limite fortement l'impact sur les habitats marins ainsi que sur la qualité de l'eau et des sédiments marins.

3) Avis des collectivités territoriales

Commune de La Turballe :

La commune de La Turballe a émis un avis informel en juin 2020 sur le dossier de Mise En Compatibilité du Document d'Urbanisme (MECDU - PLU) de la commune, notamment sur le règlement littéral de la zone UP et de la future OAP du port de la Turballe. Son avis a été pris en compte directement à travers des modifications apportées au dossier.

Commune de Guérande

La commune de Guérande est concernée par les travaux du projet de réaménagement du port de La Turballe puisqu'elle se situe directement sur le cheminement d'approvisionnement routier des matériaux nécessaires à la réalisation des opérations.

La commune de Guérande a émis une délibération municipale datant du 8 juin 2020. Le conseil municipal a décidé d'émettre un avis favorable sur le projet d'aménagement du port départemental de la Turballe, sous réserve de :

- 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 du Clis, le boulevard De Gaulle et le boulevard du 19 mars 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 de Moulin du diable,
- Donner tous pouvoirs à Monsieur le Maire, ou son représentant, pour l'exécution de cette décision.

Cap Atlantique

Cap Atlantique a émis un avis favorable daté du 13 mai 2020, il se fonde sur la compatibilité du projet avec les enjeux économiques du territoire avec les orientations du SCOT. L'avis complémentaire du 24 juillet 2020 a pour objectif d'apporter des compléments résultants des analyses techniques approfondies réalisées par les services communautaires. Ils portent sur :

- La gestion des eaux et de l'assainissement avec des observations sur les modalités d'assainissement des eaux usées, sur la définition de 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 d'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 littorale et sur les choix effectués en matière de règles d'urbanisme, ainsi que pour mieux étayer la démonstration de l'intérêt général du projet.

4) Enquête publique

Déroulé de l'enquête

L'enquête publique unique s'est tenue du **29 juin au 31 juillet 2020** (commune littorale de La Turballe), elle a porté 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.

Le Commissaire enquêteur était Monsieur Jany Larcher (désignée par le Tribunal administratif de Nantes - Décision no E20000048/44 du 6 mai 2020).

Résumé du rapport du commissaire enquêteur

Conformément à l'article R123-18 du Code de l'Environnement, le commissaire a produit un mémoire en réponse et précisions aux observations du public durant l'enquête publique formulées dans les registres ouverts à cet effet ou par courriers adressés à la commission d'enquête. Le mémoire en réponse a été remis le 30 aout 2020.

L'avis final de M. Larcher sur l'autorisation environnementale est le suivant :

« Je donne un avis favorable pour l'autorisation environnementale du projet de réaménagement et d'extension du port de La Turballe sous 3 réserves :

-1- d'arrêter et de valider un plan de circulation précis, concret, pour les accès au chantier, en partenariat avec la Commune,

-2- de réaliser une expertise sur la possibilité de diminuer le flux routier lié à l'apport des matériaux à partir de la mise en œuvre d'un approvisionnement par la mer,

- 3- d'arrêter et de valider des protocoles de suivi et de contrôle pour protéger les mammifères marins, mesurer le bruit aérien et le trafic routier lié aux travaux, ces différents protocoles devant s'imposer aux différents intervenants du chantier ».

L'avis final de M. Larcher sur la mise en compatibilité du PLU de la Turballe est le suivant :

« Je donne un avis favorable pour la déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération de réaménagement et d'extension du port de La Turballe et pour la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Commune ».

5) Modifications apportées au projet suite à l'enquête publique

Suite à l'enquête publique et au rapport du commissaire enquêteur, des modifications ont été apportées au projet.

Au sujet de la circulation routière : 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.

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).

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.

Enfin, 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.

Au sujet des nuisances sonores et vibratoires : 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.

-Autorisation réduite de circulation des camions (avec accord du maitre 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.

Les travaux très bruyants, sources de nuisances aériennes (et sous-marines) 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 pour favoriser un travail à la marée, certains ateliers non bruyants pourront avoir lieu, après accord du maitre d'ouvrage et de la Commune, en réunion de chantier, 2h avant et 2h après cette plage horaire.

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

Au sujet des vibrations, 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.

Monsieur Didier CADRO indique que la commune a mis en place un comité chargé de gérer la communication du projet en direction des Turballais, comité auquel est associé le Syndicat et l'entreprise Charier.

Monsieur le Président mentionne la visite récente de Madame la Ministre de La Mer, Mme Brigitte Girardin, à laquelle le projet a été présenté.

Invité par le Président, Monsieur Gildas GUGUEN rappelle la réunion d'information des riverains prévue avant la fin de l'année, associant l'entreprise Charier ainsi qu' EDF au titre du chantier de construction de la base de maintenance, et dont les modalités devront être revues, en concertation avec la Commune, en fonction de l'actualité sanitaire.

Monsieur le Président cite l'expérience du Conseil de développement du Département qui a mis en place une réunion publique dématérialisée avec possibilité d'intervention des participants, et conclut par la nécessaire d'adaptation de l'expression démocratique en temps de crise sanitaire.

LE COMITE SYNDICAL

Après en avoir délibéré :

- **DECLARE** d'intérêt général le projet d'aménagement du port de La Turballe;
- **DECIDE** de la poursuite du projet intégrant les modifications suite à l'enquête publique unique avec les mesures ERC qui figurent dans l'EIES ;
- **AUTORISE** monsieur le Président à signer tous les documents nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Adopté à l'unanimité

6.2 Approbation de la Convention de transfert de gestion du Domaine public maritime au droit de la commune de La Turballe

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu la tenue de l'enquête publique unique du 29 juin 2020 au 31 juillet 2020 inclus;

Vu les avis favorables émis par le commissaire enquêteur en date du 30 août 2020, au titre du changement substantiel d'occupation du domaine public maritime ; au titre du code des transports et pour la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de La Turballe ;

Vu la délibération n° 12 du conseil municipal de La Turballe en date du 22 septembre 2020, pour la mise en compatibilité du PLU ;

Vu la délibération n°6.1 du comité syndical en date du 2 novembre 2020 déclarant le projet d'aménagement du port de La Turballe d'intérêt général ;

Vu le projet de convention de transfert de gestion avec changement d'affectation d'une dépendance du domaine public maritime naturel au droit de la commune de La Turballe ;

Entendu le Rapport du Président :

La dépendance du domaine public sur laquelle sont prévus les travaux d'extension du port de La Turballe, relève du domaine public naturel de l'Etat dont la gestion est actuellement confiée au Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire (GPMNSN).

Le projet de convention a pour objet d'opérer un transfert de gestion de cette dépendance du domaine public, avec changement d'affectation au profit du syndicat mixte Les ports de Loire Atlantique. Ce transfert permet, conjointement à l'autorisation environnementale et à la décision d'extension portuaire, la réalisation des travaux d'aménagement du port de pêche et de plaisance de la Turballe.

Le bien, objet du transfert de gestion, comprend les fonds marins couverts par un plan d'eau d'une superficie totale de 185 000 m² (18.5 ha), tels qu'ils figurent au plan annexé à la convention.

Après signature de l'arrêté préfectoral d'approbation de la convention, le syndicat mixte Les ports de Loire-Atlantique a la charge et la compétence pleine et entière en matière de gestion courante de l'emprise transférée.

La durée du transfert de gestion est fixée à 35 ans.

LE COMITE SYNDICAL

Après en avoir délibéré :

- **APPROUVE** la convention de transfert de gestion établie entre le préfet de Loire Atlantique et le Syndicat mixte Les ports de Loire Atlantique pour changer l'affectation d'une dépendance du domaine maritime naturel aux fins de permettre les travaux d'aménagement du port de La Turballe ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer ladite convention ainsi que tout document y afférent.

Adopté à l'unanimité

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 11h.

La secrétaire de séance



Lydia MEIGNEN