

SÉANCE DU COMITÉ D'INFORMATION ET DE SUIVI - PORT HORIZON 2025 10 DÉCEMBRE 2024

ÉTAIENT PRÉSENTS :

- M. Nicolas MÉNARD, Grand Port Maritime de La Rochelle
- M. Christophe BLEYNIE, DIRM SA
- M. Matthieu BRUNET, DDTM17
- Mme Emmanuelle JAOUEN, Parc Naturel Marin de l'Estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis
- M. Bruno HEMAR, Ville de L'Houmeau
- M. Jérôme LE GOVIC, Communauté d'Agglomération de la Rochelle
- Mme Brigitte DESVEAUX, Département de la Charente-Maritime
- M. Francis GRIMAUD, Union Maritime de La Rochelle
- M. Bruce JENNER, Union des Associations de Plaisanciers de Charente-Maritime
- M. Michel LARDEUX, Mat Ré
- M. Denis FICHET, Société des Sciences Naturelles de la Charente-Maritime
- M. Maxime LEGENDRE, Chambre de Commerce et d'Industrie de Charente-Maritime
- Mme Marie Dominique MONBRUN, Nature Environnement 17
- M. François FLIES, Respire
- M. Michel RAPHEL, Commune de La Rochelle
- M. Nicolas ROFFÉ, comité de quartier Laleu-La Pallice-La Rossignollette
- Mme Sandrine PETIT, Grand Port Maritime de La Rochelle
- Mme Corinne FESNEAU, Grand Port Maritime de La Rochelle
- M. François-Xavier PICHON, Océlian
- Mme Stéphanie PEJOUX, Océlian
- M. Pierre GILLES, Océlian

Rappel de l'ordre du jour :

1. État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux avec un focus sur Chef De Baie 4
2. Bilan du suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner » : Bilan inventaire 2024
3. Questions diverses
4. Visite de site

La séance démarre à 14 heures.

M. Nicolas MÉNARD souhaite la bienvenue aux participants pour ce 6^e comité de suivi et de pilotage du projet Port Horizon 2025, qui a été autorisé en juin 2020.

1. État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux avec un focus sur Chef De Baie 4

Des documents relatifs à ce point sont présentés en séance.

M. Nicolas MÉNARD indique que les travaux du projet Port Horizon 2025 ont démarré il y a deux ans par le démantèlement du viaduc, puis par la création de la plateforme de l'Anse Saint-Marc 3. Au cours de l'hiver dernier ont été réalisés les travaux d'approfondissement des accès maritimes par dragage et déroctage. L'opération s'est achevée en avril 2024. Il reste une phase mineure de dragage sur le chenal d'accès, qui sera réalisée ultérieurement avec les moyens internes du Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR).

M. Nicolas MÉNARD dresse un état d'avancement des différents projets :

- Branchements électriques des navires à quai

Depuis le mois d'octobre 2024, des branchements à quai basse tension sont opérationnels pour les navires dont la taille ne dépasse pas 120 mètres. Le dispositif fonctionne plutôt bien. Il est maintenant envisagé d'installer des branchements à quai haute tension pour des navires plus importants. Au regard de l'investissement nécessaire, une étude préalable de la demande est nécessaire. Pour l'instant, cette demande reste faible.

- Renforcement du quai Chef de Baie 2

Le projet est en stand-by.

- Anse Saint-Marc 3.

L'opération de remblaiement du casier est terminée. Il reste à réaliser le quai Anse Saint-Marc 3. L'objectif est de mettre cet équipement en service pour l'éolien en mer, d'ici début 2029. La phase d'étude est en cours. Les travaux devraient s'étaler entre 2026 et 2028.

- Aménagement de la Repentie

Le démantèlement du viaduc est terminé. Il reste à aménager la plateforme. La décantation ayant bien fonctionné lors des travaux de déroctage, un volume significatif de matériaux très fins s'est accumulé dans les bassins, jusqu'à 7 mètres d'épaisseur de fines dans le casier. Des études de portance sont en cours pour une gestion en place de ces matériaux fins. Il faudra sans doute effectuer des travaux pour renforcer le sol, surtout en prévision de l'éolien en mer qui demande des portances très importantes pour le stockage des pièces.

- Plateforme civile et militaire

La livraison est imminente, pour une mise en service début 2025.

- Réhabilitation du viaduc

Le marché est notifié. La phase de préparation des travaux est en cours. Ils démarreront au printemps 2025.

Mme Sandrine PETIT apporte des précisions sur l'aménagement de la Repentie. Sur la partie la plus à l'Est, les travaux d'aménagement d'une plateforme de 6 à 7 hectares se terminent. Cette plateforme était déjà partiellement occupée par l'Armée. L'objectif de ces travaux était d'augmenter le faisceau ferroviaire, avec la création de deux voies ferroviaires supplémentaires de 400 mètres. Un quai en bout a été créé à l'extrémité de ces deux voies. Il permettra de charger les engins de l'armée, comme les chars Leclerc, directement sur les trains. En parallèle, les deux voies ferrées existantes ont été prolongées de 80 mètres, afin d'accueillir les doubles rames de 750 mètres. Ces travaux ont également été l'occasion de remettre en état des terre-pleins destinés à accueillir des stockages de conteneurs : 5 000 m² au nord et 7 000 m² au sud. Au nord du secteur, un bassin a été créé pour collecter les eaux de ruissellement et les traiter avant

leur rejet dans le réseau de la Communauté d'Agglomération (CDA) de La Rochelle. L'ensemble des travaux s'achève ver à la fin de l'année 2024.

Outre l'amélioration de la gestion des eaux pluviales, le chantier a favorisé l'économie circulaire. Les dalles et blockhaus en béton ont été concassés pour être réinjectés dans les sous-couches de terre-plein et de voies ferrées. Les ballasts et les sédiments ont également été valorisés.

M. Denis FICHET s'enquiert des économies réalisées en transport de camion grâce à la réutilisation des matériaux.

Mme Sandrine PETIT s'engage à faire le calcul.

Note additive postérieure à la réunion

Matériaux entrants évités sont dans cet ordre de grandeur :

- *GNT remplacée par grave recyclée produite sur le GPMLR et par traitement de sol : 27 500T*
- *Ballast en stock sur le GPMLR : 790T*
- *Terre végétale criblée : 850T*
- *Sédiments : 1 500T*

Matériaux sortants évités sont dans cet ordre de grandeur :

- *Bétons : 5 000T*
- *Déblais intégrés à l'ISDI : 20 000T*

Soit environ le transport de 55 500T évité : environ 5 000 camions 6x4 ou environ 3 300 camions 8x4

M. Nicolas MÉNARD souligne que le Port de La Rochelle a beaucoup progressé ces dernières années en matière d'économie circulaire, notamment grâce à la création d'un centre de valorisation des matériaux dans l'enceinte portuaire. Le Port s'est donné les moyens de progresser dans ce domaine en nommant un responsable « gestion des matériaux ». Le service Ingénierie du GPMLR exige systématiquement, dans chaque marché de travaux, que les entreprises proposent des solutions de recyclage des matériaux. Cette opération est assez emblématique de ce que l'on peut faire aujourd'hui en termes d'économie circulaire. L'Anse Saint-Marc 3 avait déjà été une opération importante en termes d'utilisation de graves recyclées.

L'aménagement de la plateforme a été réalisé pour répondre à une demande de l'Armée et de la Ville de La Rochelle, pour transférer une activité du centre-ville vers le Port.

M. Bruce JENNER s'interroge sur la cote de submersion marine des terre-pleins.

Mme Sandrine PETIT explique que la plateforme est à +12 cote marine, soit un niveau bien plus haut que Xynthia (8,70). Les quais sont plutôt autour de +9 CM.

M. Nicolas MÉNARD assure que ces éléments ont été pris en compte dans l'étude d'impact. Le bureau d'études Artelia avait effectué des modélisations intégrant l'élévation du niveau de la mer, afin d'évaluer le niveau d'exposition à la submersion des zones portuaires comme Chef de Baie 4. Ces réflexions ont conduit à rehausser de 1,60 m la digue de la Repentie.

Mme Marie Dominique MONBRUN demande si la plateforme est entièrement imperméabilisée et sans végétation.

Mme Sandrine PETIT répond que la zone était déjà presque entièrement artificialisée. Toutefois, des noues d'infiltration ont été créées, de même qu'un bassin d'infiltration au nord.

M. Bruce JENNER s'interroge sur l'intérêt de faire transiter les eaux pluviales par un bassin de décantation avant reversement dans le réseau de la CDA de La Rochelle.

Mme Sandrine PETIT explique que les eaux de la plateforme transitaient avant par un collecteur principal avant d'être rejetées directement en mer, sans traitement préalable. La création d'un autre bassin de décantation permet de rejeter des eaux prétraitées dans le collecteur de la CDA avec un débit régulé. Cela permet également de moins charger ce collecteur. La décision a été prise d'un commun accord avec la CDA. Il semblait plus logique d'utiliser le collecteur existant plutôt que d'en créer un nouveau.

M. Nicolas ROFFÉ suppose que l'eau est analysée avant rejet.

Mme Sandrine PETIT confirme que tous les bassins de traitement des eaux pluviales du Port font l'objet d'analyses.

M. Nicolas ROFFÉ demande si les résultats sont rendus publics.

Mme Corinne FESNEAU répond que les fiches de synthèse du bilan environnemental sont consultables sur le site Internet de Port Atlantique La Rochelle (PALR). Elles intègrent le résultat des analyses.

M. Nicolas ROFFÉ s'enquiert de la fréquence des analyses.

Mme Corinne FESNEAU explique que la fréquence est décidée par le Port selon le fonctionnement du bassin. Généralement, le GPMLR effectue une analyse à chaque curage, de l'ordre de 1 à 2 fois par an.

Mme Sandrine PETIT apporte des précisions sur le projet de terminal Chef de Baie 4. Le marché a été notifié en octobre 2024 à un groupement dont Océlian est mandataire pour la construction du quai. C'est la deuxième phase pour la construction du terminal ; la première avait été la création de la souille dans le cadre des travaux d'approfondissement des accès nautiques. Les travaux devraient démarrer en février 2025, pour une livraison du quai attendue en juin 2026. S'ensuivra ensuite l'aménagement de l'arrière-quai et du terre-plein.

M. Pierre GILLES présente le chantier de la construction du quai Chef de Baie 4, qui a été confié à un groupement d'entreprises. L'entreprise Océlian, spécialisée dans les travaux maritimes, est mandataire du projet. Elle sera chargée, en collaboration avec Leduc, de réaliser la fondation : rideau de palplanches et de tubes planté au fond de la souille, retours en palplanches, tirants, contre-rideaux, etc. L'entreprise co-traitante Térélian s'occupera des terrassements (déblai/remblai). Enfin, la partie génie civil (béton/poudre de couronnement) sera prise en charge par GTM.

M. Nicolas MÉNARD précise qu'hormis Leduc, toutes les entreprises du groupement font partie du Groupe Vinci. L'an passé, VINCI Construction Maritime et Fluviale est devenue Océlian. Cette entreprise avait déjà réalisé le quai de l'Anse Saint-Marc 2 et les travaux de l'apponement pétrolier.

M. Bruce JENNER demande si le quai est à visée charge lourde

M. Nicolas MÉNARD répond par la négative. Cela sera un quai classique en termes de descente de charge.

M. Pierre GILLES affiche en séance un plan de la zone du chantier Chef de Baie 4, qui sera située entre le Roro et la Jetée sud, à l'extrémité du quai Alcyone. Cette zone accueillera notamment la base vie, les zones de stockage, les zones de retournement de véhicules. Le projet en lui-même porte sur la création d'un front d'accostage de 161 mètres et d'une estacade en retour. Cette estacade présente l'intérêt de pouvoir insérer des crocs d'amarrage. En partie arrière, il est prévu de créer un massif d'amarrage à terre pour amarrer les bateaux.

Mme Sandrine PETIT indique que le quai Chef de Baie 4 accueillera des navires mesurant entre 160 et 200 mètres.

M. Nicolas MÉNARD précise que le quai sera multi-usages. Il accueillera des vraquiers ou des navires de transport dit conventionnels, par exemple qui transportent les bateaux de plaisance, de la pâte à papier, des conteneurs....

M. Pierre GILLES détaille les différentes phases du chantier :

- Terrassement préalable
- Fondation profonde. Création du rideau retour et rideau principal depuis les estacades provisoires. L'accès au rideau métallique combiwall (ensemble de tubes et de palplanches) se fait par la terre, par des estacades

provisoires qui sont montées et démontées à l'avancement. La méthode d'ancrage des tubes, du type Symmetrix, c'est-à-dire que les tubes sont forés à l'avancement pour pouvoir ancrer le pied du quai dans le calcaire.

- Au fur et à mesure de l'avancement du rideau principal, installation en simultané des contre-rideaux à terre, installation des tirants, remblaiement progressif des tirants pour maintenir le rideau principal.
- En parallèle réalisation de l'estacade sud.
- Poutre de couronnement et création de la plateforme à l'arrière de la poutre.

M. Nicolas MÉNARD explique que les candidats au marché ont proposé deux technologies différentes :

- La technologie de forage MFT (marteau fond trou). Le marteau fore et emporte le pieu en même temps.
- La technologie de trépanage-battage, qui consiste à taper et casser la roche. Cette option a été écartée en raison de son impact sonore.

Le Port a été très exigeant sur la question des nuisances sonores. Les candidats ont été invités à minimiser au maximum le bruit pendant la phase opérationnelle. C'est la raison pour laquelle la solution d'Océlian a plu. L'offre du groupement n'était pas la moins-disante, mais elle offrait plus de garanties du point de vue environnemental, car la technologie avait déjà été expérimentée dans le cadre du chantier de l'Anse Saint-Marc 2. Évidemment, le chantier ne sera pas silencieux, mais le bruit sera moins impactant qu'avec la méthode du trépanage-battage.

Mme Sandrine PETIT explique que les matériaux de remblaiement — dont le volume est estimé à 50 000 m³ — viennent en partie du site lui-même. Le reste proviendra de l'enceinte portuaire : soit de Jeumont, soit de la Repentie.

M. Nicolas MÉNARD fait remarquer que ces 50 000 m³ de matériaux ne circuleront pas sur la rocade. Ils viendront de l'intérieur du Port ou de la proximité immédiate. Les circulations se géreront au niveau du GPMLR.

Pour rappel, le Port a obtenu une autorisation pour créer 250 mètres de quai. Cette phase porte sur un quai de 160 mètres, car l'opérateur, dans un premier temps, n'a pas besoin de plus. Si, à l'avenir, de nouveaux besoins apparaissent, par exemple pour l'éolien, le quai pourra être rallongé de 90 mètres. Le quai est conçu afin de pouvoir être rallongé le moment venu.

M. Maxime LEGENDRE demande si l'estacade au nord permettra de mettre des amarres de pointe sur le quai Alcyone.

Nicolas MÉNARD répond qu'effectivement que l'opération augmentera la capacité du quai Alcyone et permettra l'accueil de bateaux de plus de 100m.

M. Pierre GILLES revient sur les enjeux environnementaux du projet :

- Maîtrise des nuisances sonores pour les riverains ;
- Prise en compte et préservation du milieu marin, avec notamment le bruit sous-marin ;
- Prise en compte des mammifères marins ;
- Maîtrise des émissions atmosphériques ;
- Limitation des gaz à effet de serre.

Mme Corinne FESNEAU propose de passer en revue les principales mesures proposées par le groupement en réponse aux prescriptions de l'arrêté préfectoral. Ce dernier s'impose non seulement au Port, mais également aux entreprises qui travaillent pour le Port. Pour chaque mesure, le candidat au marché devait proposer une solution de moindre impact dans le cadre du chantier.

Concernant le bruit aérien, M. Pierre GILLES explique que le groupement a prévu d'effectuer un diagnostic acoustique avant le démarrage des travaux. Le diagnostic démarrera dans les prochains jours. L'une des deux sondes est disposée sur la Maison du Port et l'autre sera installée sur le balcon d'un riverain à environ 700 mètres du chantier. Les sondes resteront en place jusqu'à la fin des travaux et permettront un suivi quotidien du niveau sonore. L'expérience de l'Anse Saint-Marc 2 a montré qu'à 720 mètres du site de construction, le bruit de fond dans le quartier de La Pallice est

supérieur au bruit généré par les ateliers, notamment par les travaux de forage et de battage. À noter que ces travaux bruyants représentent 15 % du temps de travail effectif journalier, soit environ deux heures par jour.

M. Nicolas ROFFÉ demande si les entreprises travailleront de nuit.

M. Pierre GILLES explique que les équipes travailleront en double poste : de 6h à 14h ou de 14h à 22h. Les travaux dits bruyants seront réalisés dans la plage 8h-19h. La nuit, les équipes feront principalement de la manutention.

Mme Marie Dominique MONBRUN demande si le niveau de bruit est encadré par des seuils ou un cahier des charges.

Mme Corinne FESNEAU précise qu'un dossier bruit préalable au démarrage des travaux est en cours d'élaboration. Il vise à obtenir des mesures d'état initiales, à la fois en journée, la nuit, en semaine et le week-end.

M. François FLIES indique qu'un bruit de type marteau-piqueur a été entendu le week-end dernier, pendant la tempête, dans le quartier de La Pallice. Le bruit semblait provenir des alentours de la SICA.

Mme Corinne FESNEAU en prend note. Le Port n'avait pas de chantier en activité ces jours-là. Les entreprises ne travaillent pas le week-end.

Nicolas MÉNARD précise que le chantier de Chef de Baie 4 se déroulera du lundi au vendredi. Il n'est pas prévu, à ce stade, de travailler les samedis et dimanches et d'augmenter les plages horaires. Ainsi, le travail s'étalera entre 6h et 22h, en cumulant les 2 postes (poste 1 : 6h-14h et poste 2 : 14h-22h). Les travaux dits bruyants, eux, seront réalisés entre 8h et 19h.

S'agissant du bruit sous-marin, M. Pierre GILLES explique que le groupement a prévu d'effectuer des mesures de suivi, afin de réduire l'incidence des travaux sur les mammifères marins. Des sondes seront présentes dans l'eau en permanence. Au-delà de 160 décibels à une distance de 750 mètres des travaux, les cadences du chantier seront à minima réduites jusqu'à revenir à une plage de bruit convenable ou suspendues. Pour diminuer la diffusion du bruit sous-marin, un rideau à bulles sera positionné au fond de l'eau autour des travaux bruyants. Conformément à la Mesure de Réduction n°11 (MR11) de l'étude d'impact, il est également prévu d'effectuer un contrôle visuel une demi-heure avant le démarrage des travaux. Le forage et le battage démarreront progressivement, afin de laisser le temps aux mammifères marins qui seraient présents dans la zone de partir.

M. Nicolas ROFFÉ s'interroge sur l'existence d'un protocole en cas d'observation d'un cétacé dans la zone des travaux.

M. Pierre GILLES explique que les équipes mettront à l'eau un effaroucheur dont le but est de faire fuir le mammifère marin. Les travaux ne démarreront pas si un mammifère marin est présent dans la zone de travaux.

Mme Marie Dominique MONBRUN s'enquiert de la période à laquelle les travaux bruyants seront effectués.

M. Pierre GILLES annonce que les travaux dits bruyants s'échelonneront entre mars et octobre.

Mme Marie Dominique MONBRUN demande si un lien avec PELAGIS a été réalisé.

Mme Corinne FESNEAU précise que le Comité Consultatif Scientifique, qui est chargé de suivre le projet Port Horizon 2025, a validé le protocole des candidats. Un des membres de ce conseil fait partie de PELAGIS.

M. Pierre GILLES présente les mesures prévues en cas de diffusion des matières en suspension (MES). Un barrage anti-MES sera disponible sur site et installé en cas de besoin. À noter que le rideau à bulles jouera également un rôle d'écran.

Nicolas MÉNARD indique que les travaux sont réalisés à l'intérieur de la zone d'évitage, ainsi le risque de propagation de fines sera limité. C'est pendant la phase de remblaiement, limitée dans le temps, que la dispersion de fines est la plus risquée et que la vigilance sera accrue.

M. Pierre GILLES explique que les émissions de gaz à effet de serre seront suivies quotidiennement et feront l'objet d'un reporting hebdomadaire. Pour diminuer ces émissions, l'une des solutions est de restreindre au maximum le trafic routier, d'où l'utilisation des matériaux présents sur site et le recours à la filière de recyclage locale. Il est également prévu de limiter la vitesse des engins à l'intérieur du site, entre le lieu de stockage du remblai et le chantier.

Mme Sandrine PETIT souligne que le groupement a désigné une personne pour être l'interlocuteur du Port sur toutes les questions environnementales. En parallèle, le GPMLR s'est doté, depuis le démarrage des opérations liées à Port Horizon 2025, d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, en l'occurrence Suez Consulting. Ces consultants accompagnent le Port pour la validation des livrables liés à l'environnement que le groupement produira. Ils participeront aux visites de chantier qui seront organisées tous les 15 jours. Leur rôle sera de veiller au respect des prescriptions environnementales.

M. Nicolas MÉNARD précise que le Port est à la fois maître d'ouvrage et maître d'œuvre de l'opération. M. Nicolas MÉNARD est maître d'ouvrage, tandis que Mme Sandrine PETIT est maître d'œuvre. Elle est garante de la bonne réalisation du chantier. Les équipes internes ne pouvant pas tout gérer, elles s'appuient également sur des compétences externes, notamment pour le volet environnemental ou pour la partie structure. Il est important d'avoir une association de compétences pour mener un projet comme celui-là. Le groupement est bien structuré ainsi que le GPMLR, car il y a des sujets quotidiens attendant des réponses rapides, car les enjeux sont très importants pour tout le monde. Ainsi, au niveau du Service Ingénierie, en plus de Sandrine Petit, deux personnes sont mobilisées pour cette opération.

Mme Marie Dominique MONBRUN demande si cette opération fait partie des travaux qui donnent lieu à compensation en lien avec la disparition d'habitats marins.

M. Nicolas MÉNARD explique que les travaux de Chef de Baie 4 ne donnent pas lieu à des mesures de compensation, car, d'après les études préalables, ce secteur ne présente pas un habitat marin méritant d'être compensé. En revanche, il y a d'autres enjeux en lien avec ce projet. Dans les années 1980-1990, cette zone a été remblayée en partie avec des poubelles. Un des objectifs de ce projet est ainsi de confiner ce qui avait été mis en remblai à l'époque. C'est pourquoi, dans la conception, il a été souhaité un ouvrage étanche pour éviter tout transfert et confiner ces anciens remblais de qualité médiocre.

Le rideau de palplanche permettra une étanchéité verticale, tandis que la plateforme garantira une étanchéité horizontale en évitant les venues d'eau par le dessus et par le côté. L'intention est de conjuguer avec ce passé, qui est le fruit de l'histoire rochelaise. Ainsi, compte tenu de la nature des sols, le terminal n'accueillera pas de colis lourds. Il accueillera des activités classiques, peu exigeantes en termes de charge.

Afin de répondre à un questionnaire, Mme Sandrine PETIT précise que les sondages ont montré la présence de déchets industriels ou de tambours de machines à laver.

Mme Marie Dominique MONBRUN se renseigne sur la réalisation ou non d'analyses.

Nicolas MÉNARD indique qu'un diagnostic complet et étendu, ainsi qu'un plan de gestion, ont été établis. Trois piézomètres ont également été posés pour suivre la qualité de l'eau.

M. Nicolas ROFFÉ demande s'il existe un risque de contamination de l'océan lors des travaux de terrassement.

M. Pierre GILLES répond que le risque ne sera pas supérieur au risque existant. Le terrassement consiste à retirer les enrochements, qui ne sont pas imperméables. Les engins ne toucheront pas la digue.

M. Nicolas MÉNARD confirme être très attentif à ce point et que l'objectif est de préserver le milieu et d'éviter tout transfert pendant la phase de travaux.

M. François FLIES demande s'il est possible d'accéder aux résultats des analyses au niveau de cette ancienne déchetterie.

Mme Sandrine PETIT indique que les études d'impact ont montré quelques dépassements de HAP et des éléments traces métalliques.

M. François FLIES demande si Rhodia a déposé des déchets dans cette zone et suppose que la zone contient potentiellement des déchets radioactifs.

Mme Sandrine PETIT confirme. L'activité radioactive fait partie des mesures effectuées régulièrement. Toute la détection a été faite en surface et quand des terrassements sont réalisés dans les secteurs concernés par la radiologie, un prestataire spécialisé accompagne le chantier.

Nicolas MÉNARD précise que le Port est accompagné dans cette démarche par la société Algade. Plusieurs zones de l'enceinte portuaire sont concernées par la radiologie. À date, aucune trace n'a été décelée dans les sédiments à l'intérieur du Port. Il n'y a pas eu de transfert détecté à l'intérieur du Port, et plus particulièrement dans la zone d'évitage de Chef de Baie.

Mme Sandrine PETIT affirme que les analyses de la qualité de l'eau ne montrent aucun paramètre alarmant.

Mme Corinne FESNEAU rappelle que l'étude d'impact et les études complémentaires associées sont consultables et téléchargeables sur le site Internet du Port de La Rochelle.

2. **Bilan du suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner »**

Mme Corinne FESNEAU rappelle que Port Horizon 2025 prévoit 13 mesures de réduction, 4 mesures de compensation et 13 mesures d'accompagnement. L'étude d'impact et l'arrêté préfectoral associé sont disponibles sur le site internet de PALR. Les fiches de synthèse de chacune de ces mesures sont accessibles via la plateforme SeaPolar. Les rapports complets sont également disponibles sur demande.

Mme Corinne FESNEAU tient à revenir sur une question posée lors du dernier CIS à propos de la mortalité des crépidules. Pour rappel, en prévision d'un futur dragage, sur une zone non draguée actuellement, une compensation dans un habitat similaire à celui qui sera dégradé est recherchée. Il était envisagé, dans ce cadre, pour restaurer une vasière subtidale, un enlèvement de crépidules sur un site ciblé. Il s'est avéré que le banc de crépidules visé ne contenait quasiment que des coquilles vides. Le Conseil Consultatif Scientifique et notamment le laboratoire LIENSs de l'Université de La Rochelle ont été questionnés sur la cause de cette mortalité. Il en ressort que ces coquilles vides pourraient s'être accumulées dans cette zone après avoir été transportées depuis des bancs plus lointains (une thanatocénose).

Mme Marie Dominique MONBRUN demande si ce site entre dans une action de compensation de restauration de vasière.

Mme Corinne FESNEAU répond que le GPMLR est effectivement toujours à la recherche d'un site de compensation. Le Port est en contact avec le Parc Naturel Marin pour trouver un site de compensation adéquate : une vasière.

M. François FLIES s'enquiert de l'avancée de cette recherche.

Mme Emmanuelle JAOUEN explique que le Parc Naturel Marin travaille actuellement à l'élaboration d'une stratégie de restauration des habitats à l'échelle du Parc. Le projet devrait être finalisé d'ici 6 mois. Quand les choses seront validées et notamment par le Conseil de gestion, un retour sera fait au GPMLR. Pour l'instant, l'objectif n'est pas de trouver une zone de compensation, mais d'identifier les zones susceptibles d'être restaurées.

Mme Marie Dominique MONBRUN rappelle que si une vasière est dégradée, il faut que cela soit compensée par une vasière.

Mme Corinne FESNEAU confirme et précise que c'est dans cet objectif que le Port échange avec le Parc Naturel Marin. Le milieu subtidal est peu connu, d'où l'avancement assez lent du projet. Il faut arriver à cibler plusieurs zones à étudier pour trouver une zone adéquate de compensation.

Mme Emmanuelle JAOUEN ajoute que la zone ciblée doit respecter les conditions de compensation.

M. François FLIES signale que les vasières d'intérêt faunistique sont déjà définies en Charente-Maritime. Il sera difficile de trouver une vasière à restaurer.

Mme Emmanuelle JAOUEN assure qu'il reste beaucoup à faire compte tenu des dégradations physiques et des amas de déchets en mer.

M. Denis Fichet souligne que les vasières subtidales ne sont pas rares dans le bassin de Marennes Oléron. Il se questionne sur la nature de la restauration, si ce n'est d'enlever des épaves.

Mme Emmanuelle JAOUEN répond que c'est précisément l'objet et la difficulté de la mission. La méthodologie de la compensation devrait être travaillée : définition de l'équivalence écologique, notion de gain écologique face à la perte, etc. La DDTM décidera en dernier lieu.

M. Matthieu BRUNET rappelle que la DDTM a une forte attente et qu'il est souhaité qu'en 2025 une solution soit trouvée afin de clore ce travail de recherche. Les services de l'État attendent une équivalence écologique entre l'habitat qui sera dégradé et l'habitat sur lequel il y aura compensation.

L'objectif est d'avoir une mesure effective de compensation. L'objectif aujourd'hui, c'est d'avoir une restauration sur un habitat identique à celui qui sera dégradé.

Néanmoins, si dans les 6 prochains mois, en fonction du travail qui est fait par le Parc Naturel Marin, aucune surface équivalente, à savoir 16 hectares, n'est trouvée pour une restauration sur un habitat identique à celui qui sera impacté, il faudra se réinterroger et peut-être orienter les recherches sur un type d'habitat différent. Il reste encore un peu de temps puisque l'habitat n'a pas encore été impacté par le projet. La réalisation de cette mesure de compensation, prévue dans l'arrêté préfectoral, est compliquée à mettre en œuvre, mais le Port y travaille.

M. Denis Fichet explique qu'en termes de fonctionnement écologique, la restauration des vasières intertidales est plus intéressante puisque c'est là qu'il va y avoir de la production primaire. Ainsi, même si ce n'est pas tout à fait le même habitat que celui qui sera dégradé, les fonctions écologiques des vasières intertidales sont importantes.

M. Matthieu BRUNET insiste sur la difficulté de ce sujet. Au premier semestre 2025, en fonction de l'avancée du projet mené par le Parc Naturel Marin et la recherche réalisée par le GPMLR, la vision sera plus claire de ce qui sera le plus judicieux à mettre en place en termes de compensation. Il souligne que la compensation en mer est quasi-inexistante aujourd'hui en France Métropolitaine. C'est une attente forte des services de l'État qu'il y ait une mesure de compensation pour le projet. Cependant, en termes de réalisation, c'est compliqué, bien que l'attente reste la même qu'en 2020 quand le Projet a été autorisé. Effectivement, on est sur un temps long pour arriver à un résultat complètement satisfaisant.

Mme Corinne FESNEAU tient à préciser que l'habitat ne sera pas dégradé tant que la mesure de compensation ne sera pas trouvée.

M. Nicolas MÉNARD précise que le chantier n'a aucun caractère d'urgence dans l'immédiat. Le Port prendra donc le temps nécessaire pour trouver une solution de compensation en mer en amont, d'autant plus que les travaux seront effectués par la drague du Port.

M. Bruce JENNER demande si la zone de compensation doit impérativement se situer en Charente Maritime ou éventuellement élargi au Parc Naturel Marin.

M. Matthieu BRUNET répond qu'il n'y a aucune doctrine en la matière. Le champ est encore expérimental. Cela étant, en faisant le parallèle avec pour les compensations terrestres, l'objectif est de compenser sur la même masse d'eau, donc à proximité du Projet. Donc là, en mer, même s'il n'y a pas de doctrines très précises qui fixent les choses, le principe est d'avoir une compensation la plus proche des impacts du Projet

Denis FICHET fait remarquer que la présence de coquilles vides de crépidules est très positive pour la biodiversité. Ces coquilles créent du micro-habitat pour la microfaune.

Nicolas MÉNARD rappelle que le GPMLR attend d'être aiguillé, en quelque sorte, par le Parc Naturel Marin par rapport aux zones qui pourraient être intéressantes pour la compensation.

Mme Corinne FESNEAU présente la mesure d'évitement relative à l'odontite (ME1). Depuis 2019, le Port effectue un suivi d'une zone sur laquelle la présence d'odontite avait été révélée, zone qui est évitée sur le Port. En 2021, 2022 et 2023, le nombre de pieds était limité en raison d'un climat exceptionnel. En 2024, une recrudescence des pieds a été constatée, avec un nombre supérieur à ce qui avait été inventorié lors de l'étude d'impact en 2017.

Concernant les deux mesures de compensation (MC2 et MC3) à visée avifaune, un bureau d'études naturaliste effectue un suivi des sites : suivi des habitats, de la végétation, des oiseaux et des reptiles.

La MC2 est située à la Repentie. En 2024, 34 espèces d'oiseaux y ont été recensées, dont 8 concernées par la dérogation et 8 qui ont montré des indices de nidification.

La parcelle HA89 est située à proximité du port de pêche. En 2024, 37 espèces d'oiseaux y ont été recensées, dont 33 ont niché au sein de l'emprise et 5 sont concernées par la dérogation. La pluviométrie de 2024 a favorisé la tenue en eau des bassins et ainsi la venue des espèces et leur nidification.

Les objectifs de compensation ont été fixés sur 30 années en cumulé sur la MC2 et la MC3, en nombre de couples nicheurs depuis 2020. Pour certaines espèces, l'objectif est déjà atteint dès la 4^e année. Des espèces sont déjà bien représentées sur le Port comme la cisticole, la fauvette, la linotte mélodieuse, la pipit rousseline. La seule espèce qui n'est pas encore présente est le gravelot à collier interrompu. Ce qui peut s'expliquer par l'absence d'un habitat qui lui serait favorable, notamment l'absence de plage.

Mme Corinne FESNEAU indique une gestion de la végétation sur les sites pour favoriser les habitats propices aux espèces visées par la compensation.

S'agissant de la mesure d'éradication des espèces exotiques envahissantes, un suivi a été mis en place. La mesure porte sur l'ensemble de l'enceinte portuaire, à l'exception des zones louées à des clients. Le bureau d'études naturalistes effectue un inventaire de ces EEE chaque année, puis établit des préconisations, des fiches actions par espèce et un plan de gestion actualisé chaque année. Lors des travaux, les entreprises retenues doivent appliquer le plan d'éradication des espèces exotiques envahissantes au niveau de leur emprise de chantier.

Mme Marie Dominique MONBRUN demande si le suivi des clapages en lien avec le dragage d'entretien est abordé au cours des CIS.

Mme Corinne FESNEAU indique que cela est lié à un autre arrêté préfectoral, encadrant le dragage d'entretien et donc pas abordé en CIS.

M. Nicolas MÉNARD complète en indiquant être ouvert à l'échange sur ce sujet mais que c'est en parallèle de cette instance.

Mme Marie Dominique MONBRUN indique être intéressée pour un échange sur le dragage d'entretien.

Matthieu BRUNET explique que des travaux d'élaboration du schéma de gestion des dragages de la mer des Pertuis sont en cours depuis 5 ans. L'objectif est de mettre en place un schéma de gestion des sédiments de la mer des Pertuis, de la Vendée jusqu'à l'embouchure de la Gironde, en association avec les principaux maîtres d'ouvrage des opérations de dragage, les services de l'État et le Parc Naturel Marin. L'objectif est de constituer un document d'orientation prospectif sur le dragage, les besoins en dragage mais surtout la prise en compte des enjeux environnementaux pour mettre en place de nouvelles mesures de préservation du milieu en lien avec ces activités. Il est prévu, au premier trimestre 2025, de réunir le Comité de pilotage du schéma présidé par la Préfecture de Charente-Maritime. Dans ce COPIL, sont invitées toutes les parties prenantes, les opérateurs de dragage, les associations de protection de l'environnement, ainsi que les socio-professionnels. Nature Environnement 17 fait partie des membres de ce comité. Ce COPIL permettra à nouveau de faire un point sur le dragage en Charente-Maritime, de parler du bilan de l'activité de dragage et de présenter le bilan de ce travail d'élaboration du schéma avec des actions assez concrètes. L'idée est que ce schéma s'applique à toutes les futures demandes d'autorisation soumises à la réglementation pour réaliser des opérations de dragage.

Mme Marie Dominique MONBRUN évoque le compte-rendu du dernier CIS, plus précisément la compensation vers le marais d'Yves.

Mme Corinne FESNEAU explique qu'il s'agit de la mesure MC4, qui complète les mesures de compensation terrestres. Les inventaires 4 saisons sont en cours. Les parcelles visées jouxtent le nouveau périmètre de la réserve naturelle, et sont proches des terrains pressentis pour la compensation pour la digue d'Yves. La zone étudiée par le GPMLR est notamment au niveau de l'ancienne décharge de Pré-Magnou.

L'idée est d'avoir une continuité écologique entre les différents sites. Les résultats des inventaires seront restitués au premier trimestre 2025. Le plan de gestion envisagé sera ensuite échangé avec la DREAL, qui validera ou non la possibilité d'établir la zone de compensation sur le site.

M. Bruce JENNER s'enquiert de l'impact des travaux d'approfondissement sur la bathymétrie des sites de clapages.

M. Nicolas MÉNARD précise que les sédiments ont été clapés sur les sites du Lavardin et d'Antioche. Les produits de déroctage ont été envoyés à la Repentie.

Mme Corinne FESNEAU explique que l'arrêté préfectoral impose un suivi bathymétrique avant et après les travaux. Par ailleurs, l'arrêté relatif au dragage d'entretien impose des suivis bathymétriques réguliers sur le Lavardin. À date, aucune accumulation de sédiments n'a été mise en évidence dans ces zones. Elle rappelle que le compte rendu du dernier CIS, disponible sur le site de PALR, présente des bathymétries des sites de clapage du Lavardin et d'Antioche. Le bilan 2024 associé au projet PH2025 sera mis en ligne sur le site du Port au premier semestre 2025. Pour rappel, le Port a contraint l'entreprise, en charge des travaux d'approfondissement des accès nautiques, par rapport aux volumes à claper sur le Lavardin. Les volumes d'entretien du GPMLR et des autres ports qui clapaient sur le Lavardin ont été délibérément diminués pour que les volumes liés aux travaux neufs ne viennent pas en suraccumulation. Il s'agissait de rester dans les fourchettes de volumes, clapés d'une année à l'autre. Les volumes globaux sont restés stables d'une année à l'autre. Les suivis permettent de vérifier l'absence d'accumulation et également d'ajuster les lieux de clapage sur le Lavardin.

3. Questions diverses

Une visite du site est organisée à l'issue de la réunion.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Nicolas MÉNARD lève la séance à 16 heures 03.