



PROJET STRATEGIQUE DU GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE 2014 - 2019


Déclaration environnementale

au titre de l'article L.122-10 du Code de l'Environnement



1105, avenue Pierre Mendès-France – BP 94001 – 30001 Nîmes Cedex 5 – France
Tél. : +33 (0) 4 66 87 50 00 - Fax : + 33 (0) 4 66 84 25 63
email : brli@brl.fr - www.brl.fr
Société Anonyme au capital de 3 183 349 € - SIRET : 391.484.862.000.19 – RCS
NIMES : B.391 484 862 – N° TVA INTRACOM : FR35391484862

Juillet 2015

	<p>BRL ingénierie 1105 Av Pierre Mendès-France BP 94001 30001 NIMES CEDEX 5</p>
Cotraitant 1	

Date du document	24 juin 2015
Contact	Odile Goedert-Weston

Titre du document	Déclaration environnementale du Projet Stratégique du Grand Port Maritime de La Rochelle
Référence du document :	800863_GPM_LaRochelle
Indice :	1

Date émission	Indice	Observation	Dressé par	Vérfié et Validé par
07/07/2015	1	Prise en compte des remarques en date du 06/07/2015	OGO	GPA
26/06/2015	0		OGO	GPA

PROJET STRATEGIQUE DU GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE 2014-2019

Déclaration environnementale au titre de l'article L.122-10 du Code de l'Environnement

PREAMBULE	1
1. PRISE EN COMPTE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DES CONSULTATIONS REALISEES	1
1.1 Prise en compte de l'évaluation environnementale dans le projet stratégique	1
1.1.1 La méthode ...	1
1.1.2 Le bilan ...	2
1.2 Prise en compte des avis et des observations recueillies durant la mise à disposition du public	4
1.2.1 L'avis de l'Autorité Environnementale	4
1.2.2 Le bilan de la mise à disposition du public	5
1.2.4 Evolution du projet stratégique suite à l'avis de l'AE et de la mise à disposition du public	14
2. EXPOSE DES MOTIFS QUI ONT FONDE LES CHOIX OPERES, COMPTE TENU DES DIVERSES SOLUTIONS ENVISAGEES	14
2.1 Etudes des solutions de substitutions raisonnables	14
2.2 Motifs ayant conduit au choix du scénario final	15
2.2.1 Réorganisation spatiale des activités	15
2.2.2 Affectation des espaces	16
2.2.3 Infrastructures et services	17
3. MESURES DESTINEES A EVALUER LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET STRATEGIQUE	18

PREAMBULE

Conformément à l'article R.122-17 du Code de l'Environnement (tel que modifié par le décret n°2012-616 du 2 mai 2012), les volets 4 et 5 du projet stratégique 2014-2019 du Grand Port Maritime de la Rochelle ont fait l'objet d'une évaluation environnementale, soumise pour avis, à l'autorité environnementale (CGEDDD), et à la consultation du public (dernier trimestre 2014).

En avril 2015, le projet stratégique du Grand Port Maritime de La Rochelle est finalement adopté par le Conseil de Surveillance du port charentais.

L'article L.122-10 modifié par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 – art.232, précise que lorsqu'un plan ou document est adopté, l'autorité qui l'a arrêté en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et, le cas échéant les autorités des autres états membres de la communauté européenne consultés.

Elle met à leur disposition :

- le plan stratégique,
- et la déclaration environnementale, qui résume :
 - la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ;
 - les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
 - les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du document.

1. Prise en compte de l'évaluation environnementale et des consultations réalisées

1.1 PRISE EN COMPTE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DANS LE PROJET STRATEGIQUE

1.1.1 La méthode ...

1.1.1.1 *Des itérations permanentes entre l'élaboration du projet stratégique et son évaluation environnementale*

L'élaboration et la formalisation du projet stratégique 2014 - 2019 repose sur une démarche environnementale itérative, engagée par les Missions « Développement Durable » et « Stratégie Développement Aménagement » du Grand Port Maritime de La Rochelle.

Dans les faits, le projet stratégique a fait l'objet d'une évaluation environnementale aux différentes étapes clés de son élaboration.

Véritable outil d'aide à la décision, l'évaluation environnementale a accompagné la conception du projet stratégique 2014 – 2019 notamment :

- En évaluant les incidences positives ou négatives des ambitions / défis / action du projet au regard des enjeux environnementaux,
- Et dans le cas d'incidences négatives, en proposant des mesures d'évitement, de réduction ou d'accompagnement,
- Puis en définissant des indicateurs de suivi pour rendre compte de l'efficacité des mesures correctives proposées.

1.1.1.2 *Un projet stratégique partagé*

Une concertation soutenue a été organisée pour concevoir le projet dans une dynamique de développement durable, à l'occasion de rencontres et d'échanges organisés :

- par la gouvernance avec une association du Conseil de Surveillance, du Conseil de Développement et des commissions afférentes,
- à l'occasion des ateliers spécifiques : en interne et en externe, pour associer salariés et parties prenantes,
- par contacts directs avec des intervenants de la place portuaire.

1.1.2 Le bilan ...

1.1.2.1 Une dynamique volontaire et résolument engagée de développement durable initiée par le Port

Le Port de la Rochelle et ses partenaires se sont engagés, depuis plusieurs années, dans une dynamique volontaire et résolument engagée de développement durable, convaincus qu'une politique intégrée est le facteur clé d'un développement équilibré.

Cette dynamique de développement durable se traduit aujourd'hui par une série d'actions concrètes, qui a bien évidemment et très largement contribué à l'élaboration du projet stratégique du Port. Ces actions se traduisent :

- Tout d'abord par la création de la Mission de Développement Durable, qui œuvre de concert avec la Mission de Stratégie Développement Aménagement, en apportant toute son expertise sur les problématiques environnementales et sociétales,
- L'adoption de la charte de développement durable, signée en 2011, engageant le Port de La Rochelle et ses partenaires sur 64 actions concrètes dans les domaines économiques, sociaux et environnementaux,
- L'obtention d'une certification intégrée ISO 14001, ISO 9001 et OHSAS 18001, référentiels mondiaux de référence dans le domaine de l'environnement, de la qualité et de la sécurité (QSE) pour la totalité de ses activités. Le Port fait également partie des entreprises fortement engagées en matière de responsabilité sociétale. Cet engagement a fait l'objet d'une évaluation au regard du référentiel ISO 26000,
- Le souci de transparence vis-à-vis du public, avec notamment la publication annuelle depuis 2008, d'un bilan environnemental et depuis décembre 2013 du bilan développement durable,
- L'engagement et l'investissement du Port de La Rochelle vers le report modal ferroviaire (alternative au mode de transports routiers).

1.1.2.2 Un effet globalement positif de la mise en œuvre du projet stratégique sur l'environnement

La volonté du Port de renforcer la prise en compte de l'environnement dans le développement et la gestion des activités de la place portuaire est clairement affichée dans le projet stratégique (notamment au travers de l'ambition 4).

La mise en œuvre des volets 4 et 5 de ce projet stratégique **aura par conséquent un effet globalement positif sur l'environnement** par une meilleure maîtrise des nuisances, le développement privilégié d'activités plus respectueuses de l'environnement (sélection des projets sur la base de critères de développement durable, système de bonus-malus en faveur des pratiques environnementales vertueuses ...), sur une gestion économe et optimisée de l'espace ou encore une stratégie de développement du report modal et des énergies renouvelables.

La consommation d'eau, et d'énergie (électricité, gaz et carburant) devront faire l'objet d'une attention particulière au regard de la croissance attendue des activités portuaires (augmentation de la capacité d'accueil des navires, exploitation de nouvelles filières, etc.). Cette possible augmentation de consommation sera contrebalancée par le développement des projets en faveur des énergies renouvelables (solarisation des hangars par des panneaux photovoltaïques, production d'énergie par les éoliennes implantées au nord de la Repentie), et par tous les efforts portant sur le patrimoine bâti (isolation des murs, remise à niveau des appareils de chauffage, construction de la Maison du Port, bâtiment à énergie positive, etc.).

La certification intégrée QSE de Port Atlantique sera par ailleurs garante de la démarche d'amélioration continue engagée par le Port dans les domaines de la Qualité de la Sécurité et de l'Environnement (air, bruit, qualité de l'eau, déchets, biodiversité et énergie).

L'élaboration d'une charte de développement durable de la place portuaire (action 33) confortera à un nouvel échelon, la prise en compte optimale des enjeux environnementaux dans la conduite des activités industrialo-portuaires.

Principaux effets attendus du projet sur l'environnement physique

L'avancée du GPMLR dans sa démarche de développement durable permettra une amélioration non négligeable de la qualité des eaux marines. Le projet contribuera à préserver le milieu marin en compensant les effets de l'augmentation du trafic maritime et de la croissance des activités, par des mesures préventives impliquant le Port et les entreprises portuaires, un suivi renforcé et à travers l'amélioration de la lutte contre la pollution. Concernant la qualité des sols, le projet stratégique pourra permettre la mise en place d'un plan de gestion pour le traitement et/ou la valorisation de terres polluées, tout en poursuivant le déploiement d'actions de protection des milieux.

En intensifiant les actions de développement du report modal ferroviaire, le projet stratégique aura un effet positif direct sur les émissions de gaz à effet de serre, en diminuant la part de trafic routier au profit du transport ferroviaire.

Principaux effets attendus du projet sur l'environnement naturel

Par différentes actions comme la limitation de l'expansion du Port sur le milieu naturel ou la valorisation des sédiments, le projet stratégique prévoit la poursuite d'une démarche de gestion et de valorisation de l'environnement qui tendra à se pérenniser dans les années à venir. Il s'agira en particulier de s'impliquer dans la gouvernance du Parc Naturel Marin pour anticiper la prise en compte des enjeux, par déploiement d'actions favorables à l'environnement naturel (Parc Naturel et/ou sites Natura 2000).

Principaux effets attendus du projet sur l'environnement humain

Le projet stratégique tendra à réduire la pollution de l'air sur le site, en diminuant notamment les émissions de poussières, qui impactent occasionnellement les habitants du quartier de La Pallice.

Le projet stratégique anticipe les risques de submersion marine (Plan de Prévention des Risques Naturels en cours d'élaboration) via le schéma d'aménagement durable proposé.

Dans le même temps, une attention particulière est portée à la valorisation des paysages dans le but d'insérer de manière plus harmonieuse les infrastructures portuaires sur le littoral et d'accroître la qualité paysagère des zones urbanisées alentours.

1.1.2.3 La mise en œuvre de mesures correctrices pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives du projet stratégique

Comme précédemment évoqué, la mise en œuvre du projet stratégique du Grand Port Maritime de La Rochelle aura pour l'essentiel des actions évaluées, un effet positif direct ou indirect.

Bon nombre des incidences négatives levées ont été anticipées dans le cadre de mesures d'évitement, illustrées par le schéma d'aménagement durable proposé dans le projet stratégique.

Par ailleurs, certaines mesures de réduction sont d'ores et déjà prévues dans le cadre de la Charte de Développement Durable, signée en décembre 2011 ou encore dans le cadre de la démarche de management environnemental (ISO 14001) engagée par le Port. Elles se traduisent pour certaines par une action « chapeau » : l'action n°33 « Poursuivre l'amélioration de la performance environnementale des activités portuaires ».

Outre les mesures d'évitement et de réduction, des mesures d'accompagnement plus générales sont précisées dans le projet stratégique. Elles relèvent notamment de mesures d'acquisitions complémentaires ou de mutualisation de connaissances avec des associations naturalistes et/ou la communauté scientifique.

Concernant le cas particulier des sites Natura 2000, et le milieu marin en général, une attention particulière devra nécessairement être portée sur :

- la maîtrise de la pollution diffuse et accidentelle susceptibles d'être générée par l'augmentation du trafic portuaire attendue pour le développement du Port,
- une meilleure connaissance (et/ou suivi) des espèces communautaires marines susceptibles de croiser le chenal de navigation et/ou de se trouver sur les routes maritimes, présentant les plus fortes concentrations de navires venant ou à destination du Grand Port Maritime de La Rochelle. Un partenariat avec des associations naturalistes et/ou des organismes scientifiques pourrait être établi afin de mieux qualifier la présence de ces espèces marines protégées dans la zone proche du Port et plus largement dans les pertuis charentais voire sur des espaces plus vastes en fonction de la zone d'évolution de ces espèces. Au vu des populations observées et des gènes identifiées, des mesures individuelles de réduction des impacts pour les abords du Port, (ou collectives pour des zones plus vastes) pourraient alors être proposées.

1.2 PRISE EN COMPTE DES AVIS ET DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DURANT LA MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

Le Projet Stratégique du Grand Port Maritime de La Rochelle, son évaluation environnementale et l'avis de l'Autorité Environnementale (CGEDD) ont été mis à disposition du public pendant une période de 1 mois, du 21 novembre 2014 au 21 décembre 2014.

Une publicité relative à cette mise à disposition a été effectuée par voie de presse, dans le Journal Sud-Ouest et dans le Phare de Ré, en novembre 2014.

Le public disposait de deux moyens pour prendre connaissance du projet et pour exprimer son avis ;

- Par le biais du site internet du Port : une rubrique dédiée à cet effet était accessible depuis la page d'accueil du site,
- Et par le biais d'une consultation directe des documents dans les mairies de la Rochelle, Laleu (mairie annexe) et Rivedoux-Plage, avec la possibilité d'exprimer un avis sur des registres, mis à disposition du public.

1.2.1 L'avis de l'Autorité Environnementale

L'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) s'est réunie le 8 octobre 2014, afin d'émettre un avis sur le projet stratégique et son évaluation environnementale.

L'Ae recommandait au GPMLR d'apporter certaines précisions, notamment :

- pour la bonne information du public, de prendre en compte dans l'évaluation environnementale du projet stratégique ses effets cumulés avec ceux des projets et actions envisagés dans le même espace par les entreprises portuaires ;
- d'affiner la notion de maîtrise des impacts des actions du projet stratégique et d'explicitier le mode de cotation des effets globaux des actions du projet sur les différentes dimensions environnementales ;
- de compléter l'analyse des effets probables de l'augmentation du trafic maritime et du tonnage des navires, sur les eaux littorales et les milieux naturels et sur la qualité des sols, sous-sols et sédiments et sur la capacité d'accueil du site d'immersion du Lavardin ;
- d'approfondir la maîtrise de leurs impacts directs ou indirects sur la qualité de l'air et notamment la pollution par les poussières ;
- d'analyser l'effet des vibrations liées au transport par voie ferrée eu égard à l'augmentation envisagée du fret ferroviaire ;

- de démontrer que les actions du projet stratégique intervenant en zone d'aléa fort pour la submersion marine sont compatibles avec cet aléa et n'aggravent pas les risques ;
- de compléter le volet paysager de l'évaluation environnementale ;
- de compléter le rapport environnemental par une évaluation des risques accidentels du fait de la proximité de l'accueil de navires transportant des hydrocarbures et de navires de croisières ;
- enfin, de confirmer l'engagement du Port pour mettre en œuvre l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et des mesures de suivi décrites dans le rapport environnemental.

Chaque recommandation de l'AE a fait l'objet d'un complément d'informations :

- pour éclairer davantage la démarche de développement durable engagée par le Port dans l'élaboration de son projet stratégique,
- et pour amender l'évaluation environnementale sur les points non suffisamment abordés ou détaillés.

1.2.2 Le bilan de la mise à disposition du public

Au terme de la période de mise à disposition du public (du 21 novembre 2014 au 21 décembre 2014), 14 avis ont été exprimés et pris en compte dans le projet stratégique du Grand Port Maritime de La Rochelle : 9 sur le site internet du Port, 1 par courrier et 4 sur le registre mis à disposition à la mairie de Rivedoux.

Une synthèse des remarques, questions et avis du public peut être présentée selon les thématiques suivantes.

Les méthodes employées par le Port pour élaborer le projet stratégique et informer le public

Quelques remarques portent sur la lisibilité et la compréhension du document.

Le document est parfois évalué comme « *insuffisamment compréhensible pour le citoyen* » du fait de cartes peu lisibles et de l'emploi de « *termes techniques anglo-saxons, allemands ou de sigles* ».

A l'inverse un lecteur déplore des « *Documents trop généraux et manquant de précision* ».

Suite à une remarque sur l'accessibilité du document formulée par l'Autorité Environnementale (CGEDD), concernant l'Evaluation Environnementale soumise à avis, le Grand Port Maritime de La Rochelle a procédé à des modifications de son document avant mise à disposition du Public en proposant notamment en début d'étude une table des abréviations et acronymes ainsi qu'un glossaire définissant chaque terme technique utilisé dans l'étude environnementale.

Des notes de bas de page ont également été rajoutées pour éclairer certains argumentaires.

Les cartes principales, réorganisation spatiale et programme de développement d'infrastructures, ont été refaites, avant mise à disposition du public, dans un souci de simplification de la présentation et éditées en format A3.

Dans le cas de certaines cartes d'enjeux non produites par le Port (Carte des risques naturels ou cartes des risques technologiques) les références document source sont systématiquement citées.

Des affirmations sont faites ou des questions posées sur la bonne prise en compte de la réglementation.

Il est noté : « *Une absence de prise en compte de la Directive-cadre du 23 juillet 2014 (à laquelle on devra se conformer dès 2016)* ».

Le dossier a été remis à l'Autorité Environnementale par courrier du 7 juillet 2014, il ne pouvait par conséquent pointer une Directive qui n'était pas encore applicable. Néanmoins, le projet stratégique a pris en compte la Directive Cadre pour la Stratégie du Milieu Marin (DCSMM) 2008/56/CE du Parlement Européen, qui visait à établir un cadre d'action communautaire dans le domaine de la

politique pour le milieu marin. Il est montré dans l'évaluation environnementale (p 38 et suivantes) de quelle façon le projet stratégique intègre à l'échelle de la sous-région marine du Golfe de Gascogne les éléments de planification en particulier environnementaux, au travers de sa compatibilité avec le PAMM (Plan d'Action du Milieu Marin).

Il est demandé d'évoquer les « *propositions d'articulation avec les orientations de protection du PNM* ».

Le Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et des Pertuis Charentais n'a pas été créé à la date de la consultation du public. Seul un projet d'orientations de gestion était disponible. Il est rappelé page 56 de l'évaluation environnementale.

L'ambition 4 du projet stratégique « Garantir à notre territoire une activité portuaire durable » répond au travers des actions qu'elle englobe au projet d'orientation 3 du futur Parc « Promouvoir et développer des activités maritimes portuaires et industrielles ainsi que les activités de loisirs dans le respect des écosystèmes marins ».

Il est noté que « *Les études de dangers sont fractionnées par activité au fur et à mesure que celles-ci sont mises en place* ».

Pour rappel, le projet stratégique est un document de planification du développement du Port, son évaluation environnementale se doit de rester globale et intégratrice. Cette double démarche de planification et d'évaluation n'a pas pour vocation de remplacer les dossiers réglementaires et autorisations nécessaires, dès lors que des porteurs de projet souhaitent développer les activités soumises à la réglementation environnementale, en particulier celle relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Dans ce cas, des études de danger sont menées qui doivent nécessairement intégrer les risques liés à la présence d'autres activités à proximité.

Il est déploré à plusieurs reprises une absence d'information du public singulièrement sur l'île de Ré.

« *Absence d'information (par média locaux) sur l'enquête publique de Rivedoux* », une « *Absence de consultation de la population rhétaise* », ou encore une « *Absence de réunion d'information préalable sur ce projet global* ».

Pour rappel, le Code de l'Environnement définit dans son Article L.122-8 les conditions de mise à disposition du public des évaluations environnementales des plans et programmes.

En proposant une mise à disposition pour une durée d'un mois par des moyens différents (dont un sur l'île de Ré) et en annonçant à quatre reprises dans la presse locale cette mise à disposition, le Grand Port Maritime a répondu de façon adaptée à ses obligations.

Par ailleurs, dans sa logique de développement durable le Grand Port Maritime a identifié les parties prenantes les plus concernées par son activité et son développement et les a associées, de façon totalement volontaire, à l'élaboration de son projet stratégique au travers d'ateliers de travail regroupant près de 45 parties prenantes externes (composées pour moitié d'entreprises portuaires et pour l'autre moitié de représentants d'associations, des pouvoirs publics et des collectivités territoriales).

Deux associations manifestent, au travers de leur contribution, le souhait d'être associées aux démarches prospectives ou chartes que le Port envisage de développer. Cette demande sera prise en compte.

L'approche collaborative qui a prévalu lors de l'élaboration du projet est soulignée de façon positive par un contributeur : « *Avis positif du fait de l'approche collaborative dans l'élaboration du plan stratégique* ». Ce même contributeur souligne la « *volonté de s'ancrer dans le territoire et d'établir un constant dialogue Ville-Port* ».

Toutefois, un acteur de la filière granulats marins déplore d'avoir été mis devant « *le fait accompli* » quant aux évolutions envisagées impactant l'activité de la filière et manifeste ses doutes quant à la faisabilité de ce projet. « *L'argumentation utilisée dans le document ... /... ne comporte pas de critères techniques justifiant de la nouvelle implantation sur le "TP Mouettes Sud". Il semblerait en effet qu'aucune étude technique de faisabilité n'ait été réalisée pour s'assurer de cette option de transfert* ».

A ce sujet, une analyse multicritères a été réalisée pour identifier le site le plus à-même d'accueillir des activités sablières compte tenu des contraintes d'espaces et de proximité des quais. Une étude de faisabilité est en cours pour confirmer les orientations mentionnées dans le projet stratégique, dont il

est rappelé que la vocation est de donner un cadre général à l'action du Port et de la place portuaire et non de traiter des sujétions techniques détaillées. Les acteurs des filières granulats marins ont été conviés à un atelier d'élaboration du projet stratégique le 4 avril 2014.

Des précisions sont demandées sur la notion de préservation foncière ou d'extension foncière : « *Préservation foncière : laquelle, comment ?* » et « *Extension extérieure : par un usage du droit de préemption ?* ».

Les actions citées ici (n°14 et n°15) sont liées à une réflexion majeure de territoire qui aura lieu en 2015 et 2016 : « La Rochelle Port 2040 ». Le présent projet stratégique finalise une planification imaginée il y a 30 ans. L'objectif de « La Rochelle Port 2040 » est de co-construire avec le territoire un projet de développement pour les 30 ans à venir. Suite aux conclusions de cette démarche qui sera très concertée, si des extensions étaient à prévoir pour les 30 ans à venir, il serait nécessaire de mobiliser les outils du droit de l'urbanisme pour garantir une urbanisation cohérente des éventuels espaces d'extension nécessaires au développement à très long terme du Port.

Une explication est sollicitée sur la notion de maillage terrestre : « *Le maillage terrestre : lequel, comment ?* ».

Le maillage logistique terrestre ici évoqué est la somme des flux logistiques et destinations desservies vers et depuis le Port de La Rochelle voire de la façade Atlantique. Le défi avancé est d'optimiser et de massifier ces flux de transports et d'en augmenter la couverture géographique pour favoriser le report modal, notamment par le biais du mode ferroviaire, en travaillant sur l'optimisation de l'usage des infrastructures existantes et surtout sur le positionnement de bases-relais dans l'hinterland du GPMLR.

Une demande de précision est attendue sur la « *Réforme portuaire concernant les hydrocarbures* ».

La question posée ici évoque sans doute plus particulièrement l'action n°4 (Achever la réforme portuaire), qui cependant concerne les terminaux, indépendamment de leur trafic (ex : céréaliers).

L'action visée ici consiste en une simple analyse de la forme optimale des contrats liant les opérateurs de terminaux au GPMLR, sans la moindre conséquence opérationnelle ou physique. En raison des dispositions de la loi portant réforme portuaire, une éventuelle modification de nature de contrat n'est possible que dans le cas où elle a été prévue au projet stratégique. Afin de laisser suffisamment de latitude dans les relations contractuelles entre le Port et ses opérateurs, il a été décidé d'inclure cette action par précaution.

Aspects économiques

Des contributeurs saluent la qualité du projet stratégique qui se distingue par :

- les ambitions en termes d'emploi et de soutien de l'activité régionale,
- la volonté de se projeter au-delà de la limite des cinq ans qu'imposait l'exercice,
- l'équilibre dans la prise en compte des questions économiques, sociales et environnementales.

« *Un projet stratégique pour le port ... / ... enfin créateur d'emplois dans la région et donc de nouvelles richesses* »,

« *Volonté de développement de l'activité portuaire, poumon économique régional* »,

« *Réflexion prospective sur l'avenir du port dans les quarante ans à venir* »,

« *Intégration du développement durable dans le projet stratégique* ».

Des doutes, conseils ou demandes de précisions sur les ambitions de trafic du Port sont émis par plusieurs contributeurs. .

« *Le passage du trafic à un tonnage de 20 millions de tonnes paraît peu réaliste* »,

« *Augmentation du tonnage à l'horizon 2020 : de quoi ?, comment ?* »,

« *Le pétrole approche de sa fin, pourquoi le port de commerce n'envisage-t-il pas d'affecter les terrains mis à disposition de Picoty et SDLP à d'autres activités* »,

« Manque de précision sur les activités qui viendront s'installer et la nature des trafics attendus »,

« L'absence d'un plan de développement de l'Anse de la Repentie »,

« L'accroissement du tonnage (12 millions de tonnes en 2020) devrait être essentiellement dû à des activités de transformation ou de production génératrices d'emplois ».

Pour rappel le tonnage escompté en 2019 se situe bien à 11,9 millions de tonnes comme précisé dans la trajectoire financière page 140 du projet stratégique.

Les filières envisagées pour assoir le développement de l'activité portuaire sont largement présentées dans le bilan forces et faiblesses du Port (Projet stratégique p 57 et suivantes), tant pour les filières traditionnelles, piliers du trafic actuel du Port que pour les filières émergentes (P 68 et 69).

A l'échelle de temps du projet stratégique (5 ans), les premiers effets de la transition énergétique devraient se faire sentir et sont d'ailleurs anticipées : projets portuaires dans le domaine des énergies renouvelables, filières émergentes dans ce même secteur (Eolien off-shore, biomasse). Néanmoins, les produits pétroliers représenteront encore une part significative de l'activité portuaire.

Par ailleurs, s'il donne des orientations par type de filières, le projet stratégique ne peut définir avec un haut niveau de précision la nature des activités nouvelles qui viendront s'implanter sur la zone portuaire.

En effet, les attributions d'espaces portuaires à de nouveaux opérateurs sont régulées par le biais d'appels à projets ; la concurrence joue par principe et présente de ce fait une issue incertaine selon le positionnement des clients et la qualité des réponses.

Qualité des masses d'eau

La question de la qualité des masses d'eau est une préoccupation exprimée au travers d'affirmations ou de préoccupations relatives aux projets de déroctage.

« la qualité de l'eau et de l'air reste médiocre »,

« Il existe des gros problèmes de pollution pour le déroctage »,

« Il faut espérer que les opérations de déroctage prévues sur 25 ha se feront en respect absolu de la qualité des eaux et du bon fonctionnement des Pertuis, indispensables aux conchyliculteurs et pêcheurs ».

L'affirmation relative à la qualité des masses d'eau n'est pas étayée. Ce sujet est traité par l'évaluation environnementale (page 79 et suivantes). Pour mémoire, en 2013, les prélèvements effectués en sortie des ouvrages de gestion des eaux de ruissellement ont tous été évalués conformes aux prescriptions dont le Port a fait l'objet ; de même les prélèvements effectués sur le plan d'eau du Port ont montré des résultats considérés comme bons à très bons sur les critères physico-chimiques pour 95 à 98 % d'entre eux selon le référentiel de la Police de l'eau (CQEL).

La qualité des masses d'eau est un sujet considéré comme présentant un grand niveau de sensibilité dans l'évaluation environnementale du projet stratégique (page 83). Des mesures d'évitement et de réduction des impacts sont proposées dans l'évaluation environnementale (Page 203) dont certaines concernent l'activité de déroctage.

Qualité des sols, sous-sols et sédiments

Le dragage suscite plusieurs remarques ou questions du public, sur les contrôles réalisés avant dragage, sur le volume des sédiments à draguer avec une inquiétude exprimée sur l'augmentation de celui-ci et ses potentielles conséquences, sur le mode de dragage post 2019, ainsi que sur la réalité du projet de traitement à terre de sédiments.

« L'analyse des sédiments est-elle prévue avant travaux ? Cela éviterait une pollution des Pertuis »,

« Les dragages ... /... induisent un changement radical de l'environnement des pertuis et de gros risques pour les cultures marines »,

« Exemplarité environnementale avec plus de dragage ? »,

« L'accroissement des activités portuaires impliquera des volumes de dragage considérables .../... cela nécessitera une solution alternative ou complémentaire ; laquelle par exemple ? »,

« Quel nouveau mode de dragage après 2019 ? »,

« Le système de traitement des sédiments, envisagé, relève plutôt de l'utopie que d'une réelle efficacité ».

Ces interrogations amènent plusieurs réponses.

Tout d'abord, le dragage et l'immersion des sédiments sont une activité règlementée ; l'arrêté préfectoral les régissant pour le Grand Port Maritime de La Rochelle prévoit que chaque année, avant la campagne de dragage un prélèvement de sédiments et des analyses soient réalisés sur à minima trois des six zones autorisées au dragage. Le Port choisit chaque année de dépasser largement le programme de suivi qui lui est demandé. A titre d'exemple en 2013, il a fait prélever la totalité des zones draguées (Soit cinq des six zones autorisées) et y a fait réaliser dix programmes complets d'analyse pour s'assurer du maintien de la qualité des sédiments. Pour rappel, le bilan environnemental du Port incluant le suivi des sédiments portuaires est accessible à tous depuis son site internet.

Ce suivi est également réalisé sur la zone d'immersion de sédiments du Lavardin avec, en plus des analyses physico-chimiques, une évaluation quantitative et qualitative de la faune vivant dans et autour de cette zone (peuplement benthique). Ces analyses répondant à des normes internationales permettent de s'assurer du faible niveau de perturbation généré aux abords immédiats de la zone d'immersion. Une étude de dispersion des sédiments sur la zone réalisée en 2012, a montré l'absence de dépôt significatif de sédiments sur les zones sensibles (Zones de baignade ou conchylicoles).

Le volume de dragage réalisé par le Port dans le cadre de son programme d'entretien est très constant depuis plusieurs années et en deçà des volumes autorisés dans l'arrêté. A l'échéance du projet stratégique (2019), le Port n'envisage pas de modifications significatives dans ses pratiques de dragage.

Pour ce qui est de la période post 2019, le Port a pris acte dans son projet stratégique 2014-2019 de la nécessité de poser pendant cette période une réflexion stratégique quant aux moyens de dragage (Le type de drague), aux volumes et aux sites de clapage. Il est prématuré en l'état d'affirmer que les besoins vont augmenter de façon importante.

Enfin, le sujet du traitement à terre d'une fraction des stocks de sédiments portuaires est bien actuellement en cours d'étude ; il devrait aboutir rapidement au dépôt d'un dossier de demande d'autorisation puisque le début de l'exploitation de ce centre est prévu pour 2016.

Risques naturels

Les interrogations relatives aux risques naturels portent exclusivement sur le risque de submersion.

« Quid du risque de submersion marine ? »,

« Les plans présentés s'appuient sur des hauteurs d'eau analysées de façon statique; ils sont peu réalistes. »,

« Le port va devenir une plateforme industrialo-portuaire, renforcé dans cette optique par le site de La Repentie.

Faisant fi des risques de submersion marine. ».

Le risque de submersion est bien pris en compte dans les aménagements réalisés par le Port, dans le projet stratégique et dans son évaluation environnementale.

Les cartes présentées dans l'étude sont les cartes des aléas pour les événements de référence à court terme (Xynthia +20 cm) et à long terme (Xynthia + 60 cm) et sont celles utilisées par l'Etat.

En plus de cette référence, à l'occasion de construction de nouveaux terminaux portuaires comme celle de La Repentie, le Grand Port Maritime fait procéder à des études des conditions naturelles (Courant, houle, vent) intégrant des événements de fréquence centennale et donc bien des phénomènes dynamiques.

Pour ce même site de La Repentie et à titre d'exemple, la crête de digue prévue dans l'étude d'impact se situe à +10.2 m cote marine (CM), à comparer avec la cote atteinte lors de Xynthia, +8,01 m CM et même à Xynthia +60, +8.61 m CM.

Changement climatique et gaz à effet de serre

Le public salue globalement les actions engagées en matière de report modal ferroviaire, permettant d'atténuer la production de gaz à effet de serre.

« Un projet stratégique pour le port à la fois visionnaire, respectueux de l'environnement grâce à une augmentation des transports maritime et ferroviaire les moins polluants tous type de transports confondus »,

« Action 23 : organisateur de fret ferroviaire, Action 24 : conserver la disponibilité de l'offre ferroviaire, Action 26 : étude de contournement ferroviaire de l'agglomération. Tout à fait d'accord avec ces objectifs qui vont dans le sens d'une meilleure relation entre l'île de Ré et le continent (en évitant de saturer encore plus la rocade nord) ».

Toutefois, une préoccupation est soulevée au sujet du risque de congestion généré par l'augmentation de l'activité portuaire.

« Risque de congestion du trafic terrestre occasionné »,

« Des volumes de production en valeur absolue (12 millions de T) et des emplois (18.000 prévus) laissent imaginer la densité des dessertes et du trafic local et les embouteillages "pendulaires" occasionnés »,

« Avez-vous quantifié le volume supplémentaire du flux routier en liaison avec le développement ? La rocade sera-t-elle en mesure de l'absorber ? »,

« Des émissions de GES non négligeables; ».

L'évaluation environnementale du projet stratégique traite du changement climatique et des émissions de gaz à effet de serre (Page 176 et suivantes).

Il y est rappelé le fort objectif de report modal vers le mode ferroviaire du projet stratégique 2014-2019 avec un passage de 13 % à 20 % attendu. Cet objectif ambitieux permettra d'augmenter de façon modérée le nombre de poids lourds supplémentaires attendus quotidiennement sur la rocade rochelaise (de l'ordre d'une centaine de poids lourds) ; ce chiffre est à mettre en perspective avec celui des véhicules/jour transitant par la rocade, de l'ordre de 60 000 selon le schéma routier départemental.

Par ailleurs, plusieurs actions du projet stratégique visent directement soit à limiter le risque de congestion aux abords du Port (Action 29 : réaliser un plan de déplacement du Port pour faciliter l'accès à des modes alternatifs) soit à améliorer le bilan carbone du Port (Action 31 : saisir l'opportunité de produire des énergies renouvelables).

Au final, la somme des actions engagées aura un effet global positif dans le domaine de la lutte contre le changement climatique et les gaz à effet de serre.

Patrimoine naturel et biodiversité

Globalement, le public exprime ses craintes que le développement du Port altère la biodiversité et le patrimoine naturel.

« Risque pour le patrimoine naturel, pour la biodiversité, les paysages »,

« Le développement du port menace la biodiversité des pertuis »,

« Des ambitions démesurées de développement portuaire et une faible disponibilité foncière obligeant à consommer des emprises maritimes en créant des terre-pleins gagnés sur la mer et à empiéter sur des espaces naturels. ».

Il convient de rappeler que le projet stratégique 2014-2019 ne prévoit la consommation d'aucun espace naturel supplémentaire (Le projet de La Repentie concernait le projet stratégique précédant et visait une zone située dans les limites du Port).

Il n'en demeure pas moins que le sujet de la préservation de l'environnement naturel présente une sensibilité importante, comme évoqué dans l'évaluation environnementale du projet stratégique (Pages 180 et suivantes).

Si le développement de l'activité portuaire exercera une pression sur le milieu marin notamment par l'augmentation du trafic maritime, les actions d'évitement et de réduction de ces impacts prévues par le port, comme la valorisation à terre des sédiments non immergeables, l'écoconception de projets et des actions de préservation et de maintien de la biodiversité portuaire (Plantation, limitation, voire bannissement de l'emploi de produit phytosanitaires, prévention des accidents,...) devraient compenser cette pression.

Risque Industriel Santé humaine, air, bruit

Le risque industriel dans et aux abords de la zone portuaire constitue une préoccupation forte du public.

« *Le cabotage : transbordement de quelles matières, sachant que cela multiplie les risques ?* »,

« *Risque pour la sécurité des personnes, pour la santé humaine, les nuisances sonores ...* »,

« *Grands projets aux portes d'un site classé Seveso* »,

« *Multiplication des produits dangereux...* ».

« *Action 6 : Vrac liquides : nous réitérons notre demande expresse : les habitants estiment que notre quartier est saturé pour les sites SEVESO et ils trouveraient inacceptable l'implantation d'un nouveau site SEVESO même dans l'enceinte portuaire* »,

« *Action 18 : Pour ce qui concerne le GNL nous souhaiterions avoir des informations précises concernant le lieu de stockage, le volume, Nous avons ici la même préoccupation définie à l'action 6* »,

« *L'augmentation de tonnage et l'accueil de navires plus lourds augmentent le risque en l'absence de remorqueur de haute mer* »,

« *où est le remorqueur de haute mer ?* ».

Le sujet est effectivement considéré comme très sensible dans l'évaluation environnementale du projet stratégique.

Néanmoins, l'étude ne peut aborder cette thématique de façon directe et précise dans la mesure où de nouveaux risques industriels potentiels sont inhérents aux projets d'implantations des industriels non encore connus.

En l'état actuel du projet stratégique, les projets connus et suffisamment avancés concernent la construction d'un silo céréalier et l'implantation d'unités en lien avec les énergies renouvelables ou les colis lourds, peu génératrices de risque.

Par ailleurs, le Grand Port Maritime de La Rochelle, s'est engagé à lancer des actions visant à améliorer la prévention des risques ou les moyens de lutte contre les accidents. Sur ce dernier point, la dotation ou non d'un remorqueur de haute mer est une décision de l'Etat et non du Port.

Enfin le Port s'est engagé au travers de sa charte de développement durable à ne pas accepter sur les terrains, dont il a la gestion, de nouvelles activités exposant la population à un risque technologique supplémentaire.

Un autre domaine de préoccupation concerne les nuisances sonores.

« *Nous souhaitons que véritablement les enjeux sonores, quelles que soient les sources d'émissions, soient bien pris en compte. Quelles sont les mesures qui pourront être prises ?* »,

« *Les bateaux à quai sont source de nuisances, en particulier le bruit : l'enjeu sonore est l'une de vos préoccupations et la nôtre aussi. Qu'est-il prévu à court et moyen terme ?* ».

L'évaluation environnementale pointe l'enjeu des émissions sonores mais ne prévoit aucune action d'évitement ou de réduction, car celui-ci n'apparaît pas le plus prégnant. Le Port prend acte de cette préoccupation et complète l'action 33 de son projet stratégique « Poursuivre l'amélioration de la performance environnementale des activités portuaires » par une mention à des actions visant à mieux prendre en compte cet enjeu, en particulier par une meilleure évaluation des émissions sonores.

Une préoccupation est exprimée au sujet des odeurs qui pourraient être générées par le centre de valorisation des sédiments.

« Nous demandons des détails sur la nature des sédiments et si leur traitement ne risque pas d'émettre des odeurs nauséabondes ».

Cette activité est réglementée, le dossier de demande d'autorisation est en cours d'élaboration et prévoira un chapitre sur les éventuels impacts olfactifs, dans le but de les évaluer et de les réduire si nécessaire.

Ce dossier sera soumis à enquête publique.

Patrimoine paysager, culturel et historique

La préoccupation du Port de maintien ou d'amélioration de sa qualité paysagère est partagée par le public.

« Mettre en valeur les paysages portuaires et poursuivre l'amélioration des interfaces Ville Port, Oui à 100% car l'atterrissage sur le continent ne doit pas être perturbé par des activités installées de façon inconsidérée au pied du pont sans tenir compte de l'incidence néfaste sur le paysage et la sécurité »,

« Les habitants sont très sensibles à l'évolution paysagère. Mais cette volonté ne se traduit pas dans la réalité. Comment justifier les constructions métalliques édifiées devant la base sous-marine ? ».

Il est rappelé néanmoins que l'activité portuaire nécessite au regard de la quantité de marchandises manutentionnée et stockée et de la taille des navires et équipements, des constructions de dimensions parfois massives. Il est difficile, voire impossible, de modifier cette donnée.

Déchets

Cette thématique ne semble pas répondre à une préoccupation intense du public. Une seule remarque a été formulée.

« Rien n'est mentionné concernant les déchets dangereux (amiante ; PCB ; métaux lourds...) .Nous demandons donc des précisions».

En l'état actuel du projet stratégique, il n'est pas prévu qu'il génère la production de nouveaux déchets dangereux.

Les transformateurs portuaires qui contenaient du PCB ont tous été traités en 2013.

Les bâtiments ont fait l'objet d'un diagnostic amiante comme le prévoit la réglementation.

Il est rappelé que le retrait et le traitement déchets dangereux est une activité extrêmement réglementée et que le Port respecte cette réglementation en faisant traiter ses déchets par des filières agréées.

Autres usages de la mer

La compatibilité du développement du Port avec le maintien des autres usages de la mer constitue une préoccupation récurrente du public.

« Incompatibilité du développement des activités touristiques (croisiéristes) et des activités dangereuses pour l'environnement »,

« SRDAM: il est très insuffisant de dire "le GPM intégrera dans sa programmation la prise en compte du SDRAM"; comment gèrera t'on pratiquement la proximité avec les élevages conchylicoles (en particulier zone B pertuis d'Antioche) ? »,

« De nouvelles zones d'attente sur des activités conchylicoles ? »,

« L'accentuation du bétonnage de côte (Holcim, futurs silos Soufflet...) auquel se livre actuellement le port de commerce est inadmissible d'un point de vue esthétique, constitue une nuisance au développement du tourisme (secteur majeur), crée très peu d'emplois, pollue les pertuis dont le milieu marin est très fragile. »,

« Oubli de la proximité de la population de La Pallice ; de l'existence d'activités primaires, du tourisme, du nautisme... »,

« Contradiction entre le développement du port (activités industrielles polluantes) et la protection de la biodiversité, de la pêche, de l'ostréiculture et des paysages »,

« Nous voudrions connaître les procédures utilisées pour assurer la prise en compte des enjeux de responsabilité sociétale et environnementale ».

L'analyse de la compatibilité des activités entre elles est systématiquement vérifiée. C'est le cas par exemple de la compatibilité de l'activité croisière avec les autres activités portuaires et qui a fait l'objet d'une étude de danger et de prescriptions réglementaires adaptées.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle est pleinement conscient que l'activité maritime (commerce, pêche, conchyliculture, plaisance...) et son évolution présente un risque de conflit d'usage. C'est pourquoi il a engagé de nombreuses actions visant à mieux appréhender et réduire ce risque.

Il participe à toutes les instances visant à définir une vision intégratrice et respectueuse de l'environnement de l'usage de la mer.

- Conseil maritime de façade et ces commissions,
- Conseil de gestion du futur Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et des pertuis charentais,
- Commissions nautiques qui traite notamment des attributions de nouvelles zones conchylicoles.

Le Port engage également des actions visant à maîtriser ses impacts sur le milieu marin et à améliorer la qualité du paysage portuaire.

Il a développé une démarche de responsabilité sociétale visant à prendre en compte les attentes des parties prenantes dont en particulier celles des riverains du Port et des socioprofessionnels de la mer ; ces publics ont à ce titre été amenés à contribuer au projet stratégique lors de son élaboration, par la participation à des ateliers de travail.

Concernant la création d'emplois, il est rappelé qu'une étude socio-économique commandée par le Port a évalué à plus de 16 000 les emplois directs, indirects et induits générés par l'activité portuaire. Le Port s'est fixé l'objectif de porter ce chiffre à 18 000 à l'échéance 2020.

Enfin la prise en compte des enjeux de responsabilité sociétale et des attentes des parties prenantes passe aussi par la formation permanente des salariés du Port dans ce domaine et le recrutement de collaborateurs en mesure d'intégrer cette dimension.

1.2.4 Evolution du projet stratégique suite à l'avis de l'AE et de la mise à disposition du public

La prise en compte des différents avis (avis de l'AE et consultation du public) a amené des évolutions sur certains points du projet stratégique, par rapport à la version initiale. Parmi les principales évolutions, notons :

- Une reprise complète des cartographies jugées trop peu lisibles ou pour certaines manquantes par l'Autorité Environnementale (CGEDD, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) et d'autres améliorations formelles (création d'un glossaire, ajout de références...)
- Des précisions apportées sur l'articulation avec les autres plans documents et programme (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme, Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux)... les enjeux de développement de l'emploi,
- Des précisions apportées sur la méthode de cotation des effets globaux des actions et sur l'analyse de certains effets des actions du projet stratégique sur les eaux littorales et le milieu naturel.
- Un renforcement du niveau d'exigence dans la promotion d'infrastructures de territoire et de l'activité croisières,
- Des précisions apportées, suite à la consultation du public, en particulier sur le renforcement du cadre d'actions en matière de nuisances sonores.

2. Exposé des motifs qui ont fondé les choix opérés, compte tenu des diverses solutions envisagées

Un **processus itératif** d'évaluation environnementale a été mis en œuvre afin d'accompagner au mieux la prise en compte des enjeux environnementaux dans l'élaboration du projet stratégique.

Ce processus a bien été intégré dans l'élaboration du projet et a permis de garantir une évolution positive du projet stratégique vers une meilleure prise en compte de l'environnement, à la fois en termes de maximisation des incidences positives et en termes de limitation des incidences négatives.

2.1 ETUDES DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS RAISONNABLES

Le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPM le plus compact de France Métropolitaine) dispose de 233 ha d'espaces terrestres auxquels s'ajouteront 35 ha supplémentaires obtenus par comblement progressif du casier de La Repentie, jusqu'à l'échéance 2021 (environ)

Enclavé entre les quartiers habités de La Pallice et de Laleu, le domaine portuaire ne dispose que de rares opportunités foncières pour étendre son domaine (d'où la nécessité ces dernières années de gagner du terrain sur l'espace maritime (Anse St Marc, et de la Repentie). Aussi et sur la base de ce constat, les alternatives envisagées dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique 2014 – 2019 traitant de l'aménagement et du développement des filières du Port, sont particulièrement restreintes (peu de marge de manœuvre).

Les rares solutions de substitutions possibles (et raisonnables) envisagées lors de l'élaboration du projet stratégique ont porté sur :

- Le choix ou le renoncement à la mise en œuvre de l'aménagement (efficacité de l'action au regard des enjeux de développement du Port),
- Le phasage de la mise en œuvre de l'action (aspect chronologique),
- Le choix de l'affectation au sol des filières (aspect spatial),

2.2 MOTIFS AYANT CONDUIT AU CHOIX DU SCENARIO FINAL

Les actions du projet stratégique intègrent une prise en compte optimale des enjeux environnementaux du territoire. Elles suivent toutes les lignes directrices, fixées en amont de l'élaboration du projet stratégique (réflexion itérative), visant à :

- Rationaliser la consommation d'espaces supplémentaires pour accueillir de nouvelles activités portuaires (les extensions sur le milieu marin et/ou sur des sites naturels terrestres ont été écartées),
- Densifier et/ou augmenter la valeur ajoutée des espaces portuaires (optimisation de l'occupation de la surface au sol),
- Limiter les nuisances, en particulier pour les habitants du quartier de La Pallice (éloignement des activités portuaires sources de production de poussières, ou source de nuisances sonores),
- Adopter une posture prospective en faveur de l'accueil et du développement des énergies renouvelable (éoliennes, photovoltaïque, biomasse, ...),
- Et enfin, renforcer l'investissement du port en faveur du report modal (démarche volontariste se traduisant par plus d'une dizaine d'actions dans le projet stratégique).

Les synthèses proposées ci-après, présentent, pour chacune des alternatives étudiées, les modalités de prise en compte des enjeux environnementaux, qui ont conduit au scénario final.

2.2.1 Réorganisation spatiale des activités

2.2.1.1 Réorganisation des activités sablières

L'option de transférer l'activité des sabliers au Sud du « TP Mouettes Sud » présente l'avantage de contribuer à l'amélioration de la portance des sols (ces sols correspondent actuellement à des produits remblayés).

Par ailleurs cet emplacement permettra en concentrant les deux sites d'exploitation des sabliers actuels (Chef de Baie et Anse St Marc), d'optimiser l'usage des infrastructures de déchargement et de transfert de sable en en recherchant la mutualisation.

2.2.1.2 Jonction Anse Saint-Marc / Repentie

Le scénario consistant à supprimer le premier tronçon du viaduc du môle d'escale ne génère pas d'atteinte au milieu aquatique, pas de consommation de foncier, et présente l'avantage de nécessiter l'enterrement des pipelines d'hydrocarbures circulant sur le viaduc, ce qui constituera une opportunité de réduction des effets dangereux et de l'exposition des professionnels portuaires.

2.2.1.3 Extension foncière à l'Est (terrains de Jeumont)

Le choix du Grand Port Maritime pour de futures extensions logistiques a été porté sur la partie Est du port, ce qui permet plus d'efficacité du transport (centralité, proximité des infrastructures linéaires), tout en ne nécessitant pas d'artificialisation d'espaces naturels.

En outre le développement d'activités logistiques au nord aurait eu un impact visuel et sonore non négligeable, ainsi que généré des contraintes de flux avec le pont de l'île de Ré. Le positionnement retenu permet plus de centralité et d'accessibilité par tous les modes de transport terrestre, sans incompatibilité avec le positionnement au nord du futur contournement ferroviaire de l'agglomération.

2.2.1.4 Réorganisation du bassin à flot nord

Le choix a été porté sur l'aménagement du bassin à flot (plutôt que de mettre en œuvre des dispositifs de mise à l'eau au niveau du futur terminal Anse St-Marc 2). Ce choix ne nécessite aucune infrastructure maritime nouvelle, et permet en outre, de permuter le chargement des céréales au bassin à flot, en les basculant au sud, reculant ainsi les nuisances vis-à-vis du quartier de La Pallice.

2.2.2 Affectation des espaces

2.2.2.1 Affectation d'espaces pour la filière céréales

L'option d'éloigner les activités de manutention des céréales de 300 m supplémentaires, c'est-à-dire déplacer le site de chargement des céréales au sud du bassin à flot, en lieu et place du hangar 4 (vétuste) qui sera détruit à cette occasion, a été retenue. Cette option permet de limiter les nuisances sur les riverains, lors des épisodes météorologiques défavorables (vent du sud).

S'agissant du nouveau site, le choix a été fait de le situer le plus loin possible du quartier de La Pallice et de ses habitants. Ainsi le développement futur de la filière céréales du Grand Port Maritime de La Rochelle s'appuiera sur la construction d'un silo, au niveau du terminal de Chef de Baie, terminal le plus éloigné du quartier habité de La Pallice. Des bandes-transporteuses couvertes limiteront de façon très efficace la formation de poussières liées aux opérations de manutention sur ce type de produit. L'intégration paysagère de ces silos, situés face à l'Île de Ré, sera bien évidemment étudiée et mise en œuvre dans le cadre des procédures réglementaires ayant trait à ce type d'installation (ICPE, Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

2.2.2.2 Affectation des espaces pour la filière Energies renouvelables

Le développement des énergies renouvelables nécessite de manière générale des espaces importants, sans garantie élevée de trafic, mais avec une génération importante d'activité humaine. Ces activités nécessitent donc un positionnement en deuxième ou troisième ligne, avec accès possible vers les quais.

La filière est à ce jour essentiellement représentée par des projets de biomasse, de commerce de composés de bois, de commerce de composants éoliens et/ou photovoltaïques.

Le positionnement retenu permet un accès aisé aux terminaux de Chef de Baie et du Bassin à flot, celui de Chef de Baie étant le plus polyvalent en matière d'accès et de types de trafics traités (capacité à traiter des containers). En outre ces activités, qui peuvent être génératrice d'impact visuel nécessitent d'être le plus possible éloignées du quartier de La Pallice

2.2.2.3 Affectation des espaces pour la filière Colis lourds / Offshore

Le développement de l'industrie et notamment de l'industrie éolienne ou offshore nécessite de répondre à une problématique particulière : trouver des espaces à proximité directe des bords à quai, sans garantie de trafic élevé, avec de l'espace important.

Le transfert d'une partie des activités céréalières au sud du bassin à flot offre de nouvelles possibilités de développement sur la partie nord. Compte tenu des contraintes de proximité avec le quartier, cette partie du Bassin à flot est en voie de spécialisation vers des activités à haute valeur ajoutée du type offshore, et la mise à disposition d'une plateforme de colis lourds plus spécialement dédiée au stockage de composants d'éoliennes. Ce choix procède en outre d'une volonté de recréer du lien avec la ville en donnant à voir des activités spectaculaires « nobles » depuis le boulevard Emile Delmas.

Un site de 25 Hectares est en outre réservé au nord du viaduc du môle d'escale, sur la zone de La repentie en cours de constitution pour l'accueil d'activité en lien avec l'éolien offshore, certains opérateurs ayant fait part du caractère exceptionnel et nécessaire de ce type d'espaces. De tels développements, s'ils ont lieu, devraient avoir un caractère temporaire.

2.2.3 Infrastructures et services

2.2.3.1 Amélioration de la capacité d'accueil des navires et développement des infrastructures

Partie nord du port

Les conditions bathymétriques et géomorphologiques des fonds au droit de la Repentie ne sont pas compatibles en l'état, avec l'aménagement d'un nouveau terminal.

L'option de la création d'un troisième terminal est écartée en raison du coût associé et des nombreux impacts environnementaux (déroctage, dragage des fonds pour créer le terminal de la Repentie, nécessité de déplacer le viaduc du môle d'escale pour la circulation des navires, etc.). Le scénario retenu est donc la réalisation de 200 mètres linéaires supplémentaires de quai sur le terminal vraquier existant (dans le prolongement du premier).

Parallèlement à cette opération et pour pouvoir pleinement et efficacement desservir le site de La Repentie depuis le nouveau quai à créer (prolongement du quai existant ASM1), il conviendra d'assurer la transparence de la partie « terrestre » du viaduc du môle d'escale.

Il est en effet nécessaire d'« effacer » cet ouvrage, en l'enfouissant dans le sol (avec ses pipelines) pour faciliter et sécuriser les circulations routières entre le site et le nouveau quai (possibles transferts de colis lourds de dimension exceptionnelle, comme les éoliennes offshore), limiter au maximum les opérations de brouettage (consommatrices d'énergie) et les risques d'incidents / accidents liés aux circulations terrestres (poids lourds, convois exceptionnels, etc.).

Les pipes d'hydrocarbures et de méthanol seront enfouis sur cette première partie du môle d'escale limitant ainsi les zones d'effets liées aux aléas sur ces pipes (moindres contraintes d'urbanisme), et assurant une meilleure sécurisation de ces infrastructures (risque moindre en cas d'incidents / accidents).

Partie sud du Port

La réalisation d'une nouvelle digue aurait pour effet potentiel de modifier les flux de courant dans le coureau de La Pallice et de générer une atteinte non négligeable au milieu marin. Pour cette raison, le développement du terminal de Chef de baie s'appuie sur un projet complet comprenant des optimisations de l'existant : déroctage de la zone d'évitage, rotation de la passerelle roulière, création d'un nouveau quai, amélioration de la résistance des quais existants.

2.2.3.2 Expérimentation énergie renouvelable

Le Grand Port Maritime de La Rochelle a réservé la pointe nord de son domaine naturel (maritime) au niveau de la Repentie pour des projets expérimentaux notamment, de production d'énergie éolienne, ainsi que les toitures des hangars existants pour de la production d'énergie photovoltaïque.

2.2.3.3 Gestion des sédiments de dragage

Le projet stratégique propose d'anticiper le mode de dragage dès à présent :

- en établissant un schéma directeur du dragage post 2019 - qui en fonction de l'évolution des besoins prévisionnels en dragage, de la connaissance de la capacité et de l'évolution de l'outil de dragage portuaire (drague Cap d'Aunis), des résultats pluriannuels du suivi environnemental de la zone de clapage de sédiments du Lavardin et des besoins en dragage d'autres maîtres d'ouvrages portuaires - établira la solution de dragage post 2019 pour le Port de La Rochelle, tant en termes de méthodes que d'outils et de destination des sédiments ;

- en proposant de créer un site de valorisation à terre des sédiments (au droit de l'ISDI au nord de la Repentie), pour répondre aux besoins du Port et de maîtres d'ouvrage locaux partenaires de ce projet. Cette action permettra de draguer et de valoriser des sédiments sur des zones non autorisées au dragage actuellement et présentera l'avantage de retirer du contact avec le milieu marin des sédiments pouvant potentiellement générer un transfert de contaminants.

2.2.3.4 Modalités de l'amélioration de la performance environnementale

Le Grand Port Maritime de La Rochelle propose de mettre en œuvre une charte de développement durable associant la place portuaire. Les actions de cette charte porteront tant sur le choix et la localisation des entreprises que sur la façon de conduire les activités industrialo-portuaires (maîtrise des impacts, transparence, éthique, et emploi des meilleures technologies, ...).

3. Mesures destinées à évaluer les incidences environnementales de la mise en œuvre du projet stratégique

Au regard de la sensibilité des dimensions environnementales concernées et des incertitudes sur certains effets des aménagements envisagés, des dispositifs de suivi des effets et des mesures associées sont proposés dans le cadre du projet stratégique.

Ces suivis permettront d'examiner la correcte appréciation des effets du projet stratégique, le caractère adéquat des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) proposées et l'existence d'effets défavorables non prévus et donc non anticipés.

Certains dispositifs de suivi proposés dans le cadre du projet stratégique ont déjà été mis en œuvre par le Grand Port Maritime de La Rochelle. Depuis 2008, les résultats figurent dans les bilans environnementaux annuels et/ou dans le bilan de la Charte de Développement Durable (le premier bilan datant de décembre 2013). Ces documents sont mis à disposition du public.

En compléments des dispositifs déjà entrepris, le Grand Port Maritime de La Rochelle initiera ou cofinancera des mesures de suivis complémentaires.

Les fondements de ces dispositifs de suivi consisteront notamment en :

- la mutualisation et à la mise en cohérence des suivis et des données entre les différentes parties prenantes. Par exemple, le Grand Port Maritime de La Rochelle pourra se rapprocher d'autres gestionnaires locaux, des associations naturalistes et/ou de la Communauté scientifique (Institut Universitaire de La Rochelle) et/ou d'organisme tels l'IFREMER (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la MER), pour partager leur connaissance et/ou observations sur la faune marine,
- la participation au programme de suivi mis en place dans le cadre de la DCSMM(Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin),
- la formalisation de manière rigoureuse du dispositif suivi en l'intégrant au bilan environnemental annuel du Port, qui mettra en évidence lorsque pertinent, le suivi des effets du projet stratégique.
- la communication régulière de ces bilans aux parties-prenantes.

Pour ce faire, le Grand Port Maritime de la Rochelle a intégré ces tâches aux lettres de mission des collaborateurs de la Mission Développement Durable et a renforcé en 2015 les moyens humains, mis à sa disposition.