

COMPTE-RENDU

SÉANCE DU CONSEIL CONSULTATIF SCIENTIFIQUE PORT HORIZON 2025 DU 22 mai 2025

ÉTAIENT PRÉSENTS À LA RÉUNION :

- M. Bernard PLISSON : Port Atlantique La Rochelle (PALR)
- Mme Corinne FESNEAU : Port Atlantique La Rochelle
- M. Nicolas MENARD : Port Atlantique La Rochelle
- Mme Hélène THOMAS : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés (LIENSs)
- M. Philippe REFAIT : La Rochelle Université / Laboratoire des Sciences de l'Ingénieur pour l'Environnement (LASIE)
- Mme Florence CAURANT : Observatoire Pelagis
- M. Loës Le Goff LE GOURRIEREC : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés

ÉTAIENT EXCUSÉS :

- M. Matthieu BRUNET : DDTM 17
- Mme Céline DUPEU : DREAL NA
- M. Xavier BERTIN : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés
- M. Gilles RADENAC : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés
- M. Mickael AIRAUD : La Rochelle Université / Site Sciences et Technologies Département de Biologie
- M. Pierrick BOCHER : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés (LIENSs)

PIECE JOINTE :

Présentation déroulée en séance «250522_PWP_réunion_CCS_PH25.pdf »

Rappel de l'ordre du jour

- 1 • Etat d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux avec un focus sur Chef De Baie 4
- 2 • Bilan du suivi des mesures « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
- 3 • Présentation des premiers résultats de la thèse de Loës Le Goff (sous la direction de Xavier Bertin), sur les évolutions de la morphodynamique d'un système vasière/pré salé (cas de la Baie de l'Aiguillon)
- 3 • Préparation du prochain conseil (date et ordre du jour)
- 4 • Questions diverses

En préambule, l'élaboration du nouveau projet stratégique 2025-2029 est évoquée.

Régi par le code des transports, le projet stratégique de chaque Grand Port Maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre.

Il est également abordé le développement de la filière industrielle de l'éolien en mer et les aménagements portuaires nécessaires pour répondre aux besoins de la filière. Ainsi, les quatre ports de commerce de Nouvelle-Aquitaine se sont mobilisés pour créer Aquitania Wind Energy (AWE). Pour financer le projet, le consortium a répondu le 31 janvier 2025 à l'appel à projets de l'ADEME « Infrastructures portuaires métropolitaines pour l'industrie de l'éolien flottant ».

Pour mémoire, les appels d'offre (AO) pour la construction des parcs, prévus en Nouvelle-Aquitaine, sont :

- Oléron 1 (AO7) : parc éolien posé d'une puissance de 1 à 1,2 GW, à plus de 39 km des côtes et d'une surface de 180 km² ;
- Oléron 2 (AO9) : parc éolien posé ou flottant d'une puissance de 1 à 1,2 GW, à plus de 40 km des côtes et d'une surface de 250 km² ;
- Golfe de Gascogne Sud (AO10) : parc éolien flottant d'une puissance de 1,2 GW et d'une surface de 250 km².

Coordonné par Port Atlantique La Rochelle, le projet AWE repose sur un consortium structuré, dans lequel chaque partenaire joue un rôle spécifique, en s'appuyant sur ses infrastructures et son expertise. Le projet s'étend sur une période de 9 ans (2026-2034) et mobilise des sites portuaires importants à Bayonne (Tarnos), Bordeaux (Le Verdon-sur-Mer), Rochefort et La Rochelle (Anse Saint-Marc / La Repentie). Les infrastructures seront modernisées et adaptées pour répondre aux besoins particuliers de l'éolien flottant, et notamment :

- La production et l'exportation des éléments en acier pour des flotteurs ou autres composants à Bayonne ;
- L'assemblage des flotteurs en acier ou béton, et leur mise à l'eau à Bordeaux ;
- L'intégration des éoliennes sur flotteurs, le stockage des mâts, pales et turbines, et la maintenance des parcs à La Rochelle ;
- Le stockage et l'expédition des équipements d'ancrage (ancres, chaînes) à Rochefort.

Ces installations permettront une gestion efficace des opérations logistiques et industrielles, tout en intégrant des solutions innovantes pour réduire les impacts environnementaux et améliorer la compétitivité. Ce consortium est renforcé par le soutien d'acteurs institutionnels régionaux et industriels, garantissant une gouvernance efficace et des synergies optimales.

Le budget total du projet AWE s'élève à 207,8 millions d'euros, avec une aide publique attendue à hauteur de 129 millions d'euros. Ces investissements visent à moderniser les infrastructures portuaires, tout en maximisant les retombées économiques et sociales pour la région.

De plus, pour accompagner le développement de l'éolien offshore, il faut du personnel formé, des soudeurs aux ingénieurs. L'Université de La Rochelle, à travers le projet Capémare, est chargée de répondre aux besoins de la filière, avec création d'un campus professionnel des énergies marines renouvelables.

1 • État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux

Cf. pages 3 à 15 de la présentation en PJ

PALR présente le planning prévisionnel et l'état de l'avancement des travaux :

- Réhabilitation du viaduc d'accès au môle d'escale

Les travaux de réhabilitation du viaduc d'accès au môle d'escale ont démarré début 2025, pour une durée d'environ trois ans. Cette opération, majeure pour l'activité du Port et pour le patrimoine local, est menée par le groupement Bouygues, Roth et Euréchaf. Ce môle a été partiellement démonté, mais la partie restante doit être rénovée. Il s'agira notamment de refaire le tablier en béton et la protection anti-corrosion.

- Approfondissement des accès maritimes

Environ 90 % des opérations relatives à l'approfondissement des accès maritimes, notamment l'opération de déroctage, sont terminées depuis environ un an. Il reste le chenal sud à draguer. Le dragage s'effectuera avec les moyens du Port.

- 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 ainsi que l'aménagement de la plateforme civile et militaire de la Repentie.

Il reste à aménager une plateforme d'une surface de 35 hectares. Un appel d'offres vient d'être lancé. Les travaux correspondants devraient s'étaler entre mi-2026 et 2029, en lien avec le parc éolien en mer « Oléron 1 », qui est un champ posé.

- Chef de Baie 4

Pour rappel, le Port a obtenu une autorisation pour réaliser 250 mètres de quai. Dans un premier temps, le projet se limitera à 160 mètres de quai, au départ de l'ancienne jetée sud. Par la suite, si l'opérateur en exprime le besoin, 90 mètres supplémentaires seront construits. Le quai pourra accueillir des navires de 190 m, voire 200 m. Il s'agit d'un quai classique pour des vraquiers, porte-containers ou encore pour l'export de bateaux de plaisance ou l'accueil de pièces d'éoliennes terrestres. Il ne s'agit pas d'un quai colis lourd.

Le marché a été notifié en octobre 2024. Les études ont démarré au mois de novembre 2024.

Les travaux ont été lancés mi-février 2025, pour une durée de réalisation estimée jusqu'à l'été 2026.

Une reconnaissance pyrotechnique complémentaire a été réalisée en début d'année 25. Bien qu'il n'ait révélé rien d'alarmant, ce complément de diagnostic s'imposait au vu de la complexité de la zone et des difficultés rencontrées pendant les opérations de déroctage. Les équipes ont découvert des vestiges métalliques (tôles d'acier) qu'il était nécessaire de retirer pour la bonne réalisation des travaux.

Le chantier étant complexe, quelques ajustements de calendrier sont possibles. Il est proposé une visite de site au prochain CCS. PALR indique également la possibilité d'accueillir des groupes d'études (de 20/25 personnes) pour des visites.

Le marché a été attribué au groupement « Océlian, Leduc, GTM et Térélian ». Hormis Leduc, ces entités françaises appartiennent au Groupe Vinci. Il s'agit de partenaires expérimentés avec lesquels le Port de La Rochelle a déjà collaboré avec succès ; ce qui facilite la mise en route du chantier.

Il s'agira d'un « rideau mixte », composé d'une alternance de pieux et de palplanches. Ce rideau sera ancré et stabilisé par des tirants métalliques d'environ 40 mètres de long, conçus pour absorber à la fois la poussée des terres et les efforts d'accostage et d'amarrage des navires. Une estacade sera également construite au nord du quai, afin de permettre l'accostage des bateaux de Chef de Baie 4. Les ateliers vont progresser du sud vers le nord, avec un enfoncement progressif des pieux. Afin de faciliter l'accès de la grue au plus près de la zone d'intervention, des estacades provisoires seront mises en place. Une estacade provisoire est d'ailleurs en cours d'installation.

Il est rappelé que dans les marchés d'aménagement d'infrastructures de PALR, un cahier de prescriptions environnementales est imposé par le maître d'ouvrage (PALR) et il doit être mis en œuvre par le titulaire du marché. De plus, dans le cas de projet soumis à autorisation environnementale, l'arrêté préfectoral est retranscrit dans le cahier des charges des entreprises réalisant les travaux. De plus, PALR s'est doté d'une AMO environnementale pour le suivi des chantiers PH25 (Port Horizon 2025).

Concernant plus particulièrement la mesure MR11 (réduction du bruit subaquatique), PALR a échangé pendant l'analyse des offres avec le CCS et PELAGIS sur les propositions des candidats. Le groupement porté par OCELIAN répond dans son offre aux préconisations scientifiques sur cette mesure.

Sur le sujet des anodes (MA5), des prescriptions sur les teneurs en zinc ont été considérées dans l'étude d'impact et sont imposées dans le cahier des charges de l'opération. Les recherches sur le devenir de

l'Aluminium, du Zinc, et de l'Indium, provenant des anodes galvaniques, dans les milieux impliquent les Laboratoires du LIENSs et du LaSIE de l'Université de La Rochelle.

L'objectif est la mise à disposition du terminal Chef de Baie 4 fin 2026 : création du quai, aménagement de la plateforme et construction de bassins de traitement des eaux pour l'ensemble de la plateforme. Il est évoqué plus spécifiquement le remblaiement de la zone, au cours des années 1980-1990, avec des remblais de très mauvaise qualité. La présence de déchets est bien connue et documentée. Les opérations de remblaiement effectuées dans les années 1980 avaient été pilotées par le SIVOM (devenu Communauté d'Agglomération de La Rochelle). Elles étaient conformes aux réglementations en vigueur à l'époque. Divers matériaux y ont été déposés dont des résidus de traitement de minerais de terres rares issus de l'entreprise Solvay (ex-Rhône-Poulenc). Ces résidus présentent parfois une activité radiologique, certes modérée, mais qui nécessite une gestion rigoureuse. PALR doit aujourd'hui gérer les conséquences de pratiques datant d'une période antérieure.

L'enjeu du chantier est d'améliorer la maîtrise environnementale du site, d'où plusieurs mesures de réduction et une mesure d'accompagnement. L'idée est de faire un rideau étanche pour réduire le risque de transfert du terre-plein vers la mer. C'est un rideau-mixte avec des pieux et des palplanches avec des tirants en arrière qui permettent d'assurer la stabilité de l'ouvrage. L'étanchéité est voulue verticalement, mais aussi horizontalement au niveau du terre-plein. Les méthodes de travail ont été adaptées pour éviter toute dégradation de la digue. En effet, une dégradation de la digue pourrait favoriser un transfert de matériaux en cas de tempête.

Il faut savoir que ces déchets se trouvent sur une plateforme qui n'a pas été revêtue depuis le milieu des années 1990. Une couche superficielle d'environ 1,50 mètre, constituée de matériaux de bonne qualité, recouvre des matériaux de moins bonne qualité. Cette zone superficielle a été soumise à plus de trente ans de conditions climatiques. Les analyses réalisées sur les sédiments périphériques montrent qu'aucune pollution significative ne s'est propagée à l'extérieur de la zone. Les quelques semaines de travaux ne devraient donc pas poser de problème.

Il est rappelé qu'en 2017, une opération de prélèvement des sédiments par carottage avait été menée sur 26 stations à une profondeur de 0 à 2,5 m. Elles visaient notamment la détection de certains radionucléides de la chaîne du Thorium 232, c'est-à-dire le contaminant lié à l'activité historique de Rhône-Poulenc. Une deuxième campagne a été lancée en 2019 dans le cadre du projet d'aménagement Port Horizon 2025. Les analyses ont confirmé les résultats de 2017, à savoir « absence de contamination significative ». Si les sédiments prélevés en 2019 à PALR semblent bien présenter sur certaines couches profondes des traces infimes de la contamination historique en Th232, la qualité radiochimique des sédiments reste satisfaisante en comparaison de l'activité radiochimique globale du sédiment et des teneurs en Th232 observées dans les puits charentais.

Sur le long terme, l'objectif du Port est d'améliorer l'étanchéité du site, afin de réduire le risque de transfert de pollution vers le milieu marin.

Dans le cadre des travaux de construction du terre-plein, il n'est pas prévu de décaisser. Au global, il est prévu un volume supérieur de remblais par rapport aux déblais. Seule la couche superficielle sera grattée pour créer le bassin pluvial et les réseaux. L'idée est de limiter l'excavation au strict nécessaire afin de ne pas perturber inutilement le terrain.

Le plan de gestion des déchets, initialement élaboré en 2019 dans le cadre de l'étude d'impact, est en cours d'actualisation à la lumière des investigations complémentaires réalisées en phase préparatoire. Il est prévu une gestion des terres pendant le chantier en fonction de la catégorisation des déblais et du besoin en remblais. Une aire temporaire de tri et stockage de matériaux est ainsi prévue pendant le chantier.

2 • Bilan du suivi des mesures « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner »

Cf. pages 17 à 30 de la présentation en PJ

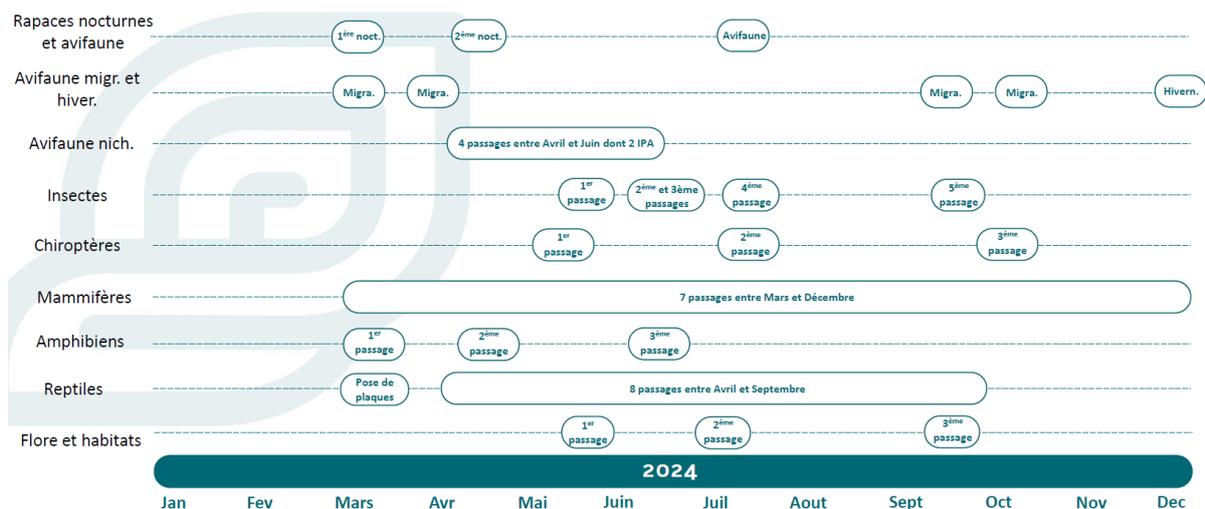
Pour rappel, les fiches de synthèse des suivis sont déposées sous Seapolar (<https://seapolar.larochelle.port.fr/palr/home>) et les rapports sont disponibles sur demande.

Un focus est fait sur la mesure de compensation MC4.

Port Atlantique la Rochelle recherche une zone de compensation terrestre supplémentaire par rapport à l'avifaune pour compléter les deux mesures de compensation déjà mises en place (Repentie et Chef de Baie). Deux zones au sud de la Baie d'Yves (Commune de Fouras) sont à l'étude. Une se trouve au niveau de l'ancienne décharge de Pré-Magnou. L'an passé, cette ancienne décharge côtière a été dépolluée par le Département. La maîtrise foncière des deux sites est assurée par le Conservatoire du littoral et elles ne sont pas concernées par le projet d'extension de la RN qui les jouxtera. Cela peut constituer une plus-value intéressante pour les différents acteurs du territoire. Enfin, ces deux secteurs sont complémentaires et sécurisent la compensation sur le long terme.

Le Port, accompagné de son bureau d'études, a présenté son projet à la DREAL en fin d'année 2023, qui a validé le site. Ainsi, l'année 2024 a été dédiée aux inventaires et à l'analyse du potentiel de cette zone.

Calendrier des inventaires



Ces inventaires, finalisés début 2025, ont été présentés à un COPIL, en mars 25, composé de toutes les parties prenantes. Les échanges et les résultats du diagnostic vont permettre d'établir un plan de gestion. Il sera l'objet du prochain COPIL de juillet 2025 et soumis à la validation de la DREAL.

La gestion envisagée vise à favoriser la biodiversité locale en protégeant les habitats existants, en limitant certains usages anthropiques, notamment les passages piétons et cyclistes non réglementés, et en assurant un suivi environnemental rigoureux. La mesure présentera l'intérêt de bonifier les zones situées à proximité de la réserve naturelle. Le potentiel d'accueil de la biodiversité sera accru.

3 • Présentation des premiers résultats de la thèse de Loës Le Goff (sous la direction de Xavier Bertin), sur les évolutions de la morphodynamique d'un système vasière/pré salé (cas de la Baie de l'Aiguillon)

Lors de la réunion, les premiers travaux et résultats de la thèse intitulée "Morphodynamique à long terme d'un système de vasière/pré-salé" ont été présentés. Cette thèse, réalisée par Loës Le Goff Le Gourrierec, dirigé par Xavier Bertin, est cofinancée à 50 % par le projet La Rochelle Territoire Zéro Carbone ainsi que par le CNES, et a débuté le 2 octobre 2023. Ce sujet s'inscrit dans le contexte du

changement climatique et de la montée des eaux. Les différents services écosystémiques rendus par le système de vase / pré-salé de la Baie de l'Aiguillon, tels que la biodiversité, la protection des côtes, et la captation, séquestration et stockage du carbone, rendent essentielle la compréhension de son évolution à long terme.

Cette étude s'articule autour de trois axes principaux : La compréhension des processus hydro-sédimentaires, la caractérisation des changements morphologiques et l'analyse des évolutions passées et prévisions des changements futurs. Chacun de ces axes a été présenté, en mettant en avant les premiers résultats associés. Enfin, les perspectives de ces travaux ont été abordées, notamment la partie modélisation numérique du transport sédimentaire, qui sera validée par les mesures de turbidité de Port Atlantique de La Rochelle et par des mesures ponctuelles effectuées dans la baie de l'Aiguillon lors d'événements énergétiques.

4 • Prochaines étapes

- La prochaine réunion du CCS est prévue le 19 novembre 2025 à 9h.
- Ordre du jour :
 - o Etat d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux
 - o Bilan du suivi des mesures « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
 - o Visite sur site.