

COMPTE-RENDU

SÉANCE DU CONSEIL CONSULTATIF SCIENTIFIQUE PORT HORIZON 2025 DU 19 NOVEMBRE 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
- 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
- M. Gilles RADENAC : 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. Mickael AIRAUD : La Rochelle Université / Site Sciences et Technologies Département de Biologie
- M. Pierrick BOCHER : La Rochelle Université / Littoral ENvironnement Et Sociétés (LIENSs)
- Mme Hélène THOMAS : La Rochelle Université / Littoral ENvironnement Et Sociétés (LIENSs)

PIECE JOINTE :

Présentation déroulée en séance «251119_PWP_réunion_CCS_PH25.pdf »

Rappel de l'ordre du jour

- 1 • Etat d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux
- 2 • Bilan du suivi des mesures « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
- 3 • Présentation des derniers 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
- 5 • Visite du site de CDB4

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

Cf. pages 3 à 13 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, non comprise dans le projet Port Horizon 2025 présente un intérêt majeur pour l'activité du Port et significatif pour le patrimoine local. Elle est menée par le groupement Bouygues, Roth et Euréchaf. Ce viaduc a été partiellement démoli, mais la partie restante doit être rénovée. Il s'agit en particulier de refaire le tablier en béton et la protection anti-corrosion en partie basse.

- Approfondissement des accès maritimes

Environ 90 % des opérations relatives à l'approfondissement des accès maritimes, notamment l'opération de déroçtage, sont terminées depuis environ un an.

En cohérence avec ces approfondissements, il est essentiel d'offrir un accès en côte d'exploitation à -10 m Côte Marine (CM) pour le chenal d'accès au Port. Ainsi, une meilleure opérabilité et sécurité des mouvements de navires à fort tirant d'eau qui rentrent dans le Port seront garanties. Le passage des navires qui rentrent dans l'avant-port doit être garanti et les pilotes doivent pouvoir utiliser toute la largeur disponible pour les manœuvres.

Par ailleurs, ces travaux sont co-financés par une subvention européenne, dont le versement du solde est conditionné à la démonstration de la finalisation de l'opération et donc d'un volume dragué correspondant à la création d'un accès maritime à -10,00 CM.

Face à ces importants enjeux, PALR a porté à la connaissance de la DDTM son souhait de réaliser dans un premier temps un dragage partiel du chenal d'accès répondant aux objectifs initiaux du Projet Port Horizon 2025. Pour limiter l'impact du projet, PALR a proposé de phaser le dragage du chenal d'accès, de l'ajuster aux besoins de la navigation actuelle, et de réaliser l'opération à l'aide de ses moyens nautiques. Ainsi, dans un premier temps, afin de garantir le passage minimum des navires qui rentrent dans l'avant-port, le dragage de l'accès chenal sera réalisé sur 9,2 ha. Les 6,9 ha restants seront approfondis dans un second temps après validation du plan de gestion de la mesure de compensation MC1.

Les sédiments sont dragués par la Cap d'Aunis qui possède un puits de 1 100 m³, en alternance avec les dragages d'entretien et selon les modalités habituelles d'exploitation pour le dragage d'entretien. Cela garantit un fonctionnement normal du site du Lavardin.

Le dragage est ainsi réalisé à un rythme peu soutenu. De ce fait, en accord avec la DDTM, un allègement du suivi de la turbidité de l'eau en cohérence avec la nature de l'opération et l'arrêté « dragage entretien » a été mis en place. Deux sondes ont été placées au niveau du môle et du viaduc. Les données sont transmises et consultables sur la plateforme Seapolar depuis le 19 septembre 2025.

Un suivi de la qualité physico-chimique et bactériologique des sédiments a été réalisé sur la zone du chenal d'accès, en complément de la campagne annuelle de suivi pour le dragage d'entretien.

Par ailleurs, il a été demandé l'autorisation de faire évoluer la répartition du volume de sédiments clapés entre les sites d'immersion, tout en restant dans l'enveloppe maximale de dragage définie dans l'arrêté d'autorisation, soit 400 000 m³. Ainsi, le volume total de sédiments dragués et immergés serait de 300 000 m³ sur le site du Lavardin et 100 000 m³ sur le site d'Antioche. Un arrêté complémentaire 25-EB-656 a été obtenu le 24 octobre 2025.

Concernant la MC1, pour rappel, la piste initialement envisagée pour atteindre l'objectif de compensation, se heurte à la difficulté de trouver des habitats équivalents adéquats à restaurer du fait :

- Des lacunes de connaissances actuelles à la fois sur la localisation et l'état de sites de vasières subtidales à restaurer,

- D'une non-maîtrise foncière du site à restaurer (domaine public), pour lequel il est difficile de s'affranchir des pressions anthropiques telles que la pêche, la plaisance ou le trafic commercial.

Ainsi, en parallèle des échanges avec le PNM et face aux difficultés de trouver une zone à restaurer en pleine mer, la DDTM a invité PALR à élargir ses recherches vers un milieu différent de celui qui a été impacté, en vasières intertidales.

PALR s'est rapproché du CRC 17 et a ciblé deux sites potentiels. Une réunion avec les services de l'Etat est prévue mi-décembre pour échanger sur ces sites et la possibilité d'initier une étude de faisabilité préalable à la rédaction du plan de gestion.

- Anse Saint-Marc 3

Il reste à réaliser le quai Anse Saint-Marc 3. Cette opération est décalée d'un an, suite à l'appel d'offres infructueux pour la construction et l'exploitation du parc éolien en mer Oléron 1. La temporisation est technique et économique. Il est en effet difficile de concevoir un quai sans confirmation des performances attendues.

- 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, sous réserve des besoins des opérateurs portuaires, 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.

Il est constitué 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 augmenter la capacité d'accueil du quai Alcyone. Les ateliers progressent du sud vers le nord, avec un enfoncement progressif des pieux par forage. Afin de faciliter l'accès de la grue au plus près de la zone d'intervention, des estacades provisoires sont mises en place. La quatrième estacade provisoire est d'ailleurs en cours d'installation.

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 livraison estimée à l'automne 2026.

Une reconnaissance pyrotechnique complémentaire a été réalisée en début d'année 2025. Bien qu'il n'ait été révélé préalablement 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 en fin de CCS.

Des précisions sont demandées sur la mesure MR11 (réduction du bruit subaquatique). Pour rappel, PALR a échangé pendant l'analyse des offres avec le CCS et PELAGIS sur les propositions des candidats. Le dispositif est actif. Les mesures, cadrées par l'arrêté de Port Horizon 2025, sont les suivantes:

- Une observation visuelle préalable au démarrage des travaux, d'une durée d'environ 30 minutes, afin de s'assurer de l'absence de mammifères marins dans la zone concernée ;
- Un démarrage progressif des opérations de battage (softstart), permettant aux espèces sensibles de s'éloigner naturellement ;
- En cas de visibilité insuffisante, un dispositif de détection acoustique est prévu pour surveiller la présence éventuelle de mammifères ;
- L'installation d'un rideau de bulles, dispositif destiné à atténuer les ondes sonores générées par les travaux sous-marins ;
- Une sonde de surveillance acoustique, située à 750 mètres du chantier, permet de contrôler en temps réel les niveaux de bruit sous-marin. Ce dispositif est connecté à une plateforme de suivi en continu, assortie d'un système d'alerte. En cas de dépassement du seuil fixé, le chantier est ajusté, voire arrêté.

Par ailleurs, le personnel mobilisé sur cette phase de chantier a été formé à la reconnaissance des mammifères marins.

La plateforme de suivi de Quiet Océan est présentée.

L'opération d'aménagement du terre-plein en arrière du quai est évoquée. La sélection des entreprises est en cours pour la réalisation de cet aménagement, qui se fera en 2026. Cet aménagement de plusieurs hectares comprend notamment le passage de réseaux électriques, la collecte des eaux pluviales, la création d'un bassin de traitement des eaux pluviales... Le démarrage de l'opération est décalé par rapport à la construction du quai, en lien avec l'espace disponible pour les installations de chantier.

- Aménagement de la Repentie

Il reste à aménager une plateforme d'une surface de 35 hectares. Un appel d'offres a été lancé sous la forme d'un dialogue compétitif pendant une année environ. Il s'agit de challenger les candidats sur leur méthodologie proposée. Les travaux correspondants devraient s'étaler de 2027 à 2029.

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

Cf. pages 17 à 30 de la présentation en PJ

Cf. pages 11 à 19 de la présentation en PJ

Le Code de l'environnement impose, pour tout projet d'aménagement susceptible d'impacter l'environnement, des Mesures d'Évitement de l'impact (ME), des Mesures de Réduction (MR), des Mesures de Compensation (MC), ainsi que des Mesures d'Accompagnement (MA).

Concernant le volet terrestre, les mesures et études réalisées sont les suivantes :

- Création de 6,4 ha de zone de compensation et production des plans de gestion
- Suivi ornithologique et herpétologique des habitats et de la végétation du projet
- Poursuite des mesures d'effarouchage sur les zones à aménager de La Repentie
- Création d'un bassin de traitement des eaux pluviales au sud-est de La Repentie
- Plan de gestion des sols pollués pour les travaux du Terminal de Chef de Baie 4
- Bilan des Emissions de Gaz à Effet du Serre du Port
- Etude de bruit aérien
- Etude et modélisation de la qualité de l'air

Pour le volet maritime, les études suivantes sont réalisées :

- Suivi de la turbidité en amont et pendant les travaux de dragage et déroctage
- Etat initial de l'ichtyofaune sur les sites d'immersion du Lavardin et d'Antioche
- Etat initial biosédimentaire d'habitats dans les Pertuis Charentais
- Etude sur la zone d'attente des navires
- Etude de faisabilité d'éradication de la crépidule
- Etude de bruit subaquatique
- Doctorat : projet Qualipertuis
- Programme de recherche Anodes galvaniques (MA5)

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 4 mesures :

- Suivi de l'Odontite de Jaubert (ME1), une plante protégée qui pousse facilement sur des pelouses calcaires arides, notamment au nord de la zone de la Repentie. Pour préserver l'Odontite de Jaubert, il a été décidé une mesure d'évitement, c'est-à-dire de ne pas faire de travaux dans cette zone. Une étude est menée chaque année pour surveiller l'évolution de cette plante. L'Odontite n'a pas été observée en 2021 et 2022, et faiblement en 2023. Après l'année

2024, dont les conditions climatiques ont été particulièrement propices à son développement, avec l'observation de 339 pieds, il a été comptabilisé 42 pieds en 2025.

- Suivi des zones de compensation MC2 et MC3, situées respectivement à la Repentie et à Chef de Baie, à côté du port de pêche. Tout est mis en œuvre pour la gestion de ces zones afin de favoriser la nidification d'oiseaux.

Le suivi 2025 indique :

- MC2 : 13 espèces d'oiseaux dont 5, qui sont concernées par la dérogation ont montré des indices de nidification,
- MC3 : 27 espèces d'oiseaux au sein de la parcelle HA89, dont 5, pour lesquelles une dérogation a été accordée. Des indices de nidification ont été montrés pour 2 des 5 observés.

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Objectifs de compensations sur 30 ans (en nombre de couples) pour les mesures MC2 et MC3	Cumul du nombre de couples nicheurs au sein des sites compensatoires de 2020 à 2025	Degré d'atteinte des objectifs de compensation (par rapport à l'objectif maximal)
Cisticole des joncs	<i>Cisticola juncidis</i>	1	19	1900%
Cochevis huppé	<i>Galerida cristata</i>	21	9 à 11	43% à 52%
Echasse blanche	<i>Himantopus himantopus</i>	5	3	60%
Fauvette grisette	<i>Sylvia communis</i>	7	16 à 17	229% à 248%
Gravelot à collier interrompu	<i>Charadrius alexandrinus</i>	2	0	0%
Linotte mélodieuse	<i>Linaria cannabina</i>	13	16 à 17	123% à 131%
Petit Gravelot	<i>Charadrius dubius</i>	8	4	50%
Pipit rousseline	<i>Anthus campestris</i>	5	7	140%
Tadorne de Belon	<i>Tadorna tadorna</i>	12	4 à 5	33% à 42%
Traquet motteux	<i>Oenanthe oenanthe</i>	15	13 à 14	80% à 87%

Légende :

≥ 100%	Objectif atteint
50% < x < 100%	Objectif presque atteint
0% < x ≤ 50%	Objectif peu atteint
0%	Aucun avancement de l'objectif

- Réduction du risque de dissémination des espèces envahissantes par la mise en œuvre d'un plan d'éradication des espèces exotiques envahissantes (EEE) (MR13). 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.

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

Lors de cette présentation, un rappel des travaux exposés lors du CCS de mai 2025 a été effectué, notamment sur la mise en œuvre de la méthode des lignes d'eau et sur l'évaluation de l'évolution morphologique de la baie de l'Aiguillon. Les développements récents ont ensuite été présentés, incluant l'amélioration des traitements de génération des MNS ainsi que l'intégration des données Landsat, permettant désormais de mettre à jour la série temporelle d'évolution du volume sédimentaire sur la période 1984–2025. Un second volet a porté sur la détection automatique de la surface du pré-salé à partir d'images Sentinel-2 et Landsat. L'analyse a révélé une tendance nette d'expansion du pré-salé au cours des quatre dernières décennies, cohérente avec la progression d'espèces halophytes persistantes. L'étude met également en évidence une forte saisonnalité, probablement liée au cycle annuel d'apparition et de disparition des espèces pionnières telles que la salicorne. Ces résultats actualisés

apportent de nouveaux éléments pour comprendre l'évolution à long terme du système vase-pélagal de la baie de l'Aiguillon.

4 • Visite du chantier CB4

5 • Prochaines étapes

- La prochaine réunion du CCS est prévue en mai 2026.
- Ordre du jour :
 - Etat d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux
 - Bilan du suivi des mesures « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
 - Présentation des travaux de recherche qui s'appuient sur l'ADN environnemental d'Hélène Thomas