

SÉANCE DU CONSEIL CONSULTATIF SCIENTIFIQUE PORT HORIZON 2025 DU 26 MAI 2026

Étaient présents :

- 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
- 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)
- Mme Bénédicte MADON: Université de Séville / Departamento de Ingenieria Electronica

Étaient excusés :

- M. Matthieu BRUNET : DDTM 17
- Mme Céline DUPEU : DREAL NA
- M. Xavier BERTIN : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés

Rappel de l'ordre du jour :

1. État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux
2. Bilan du suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
3. Présentation de travaux de recherche - ADNe – Hélène Thomas et Bénédicte Madon
4. Préparation du prochain conseil (date et ordre du jour)
5. Questions diverses

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

Cf. pages 3 à 15 de la présentation en PJ

- 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. Il s'agit en particulier de refaire le tablier en béton et la protection anti-corrosion en partie basse.

Il est précisé que la circulation et l'exploitation sont maintenues pendant toute la durée des travaux (avec quelques interruptions toutefois, prévues en majorité de nuit et plus rarement en journée).

- Anse Saint-Marc 3

Les travaux de construction du quai ne sont pas à l'ordre du jour pour le moment, dans l'attente des certitudes sur les performances attendues et du bouclage financier.

- Approfondissement des accès maritimes - dragage du chenal d'accès

Environ 90 % des opérations relatives à l'approfondissement des accès maritimes, notamment l'opération de déroctage, sont terminées depuis 2024.

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 également pour une question d'assurance et les pilotes doivent pouvoir utiliser toute la largeur disponible pour les manœuvres. 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 a été réalisé sur 9,2 ha. Les 6,9 ha restants seront approfondis dans un second temps.

L'opération, co-financée par une subvention européenne, s'est globalement terminée tout début 2026. Il reste à faire passer une barre niveleuse afin d'égaler la bathymétrie sur toute la zone draguée. L'opération a été effectuée avec les moyens internes du port. Les sédiments ont été dragués par la Cap d'Aunis 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.

Entre octobre 2025 et février 2026, période à laquelle la Cap D'Aunis intervenait sur l'accès chenal, il est constaté que les évolutions de turbidité sont très fortement influencées par les tempêtes.

Les sondes de turbidité mises en place lors des travaux d'approfondissement et les bathymétries régulières témoignent de ces évolutions rapides du transport sédimentaire et des fonds marins. Lors d'événements météorologiques énergétiques (tempêtes), le stock sédimentaire est remanié, mis en suspension et déplacé par les courants du Pertuis Breton vers le Pertuis d'Antioche. L'influence du dragage et du clapage des sédiments apparaît alors négligeable face à ces événements météorologiques intenses.

Il est à noter un grand nombre de macrodéchets qui ont été remontés (câbles, filets de pêche, pneus, etc.). Ces derniers sont caractérisés et traités dans des filières adaptées.

- 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 limite 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 est 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.

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. À ce stade, l'ensemble des pieux a été mis en œuvre, pour un achèvement des travaux à l'automne 2026.

Il est par ailleurs nécessaire, pour être en mesure de livrer le terminal Chef de Baie 4, d'assurer l'ensemble des aménagements liés aux terre-pleins.

Le groupement Charier/Valgo a été retenu pour la réalisation de cet aménagement de plusieurs hectares. Il 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 a été décalé par rapport à la construction du quai, en lien avec l'espace disponible pour les installations de chantier.

L'objectif est la mise à disposition du terminal Chef de Baie 4 fin 2026.

La zone a été gagnée sur la mer, 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.

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.

Le plan de gestion des déchets, initialement élaboré en 2019 dans le cadre de l'étude d'impact, a été actualisé en 2024/2025 à la lumière des investigations complémentaires réalisées en phase préparatoire.

Concernant les matériaux présents sur le site, les équipes savent déjà ce qu'elles vont trouver, grâce à tous les sondages effectués préalablement. Ces sondages permettent d'anticiper la nature et la quantité des déchets. Il peut y avoir quelques variations ponctuelles entre les points de mesure, mais aucune surprise majeure n'a été trouvée.

Une aire temporaire de tri et stockage de matériaux est mise en place pendant le chantier. Une caractérisation des terres excavées est ensuite réalisée. En fonction des résultats d'analyses, les terres sont orientées selon les modalités prévues dans le plan de gestion.

- 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 qui va se poursuivre jusqu'à fin 2026. Il s'agit de challenger les candidats sur leur méthodologie proposée. Les travaux correspondants devraient s'étaler de 2027 à début 2030. Les enjeux environnementaux portent, entre autres, sur la vidange du casier et l'avifaune.

Les mesures mentionnées dans le cahier de prescriptions environnementales demandées à minima aux groupements qui candidatent et participent au dialogue compétitif :

- ME1 : mise en défense et gestion extensive de 1 000 m² de surface avec présence de l'Odontite de Jaubert,
- MR3 : effarouchement des oiseaux nicheurs, en lien avec la dérogation « espèces protégées » et les zones de compensation,
- MR4 : réduction des incidences des rejets pluviaux sur la qualité des eaux marines (un bassin d'eaux pluviales au minimum sera mis en place),
- MR6 : réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- MR8 : réduction des apports en matériaux d'emprunt et de ressources minérales,
- MR12 : réduction des incidences de la présence d'engins pyrotechniques non explosés,
- MR13 : réduction du risque de dissémination des espèces exotiques envahissantes par la mise en œuvre d'un plan d'éradication des espèces exotiques envahissantes,
- MC2 : compensation des incidences sur les oiseaux nicheurs par la création d'un corridor biologique et d'habitats favorables de 3,18 ha,
- MA6 : accompagnement par la mise en place d'un observatoire pour les bilans d'émissions de gaz à effet de serre des travaux,
- MA8 : accompagnement pour la connaissance du bruit aérien lié aux travaux.

L'achèvement de la bande de compensation (MC2) située le long de la digue de la Repentie est également dans le dossier de consultation des entreprises.

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

Cf. pages 15 à 17 de la présentation en PJ

- Compensation des incidences sur les oiseaux nicheurs par la restauration écologique de milieux naturels de 10 ha (MC4).

La mesure de compensation 4 (MC4) vient compléter la MC2 et MC3. Pour rappel, la MC2 se trouve sur la zone de la Repentie, tandis que la MC3 concerne la zone située entre le port de pêche et Chef de Baie.

Les deux parcelles concernées par la MC4 sont situées sur la commune de Fouras, non loin de la baie d'Yves. Elles appartiennent au Conservatoire du Littoral. Elles sont composées de parcelles agricoles aujourd'hui peu exploitées (prise des Tamarins) et de l'ancienne décharge de Pré-Magnou, qui a été dépolluée, sans plan de gestion prévu. Ces espaces terrestres présentent un intérêt écologique certain pour la biodiversité locale.

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

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 ont permis d'établir un plan de gestion, en concertation avec les parties prenantes puis de le soumettre à la validation de la DREAL. Cette dernière l'a validé avec des réserves mineures début 2026.

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. La LPO, gestionnaire de la RNN sera également gestionnaires des parcelles.

Il s'agit maintenant de rendre opérationnel le plan de gestion. La mise en œuvre effective des mesures est prévue entre 2026 et 2030, sous la supervision d'un comité de pilotage chargé d'évaluer régulièrement la progression et l'efficacité des actions engagées.

- Compensation des incidences du dragage d'une vasière subtidale (MC1)

Le dragage de la zone du chenal d'accès, en dehors des limites administratives du port, vient dégrader un habitat naturel. Il convient, d'un point de vue réglementaire, de compenser cette perte.

Les échanges avec le Comité Régional de la Conchyliculture de la Charente-Maritime et la DDTM ont permis d'identifier des zones qui avaient vocation à sortir du cadastre conchylicole et à ne pas être impactées par des activités humaines trop proches, et, parmi elles, une zone au droit de l'Anse de Pampin en milieu marin (limite subtidale / intertidale). Ce marais en cours de salinisation pourrait permettre une synergie entre les mesures visant à restaurer le milieu terrestre en train de se saliniser et des mesures qui viseraient à restaurer le milieu marin. Il est à noter que la mise en place d'une mesure de compensation, interdit toute implantation ultérieure d'activité humaine sur le site, la zone devant être laissée à la nature pendant un minimum de 20 ans.

Dans l'hypothèse où les services instructeurs de l'État confirmeraient ce potentiel, il s'agira ensuite de mener une étude environnementale afin de passer du potentiel à la faisabilité, ce qui prendra une année de diagnostic.

Le GPMLR assumera, le cas échéant, l'enlèvement des anciens parcs, amas d'huîtres, mais aussi le suivi, d'où l'étude de faisabilité au préalable. Le retour d'expérience de la LPO, dans le cadre de son programme LIFE, et du CRC présentent un fort intérêt.

3. Présentation de travaux de recherche - ADNe – Hélène Thomas et Bénédicte Madon

L'exposé de Bénédicte Madon et d'Hélène THOMAS a porté sur la présentation de deux projets méditerranéen et atlantique, positionnant les ports de plaisance de Haute Corse et de La Rochelle comme acteurs majeurs d'une stratégie de la biodiversité maritime. Les actions de recherche menées dans ces programmes intégrant deux volets complémentaires.

Le premier repose sur un suivi scientifique innovant de la biodiversité marine par l'ADN environnemental (ADNe), permettant de détecter de manière non intrusive la richesse taxonomique, les espèces portuaires, et d'obtenir des indicateurs écologiques robustes et comparables dans le

temps. Ces données s'inscrivent dans le cadre des obligations réglementaires européennes et certifications ports propres actifs en biodiversité, et alimentent une connaissance fine de la biodiversité côtière atlantique.

Le second volet s'appuie sur une démarche de sciences participatives impliquant l'ensemble des usagers du port — plaisanciers, navigateurs, résidents — ainsi que les établissements scolaires et universitaires des territoires corses et rochelais. Ces acteurs deviennent co-producteurs de données environnementales, à travers des protocoles simplifiés d'observation et de prélèvement, encadrés par des laboratoires partenaires. Cette mobilisation citoyenne et académique renforce l'éducation à l'environnement, la sensibilisation au changement climatique et la culture maritime durable.

En combinant innovation technologique, implication territoriale et coopération scientifique, ce projet positionne La Rochelle comme territoire pilote d'une nouvelle génération de ports durables, engagés pour la biodiversité marine atlantique.

4. Prochain conseil

- 10 décembre 2026 à 14h
- Ordre du jour
 - État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux
 - Bilan du suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
 - Présentation de travaux de recherche de Pierrick BOCHER