

COMITE D'INFORMATION ET DE SUIVI DU PROJET D'AMENAGEMENT PORT HORIZON 2025

Du 26 JUIN 2023

ÉTAIENT PRÉSENTS A LA REUNION:

M. Christophe BLEYNIE, DIRM SA
M. Camile BOURON, Communauté d'Agglomération de La Rochelle
M. Matthieu BRUNET, DDTM 17
Mme Céline DUPEU, DREAL Nouvelle-Aquitaine
Mme Corinne FESNEAU, Grand Port Maritime de la Rochelle
M. Denis FICHET, Société des Sciences Naturelles de la Charente-Maritime
M. François FLIES, Respire La Rochelle
M. Patrick GIULANI, Ligue pour la Protection des Oiseaux
M. Francis GRIMAUD, Union Maritime de La Rochelle
M. Michel LARDEUX, Mat Ré
M. Ronan LUCAS, Parc Naturel Marin de l'Estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis
M. Nicolas MENARD, Grand Port Maritime de la Rochelle
M. Bertrand MOQUAY, Régie du Port de Plaisance de La Rochelle
M. Bernard PLISSON, Grand Port Maritime de la Rochelle
M. Philippe TREHELLO, Commune de Rivedoux plage

ÉTAIENT EXCUSÉS :

M. Patrice BELZ, Le Conservatoire du Littoral
M. Mathieu BERGÉ, Conseil Régional Nouvelle Aquitaine
M. Laurent CHAMPEAU, CRC 17
M. Dominique CHEVILLON, Ré Nature Environnement
M. Dominique DEBOISE, Nature Environnement 17
Mme Brigitte DESVEAUX, Département de la Charente-Maritime
M. Stéphane DUHAMEL, commune de L'Houmeau
Mme Solange GIONTA, DDTM 17
M. Bruce JENNER, Union des Associations de Plaisanciers de Charente-Maritime,
M. Jean-Pierre GUERET RNN de la baie de l'Aiguillon
Mme Aline GUIBORDEAU, Comité de quartier Laleu-La Pallice-La Rossignollette
Mme Céline JACOB, Commune de La Rochelle
M. Christophe MANSON, DDTM 17
M. Yannick MARIONNEAU, Comité Régional Conchyliculture des Pays de la Loire

Mme Véronique PERRAIN, Commune de la Flotte
M. Vincent POUDEVIGNE, Chambre de Commerce et de l'Industrie de Charente-Maritime
Patrick RAYTON, Communauté de Communes de l'Ile de Ré
Mme Gisèle VERGNON, Commune de Sainte Marie de Ré

PIECE JOINTE :

- Présentation déroulée en séance « 202300626_PWP_réunion_CIS_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 environnementales « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
- 3 • Questions diverses
- 4 • Visite de site

La séance démarre à 14h10.

M. Bernard PLISSON souhaite la bienvenue aux participants pour ce troisième Comité d'Information et de Suivi du projet d'aménagement Port Horizon 2025.

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

Un document est présenté en séance

M. Nicolas MENARD informe que les travaux relatifs au projet Port Horizon 2025 sont engagés. Depuis 2022, ceux-ci concernent les développements des canalisations. À partir de janvier 2023, il a été engagé le démantèlement du viaduc, et ce chantier s'est terminé en mai 2023. À partir de mars, il a été entamé la réalisation de la digue de l'Anse Saint-Marc 3 et de sa plateforme. Quant aux accès nautiques, M. MENARD précise que ceux-ci sont programmés en fin d'année 2023, avant la réalisation des quais qui interviendra à partir de l'année 2024 (jusqu'en 2026).

Ensuite, il présente le planning prévisionnel à date en soulignant que celui-ci a évolué depuis 2020.

Ce document liste les travaux réalisés et en cours :

- En 2023 : validation des travaux en cours sur l'Anse Saint-Marc 3, notamment le casier et son remblaiement ;
- Le démantèlement de la partie viaduc s'est terminé ;
- Amélioration des accès maritimes : travaux de dragage entamés. Outre les dragages du Port, la société SDI a été sollicitée pour réaliser ces approfondissements (dragages et déroctages). En l'espèce, les déroctages sont programmés à partir de la fin d'année. Ensuite, il sera possible de réaliser les quais et les aménagements sur La Repentie. Globalement, il reste 30 hectares à aménager sur ce secteur.

Quant à la réhabilitation du viaduc, celle-ci intervient en dehors du périmètre d'autorisation. Il s'agit d'une indication pour le Grand Port Maritime La Rochelle, dans le but de rappeler le démantèlement de la partie devenue terrestre, et la rénovation de la partie maritime. Le programme de travaux de réhabilitation du viaduc du môle d'escale s'étalera sur plusieurs années, avec une première étape qui se concentrera sur le tablier et les points critiques de la charpente.

Concernant l'Anse Saint-Marc 3, les travaux sont en cours. Une première étape a été réalisée en fin d'année 2022, et les travaux se sont poursuivis début 2023. Il s'agissait de purger les sédiments meubles sous l'emprise de la digue à construire et de les immerger sur le site du Lavardin. L'estimation de départ envisageait un dragage de 50 000 m³, c'est finalement un volume de 5 000 m³ qui a été dragué, car les sédiments meubles étaient en quantité moindre par rapport aux estimations.

M. François FLIES demande si des analyses ont concerné ces sédiments.

M. Bernard PLISSON le confirme et indique que celles-ci ont été réalisées préalablement à l'autorisation du dragage et de l'immersion des sédiments.

M. Nicolas MENARD ajoute que des analyses et des prélèvements ont également été réalisés pour caractériser géotechniquement et mécaniquement les matériaux. Cependant, la géophysique est souvent difficile à interpréter.

Les travaux de l'Anse Saint-Marc 3 ont démarré en mars, et se poursuivront jusqu'à fin 2023. D'ailleurs, en 2024 il est prévu d'accueillir les fondations des éoliennes offshores de Yeu-Noirmoutier sur cette plateforme.

M. Bernard PLISSON souligne que cela valide le choix stratégique du Port de construire des surfaces dédiées pour l'éolien offshore.

M. Nicolas MENARD indique que pour ce chantier la difficulté relève de la maîtrise des rejets des fines en mer afin de ne pas produire de turbidité, même si celles-ci ont tendance à rester proches de la digue. Des sondes ont été installées sur le plan d'eau portuaire à proximité du chantier pour s'assurer de cette maîtrise. Ce chantier adresse d'autres enjeux

environnementaux comme le sujet de l'avifaune dans les zones où les matériaux sont prélevés, mais aussi l'objectif de réduction de l'émission de gaz à effet de serre des travaux.

M. Denis FICHET demande pourquoi il n'a pas été choisi d'installer des sentinelles de la qualité environnementale (bivalves) pour rassurer les associations non gouvernementales quant aux travaux.

M. Bernard PLISSON répond que cette démarche est envisagée. Par ailleurs, il rappelle que Port Atlantique La Rochelle a financé une thèse avec le LIENSs. L'objectif n'était pas orienté sur le suivi de polluants spécifiques, mais il était prévu un suivi de l'état de santé et des biomarqueurs au sein des bivalves.

M. Denis FICHET explique qu'il faudrait réaliser une transplantation des bivalves dans le Port, afin de suivre leurs teneurs en contaminants et de vérifier leurs évolutions. Cela calmerait aussi les rumeurs. Cette démarche présenterait un coût annuel faible, d'environ 2 000 €.

M. Bernard PLISSON répond que cela sera étudié de près, et informe également que le Port se trouve dans une phase de renouvellement de son autorisation de dragage d'entretien (délivrée pour 10 ans), ceci étant une activité régulière. Ainsi, il compte profiter de cette nouvelle autorisation pour étudier la pose des cages et réaliser un suivi.

M. Denis FICHET propose d'installer des bivalves dans le Port des Minimes, dans le Port de pêche et au sein de Port Atlantique La Rochelle pour mener des comparaisons. Cela permettrait de récolter des données factuelles plus globales.

M. Bernard PLISSON rappelle que dans sa thèse, Mme Marine BARBARIN avait récolté des dosages de polluants pour croiser les données des bivalves. Il rappelle aussi qu'afin de mener la démarche proposée par M. FICHET il est nécessaire de lancer une consultation publique. Il assure qu'en ce qui concerne tous les enjeux environnementaux, il existe un programme de suivi très dense, et que le dosage des contaminants dans les bivalves ne fait pas partie des préconisations de l'arrêté d'autorisation.

M. Denis FICHET invite également à se rapprocher de la communauté d'agglomération pour un suivi commun avec les autres sites, en particulier pour les teneurs en cuivre et zinc qui peuvent être élevés en milieu portuaire. En somme, il conviendrait de mener une véritable étude comparative.

M. Nicolas MENARD souligne que la tendance est plutôt de répondre en permanence aux inquiétudes et de montrer que les activités sont compatibles avec le territoire.

M. François FLIES tient à faire remarquer qu'actuellement, à l'occasion des travaux relatifs aux infrastructures, l'enjeu environnemental est pris de plus en plus au sérieux par les autorités publiques (DREAL), mais aussi par les citoyens. Par ailleurs, l'investissement pour faire grandir le Port ouvre à son sens le sujet relatif au branchement sur électricité des navires à quai. En somme, il serait stratégique de réfléchir en premier lieu à la réduction de toutes les pollutions qui « empoisonnent » une vie de quartier et qui pourraient être résolues en y affectant une part financière importante. L'investissement relatif au développement du Port devrait intervenir dans un deuxième temps. Celui-ci serait ainsi véritablement moderne et à la pointe.

M. Nicolas MENARD informe que des programmes sont déjà lancés par rapport à la décarbonation des navires. En 2023, des bornes seront posées à quai afin que les bateaux puissent se brancher. Néanmoins, il n'est pas automatique que les bateaux s'y branchent, car les flottes doivent aussi s'adapter. À ce jour, l'évolution technologique n'est pas homogène et aucune norme européenne ne concerne le branchement à quai.

M. François FLIES rappelle que le maire de La Rochelle, M. FOUNTAINE, a engagé l'objectif « Zéro carbone » à horizon 2040. Il s'interroge sur la compatibilité entre l'évolution à la hausse de l'activité du Port et le programme de l'administration locale.

M. Bernard PLISSON répond qu'étant un port à vrac, il faut prêter attention à la qualité de l'air et en particulier aux poussières. Dans ce but, depuis 2009 une station permanente de mesure de la qualité de l'air a été implantée. Sans oublier les investissements conséquents consentis par les opérateurs portuaires, et de mesures organisationnelles de la part du Port et des opérateurs pour réduire les émissions de poussière. Une amélioration significative de la qualité de l'air a pu être constatée, tant en qualité moyenne qu'en diminution du nombre de pics annuels. Concernant les PM10,

le Port contribue localement à leur teneur moyenne à hauteur de 6 % (contre 12 % à 15 % par le passé). Concernant les PM2.5, plus dangereuses, le Port ne surcontribue pas par rapport à la qualité de l'air ambiant.

M. Francis GRIMAUD ajoute que depuis 15 ans cela fait partie du cahier des charges des investissements, partagé entre le Port et les entreprises privées. La qualité de l'air s'améliore, et l'activité portière est plutôt en croissance.

M. François FLIES indique qu'outre les particules fines, il faut prendre en compte les métaux lourds et les produits phytosanitaires. La somme de ces polluants engendre un effet « cocktail » qui n'est pas pris en considération, mais qui est très nocif pour la santé.

M. Bernard PLISSON répond que chaque année ATMO Nouvelle-Aquitaine réalise un rapport « qualité de l'air » de l'année précédente. Le nouveau rapport vient d'être publié, et il conviendrait de le parcourir. Il ajoute que pour les années à venir, l'évolution attendue de l'activité du Port sera qualitative, avec de nouveaux trafics, plutôt que quantitative.

M. Nicolas MENARD ajoute qu'à démonstration de cela, dans les prochains mois il sera constaté une activité offshore assez dense, en complément des activités traditionnelles. Cela rentre dans une optique de développement territorial qui ne concerne pas uniquement le Port mais répond à l'évolution des besoins du territoire.

Ensuite, il recentre la discussion sur le projet Port Horizon 2025 en rappelant que les approfondissements des accès maritimes sont programmés à partir de novembre-décembre 2023. Il s'en suivra une phase de déroctage. En relation avec l'autorisation octroyée via l'arrêté préfectoral, il s'agit de 700 000 m³ de matériaux à dérocter (en dragage il s'agit d'environ 550 000 m³). La totalité des matériaux déroctés sera entreposée dans le casier de La Repentie.

M. François FLIES souligne la possible nuisance sonore engendrée par le déroctage.

M. Nicolas MENARD répond qu'aucune remontée n'a été communiquée à ce sujet lors de retours d'expérience sur des travaux de même nature.

M. Bernard PLISSON ajoute que le problème de la nuisance sonore pourrait être soulevé lors du deuxième petit atelier réalisé avec une pelle mécanique sur un ponton (3 % du travail restant).

M. Nicolas MENARD explique que le but de cet atelier est d'améliorer l'accès pour les remorqueurs.

M. Bernard PLISSON informe qu'il sera demandé à l'entreprise de réaliser les mesures de bruit avant, et pendant les travaux, afin de surveiller le niveau d'émergence et ne pas dépasser les prescriptions en la matière.

M. Denis FICHET demande des informations concernant le projet de remplacement de la drague de Port Atlantique La Rochelle.

M. Nicolas MENARD répond que ce projet est décalé, son avancement est dépendant du GIE Dragage (Groupement d'Intérêt Economique propriétaire de la drague). Récemment, il a rencontré un fournisseur de biocarburants, dans la démarche de réduire les gaz à effets de serre.

Quant au déroctage hydraulique, le navire « La D'Artagnan » procédera au déroctage et acheminera les matériaux par canalisation jusqu'à La Repentie avant que ceux-ci soient décantés et l'eau issue de cette décantation rejetée en mer. Plusieurs points de contrôles sont prévus au niveau de la conduite de refoulement en mer. De plus, des sondes sont déjà en mer, en zone plus éloignée dans le but de contrôler l'évolution de la turbidité en temps réel.

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

Une présentation est projetée à l'instance.

M. Bernard PLISSON informe que le projet comporte de nombreuses mesures environnementales :

- Création d'une zone de 6,4 hectares pour compensation de l'avifaune essentiellement sur les zones de La Repentie et de Chef de Baie ;
- Poursuite du suivi ornithologique, herpétologique, des habitats et de la végétation sur toutes les zones ;
- Mise en place de mesures d'effarouchage pour les zones faisant l'objet de travaux ;
- Création d'un bassin de traitement des eaux pluviales en anticipation, au sud-est de La Repentie ;
- Élaboration d'un plan de gestion des sols pollués pour les travaux du terminal du Chef de Baie 4 ;
- Réalisation d'un bilan d'émission de gaz à effet de serre ;
- Réalisation d'une étude de bruits aériens préalablement aux travaux, et pendant les travaux (pour comparaison) ;
- Réalisation d'une étude de modélisation de la qualité de l'air par ATMO Nouvelle-Aquitaine

Ces études et suivis sont réalisés et ils sont disponibles sur l'outil SEAPOLAR.

Concernant le volet maritime les mesures sont les suivantes :

- Suivi de la turbidité depuis plusieurs années en phase préparatoire des travaux de dragage et de déroctage ;
- Réalisation de l'état initial de l'ichtyofaune (poissons) des sites d'immersion ;
- Réalisation de l'état initial biosédimentaire des habitats dans les Pertuis Charentais ;
- Réalisation d'une étude de la zone d'attente des navires ;
- Réalisation d'une étude de faisabilité sur l'éradication de la crépidule (espèce exotique envahissante) entre le pont de l'Île de Ré et le Viaduc du môle d'escale (résultat : la population est en régression) ;
- Réalisation d'une étude de bruit subaquatique dans et autour du Port ;
- Élaboration d'une thèse de doctorat (soutenue en décembre 2022) sur l'état de santé des coquillages.

Des données de synthèse sont disponibles sur l'outil SEAPOLAR, les études complètes peuvent être communiquées à la demande.

Études en cours (ou faisant l'objet de données acquises en continu) :

- Suivi de l'Odontite de Jaubert (plante protégée) ;
- Suivi des zones de compensation avifaune ;
- Efficacité des mesures d'effarouchement (suivi continu) ;
- Suivi des espèces végétales exotiques envahissantes ;
- Mise en œuvre de la mesure de compensation concernant les oiseaux nicheurs ;
- Réduction des émissions de gaz à effets de serre (de nombreuses actions en cours) ;
- Mise en place de mesures de réduction des incidences de la circulation dans et aux abords de Port Atlantique La Rochelle ;
- Réduction des apports de matériaux d'emprunt (logique d'économie circulaire) ;
- Réduction de l'incidence paysagère dans le Port ;
- Réduction des incidences des rejets pluviaux sur la qualité des eaux marines ;
- Thèse sur les anodes sacrificielles (elles concentrent la corrosion).

Mme Corinne FESNEAU présente un focus sur 4 mesures :

- 1) Conseil Consultatif Scientifique (CCS) : il relève d'une mesure d'accompagnement prévue par l'arrêté. Il est composé par 7 scientifiques (dont la présidente élue est Mme Hélène THOMAS), et la première réunion a eu lieu le 15 mai 2023, la DDTM était présente. Une autre réunion est prévue en novembre 2023.
- 2) Zone de compensation de Chef de Baie (durée prévue entre 20 et 30 ans) : le suivi est réalisé par le bureau d'études Thema Environnement. En 2022, 36 espèces d'oiseaux ont été observées. 10 espèces étaient ciblées par la compensation, dont 5 espèces nicheuses et 9 couples identifiés. De nouvelles espèces ont été observées en 2023.

M. François FLIES demande si cette zone se trouve sur une ancienne décharge.

M. Bernard PLISSON répond par la négative, il pense qu'il s'agit d'une zone utilisée pour entreposer des sédiments lors des opérations de dragage. En tout cas, il vérifiera la situation pour consolider cette information.

Note additive postérieure à la réunion

Cette zone a été gagnée sur la mer au cours des années 80. La parcelle est intégrée au domaine public maritime naturel et sa gestion était assurée par la DDTM 17 jusqu'au transfert de gestion à PALR. A ce jour, aucune étude, permettant d'identifier les matériaux d'apports pour le comblement de la partie sud du casier 3 correspondant à la parcelle HA89, n'a pu être retrouvée. Néanmoins sur les casiers 1 et 2, voisin du casier 3 au nord, il a été répertorié dans des études antérieures (BRGM en 1992 et Geotec en 2002), que les matériaux de remplissage étaient dans un premier temps (en fond de casier) des sédiments de dragage (vase/sables) et dans un second temps (en haut de casier) des matériaux marno-calcaires, issus de terrassements voisins. Par analogie, il est supposé que le casier 3 a connu un remblaiement similaire.

Cette parcelle en friche a été mise à la disposition du PALR en 2018. La parcelle a alors fait l'objet d'un diagnostic de sol qui a permis d'établir un plan d'aménagement compatible avec la vocation de zone de compensation. Après nettoyage de dépôt de déchets superficiels, la zone a été aménagée avec la création d'habitats propices pour l'avifaune et les reptiles ; pour ce faire des matériaux marno-calcaires ont été ramenés en surface. La parcelle est aujourd'hui entretenue avec un suivi par des écologues.

Contrairement à autrefois, et du fait de sa vocation de zone de compensation, l'accès à la parcelle est aujourd'hui limité, ce qui diminue fortement le risque de dépôts sauvages autrefois constatés.

M. François FLIES souligne que certes, la nature revient, mais cela ne signifie pas nécessairement que la faune soit en bonne santé.

M. Bernard PLISSON indique que pourtant les oiseaux se reproduisent.

Mme Corinne FESNEAU présente le troisième focus :

- 3) Étude zone à crépidules : il s'est avéré que peu d'individus vivants étaient présents. La zone pré-choisie n'est pas adaptée pour la mesure de compensation. L'alternative est en lien avec la mesure MA4, relative à la qualité des fonds marins de la zone d'attente des navires (mouillage).

M. Denis FICHET demande quel est l'avis du Conseil Consultatif Scientifique relatif à la pertinence de l'éradication d'une zone à crépidules dans le Port.

M. Bernard PLISSON répond qu'il s'agit uniquement d'une mesure de restauration proposée en contrepartie du dragage de zones qui n'ont jamais fait l'objet de ces travaux.

M. François FLIES demande si des questionnements concernant la mort des crépidules ont été soulevés.

M. Denis FICHET rappelle que la crépidule a été introduite lors de la Première Guerre mondiale, et qu'elle n'a jamais été en concurrence avec la coquille de Saint-Jacques. De plus, elle n'est pas envahissante.

M. Matthieu BRUNET souligne qu'en tout cas il s'agissait d'une mesure de compensation par rapport à l'impact du projet sur 16 hectares en milieu marin. Il faut donc rechercher une zone/mesure alternative.

Mme Corinne FESNEAU présente le dernier focus :

- 4) Étude zone attente : réalisation de cartographies, et mise en évidence de nombreuses traces imputables au mouillage des navires de commerce et aux chaluts de pêche. Les habitats de cette zone d'attente sont impactés modérément avec une vigilance particulière cependant pour certaines espèces comme l'Echinocardium cordatum.

M. Denis FICHET souligne, qu'à son avis, il est impossible de réhabiliter des milieux marins, car ceux-ci dépendent du milieu terrestre. Il faut donc agir sur ce dernier. En tout cas, il félicite les intervenants pour les efforts fournis.

M. Bernard PLISSON répond que le Conseil Consultatif Scientifique sera sollicité à ce sujet, car plusieurs pistes sont à creuser concernant la zone d'attente.

M. Matthieu BRUNET rappelle que la demande concerne la recherche de mesures de compensation en mer, dans la mesure où les impacts du projet Horizon 2025 sont maritimes.

M. Denis FICHET invite néanmoins l'instance à se concentrer sur le niveau terrestre, car il n'est pas possible de mettre en place de mesures de compensation efficaces au niveau marin.

M. Matthieu BRUNET informe que par exemple la Réserve Naturelle Nationale de la baie de l'Aiguillon travaille sur un programme de restauration des friches ostréicoles.

M. François FLIES souligne que quoi qu'il en soit, lors de ces travaux, il est compliqué de gérer une déchetterie marine. À titre d'exemple, il cite la fosse d'Antioche qui reçoit des « déchets portuaires » depuis 30 ans.

M. Bertrand MOQUAY répond que l'absence de causalité entre les 800 000 m³ de sédiments déposés dans la fosse à l'occasion de travaux du port de plaisance de La Rochelle et les impacts sur la coquille de Saint-Jacques a été démontrée. Il rappelle également que des analyses sont réalisées avant et après dragage, et qu'il ne s'agit pas de « déchets » mais de sédiments que la mer amène et qui sont remis dans la mer. La responsabilité de l'État est d'éviter la contamination des sédiments.

M. François FLIES considère qu'*in fine* l'État ne contrôle pas véritablement les eaux polluées. En tout cas, il n'est pas pertinent de reverser de la vase sur des bivalves et des coquillages qui filtrent l'eau.

M. Bertrand MOQUAY répond que la question concerne la capacité du milieu à se reconstituer. De plus, il s'agit d'opérations exceptionnelles.

M. Denis FICHET invite monsieur LARDEUX à faire confiance à l'État et aux scientifiques qui surveillent ces sujets et travaillent pour recueillir des données en toute transparence.

Ensuite, M. Bernard PLISSON précise que concernant la zone d'Antioche dans laquelle seront immergés environ 300 000 m³ de sédiments, il a été réalisé une caractérisation de la zone durant l'année qui précède les opérations. D'autres caractérisations seront prévues postérieurement aux travaux, à 1 an, à 2 ans et à 5 ans.

Il invite aussi les membres de l'instance à le contacter, car d'autres données peuvent être mises à disposition.

3 • Questions diverses

Un interlocuteur demande quelles sont les relations réglementaires, techniques et environnementales avec le Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et la mer des Pertuis.

M. Ronan LUCAS répond que le Grand Port Maritime de La Rochelle est membre du Conseil de gestion du Parc Naturel Marin. Ce dernier dispose d'un pouvoir octroyé par la Loi de 2006 d'émettre des avis conformes sur des projets ayant un effet notable sur les milieux marins. En l'espèce, l'avis a été sollicité concernant le projet d'extension du Grand Port maritime, et d'autres dossiers. Le Parc Naturel Marin a émis un avis conforme et favorable assorti à des réserves et prescriptions. Celles-ci sont reprises dans l'arrêté d'autorisation de travaux.

Un interlocuteur a l'impression que l'État décrète des zones de protection, mais gère à sa convenance les actions qui s'y déroulent.

M. Bertrand MOQUAY souligne que « protection » ne signifie pas « interdiction » et qu'il existe des enjeux de conservation des espèces ou de restauration des sols.

M. Ronan LUCAS souligne que le Parc Naturel Marin intègre des sites naturels, des réserves, etc. En cas d'impact et d'effets notables, il faut mener des études. Ponctuellement, sont aussi intégrées des réflexions en lien avec la politique

européenne relative à la transition écologique, aux zones de protection forte en mer, aux activités de pêche professionnelle, etc. Ces sujets font l'objet d'un débat en Conseil de gestion.

M. Denis FICHET évoque le sujet de l'éolien offshore, et indique que celui-ci comporte un effet réserve et un effet récif et qu'il est positif pour la biodiversité, et pour l'humanité.

M. François FLIES fait remarquer qu'en ce qui concerne le parc éolien, il n'y a pas encore de recul suffisant. De plus, certaines ONG avancent des observations en contradiction avec l'avis de M. FICHET. En l'occurrence, il semblerait que les travaux de mise en place des éoliennes comportent la disparition de certaines espèces.

M. Denis FICHET souligne que des rencontres sont régulièrement organisées à ce sujet.

4 • Visite de site

Les membres du CIS sont invités à participer à une visite du site en bus.

La séance est levée à 15 heures 57.