

# COMPTE-RENDU

## SÉANCE DU CONSEIL CONSULTATIF SCIENTIFIQUE - PORT HORIZON 2025 Du 15 MAI 2023

### ÉTAIENT PRÉSENTS À LA RÉUNION :

- M. Bernard PLISSON : Port Atlantique La Rochelle (PALR)
- M. Nicolas MENARD : Port Atlantique La Rochelle
- Mme Corinne FESNEAU : Port Atlantique La Rochelle
- M. Pierrick BOCHER : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés (LIENSs)
- Mme Florence CAURANT : Observatoire Pelagis
- Mme Hélène THOMAS : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés (LIENSs)
- M. Gilles RADENAC : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés (LIENSs)
- M. Mickael AIRAUD : La Rochelle Université / Site Sciences et Technologies  
Département de Biologie
- M. Matthieu BRUNET : DDTM 17

### ÉTAIENT EXCUSÉS :

- M. Xavier BERTIN : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés (LIENSs)
- M. Philippe REFAIT : La Rochelle Université / Laboratoire des Sciences de l'Ingénieur pour l'Environnement (LASIE)

### PIECES JOINTES :

- Présentation déroulée en séance « 20220411\_PWP\_réunion\_CIS\_PH25.pdf »

### Rappel de l'ordre du jour :

- 1 • Présentation du projet d'aménagement et de l'arrêté d'autorisation préfectoral ;
- 2 • Le Conseil Consultatif Scientifique et son fonctionnement ;
- 3 • Etat d'avancement et planning prévisionnel de réalisation ;
- 4 • Bilan du suivi des mesures « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner (ERCA) » ;
- 5 • Présentation de la plate-forme Seapolar ;
- 5 • Discussion de l'ordre du jour et de la date du prochain conseil ;
- 6 • Questions diverses.

*La porte de l'Atlantique en eau profonde - The Atlantic deep sea gateway*

Port Atlantique La Rochelle  
CS 70394 – 17001 La Rochelle Cedex 1  
Tél. 33 (0)5 46 00 53 60  
contact@larochelle-port.eu



## 1 • Présentation du projet d'aménagement et de l'arrêté d'autorisation préfectoral

*Cf. pages 3 à 11 de la présentation en PJ*

PALR présente les 4 grandes opérations constituant le projet Port Horizon 2025 (PH2025).

Il y a 4 opérations distinctes dont trois opérations terrestres et une opération maritime. Ces opérations sont liées entre elles par l'opération de dragage-déroctage.

### **Chef de Baie 4**

- Aménagement de 6 ha de plateforme,
- Construction d'un quai de 250 mètres pour accueillir des navires de type vraquier.

### **Anse Saint-Marc 3**

- Aménagement de 6 ha de plateforme,
- Construction d'un quai de 250 mètres pour du trafic du type éolien offshore.

### **La Repentie (au nord du Port)**

- Aménagement de 35 ha qui comportera :
  - o Une zone logistique pour les colis lourds notamment ;
  - o Le doublement du linéaire de voies ferrées pour favoriser le report modal ;
  - o Une connexion entre les quais au sud et cette plateforme logistique par le démantèlement de la partie terrestre du viaduc.

### **Les accès nautiques**

- Amélioration des accès en les agrandissant afin d'anticiper notamment les évolutions de gabarit des navires et comprenant les phases suivantes :
  - o Dragage de sédiments de 550 000 m<sup>3</sup> maximum ;
  - o Déroctage de matériaux marno-calcaires (qui seront transférés à La Repentie pour son aménagement) de 700 000 m<sup>3</sup> maximum.

L'arrêté préfectoral autorisant les aménagements portuaires, d'une durée de 30 ans, a été obtenu le 29 juin 2020. Il encadre les conditions de réalisation des travaux d'aménagement portuaire du projet Port Horizon 2025 et d'exploitation ultérieure.

Il pointe 28 mesures ERCA :

- Biodiversité terrestre :
  - o 1 mesure d'évitement
  - o 2 mesures de réduction
  - o 3 mesures de compensation
- Milieu marin :
  - o 1 mesure de réduction
  - o 1 mesure de compensation
  - o 4 mesures d'accompagnement
- Cadre de vie, milieu humain
  - o 4 mesures de réduction
  - o 6 mesures d'accompagnement.

L'ensemble des mesures et leur descriptif sont disponibles dans l'arrêté préfectoral.

La présentation du projet d'aménagement a donné lieu aux échanges suivants :

- Des précisions sont demandées sur l'objet des travaux pour le terminal CB04. L'opérateur, futur exploitant du terminal est déjà choisi. Il est en attente d'un nouveau quai qui sera construit sur la digue actuelle et d'un terre-plein de 6 ha en arrière quai.

- Des précisions sont demandées sur la filière éolien flottant. C'est une filière en cours de développement, ainsi les réflexions sont nourries par les nombreuses discussions avec les constructeurs qui proposent aujourd'hui des technologies en cours d'évolution.

PALR a répondu avec l'association des ports de Nouvelle Aquitaine à un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) de l'Etat. Cet AMI vise à identifier dès 2022 les projets de plateformes portuaires souhaitant mener des études pour adapter leurs infrastructures afin d'accueillir les activités industrielles liées à l'éolien flottant. Ce groupement de ports de la façade Atlantique apparaît intéressant, car un port seul ne pourra satisfaire aux besoins de surfaces pour ce type de colis lourds de dimensions hors normes.

- Une discussion s'amorce sur les aménagements des plates-formes. Pour de l'éolien en mer, il y a peu de bâtiments.

PALR met à disposition un espace à des entreprises qui les aménagent selon leurs besoins (autorisation d'occupation). A l'issue de cette autorisation, soit les ouvrages sont restitués à PALR soit ils sont démantelés.

D'une façon générale, les revenus de PALR se répartissent entre les revenus fonciers (25/30%), les droits de port (70%) et des prestations diverses pour des clients (5%).

PALR est vigilant dans les aménagements et avant l'engagement de tout travaux. L'ouvrage doit réellement servir, c'est-à-dire contribuer à l'activité portuaire.

Pour l'éolien en mer, en lien avec les orientations politiques encourageant son développement, il est possible de se projeter sur 30 ans ; mais une incertitude demeure sur ce que va capter PALR.

- Une discussion s'engage sur les approfondissements des accès maritimes. Aujourd'hui la côte marine est entre -9 et -10 m. L'objectif est d'avoir une côte marine à -10 m partout. Cela permettra de répondre à la demande des filières. L'évolution du nombre de mouvements de navires est assez stable dans le temps depuis plusieurs années. La taille des navires par contre augmente (pour les produits céréaliers notamment) ainsi que le nombre d'heures de manutention. Le tonnage traité annuellement par le Port est une donnée communément communiquée. Cet indicateur décrit de moins en moins bien l'évolution des activités du Port. Elle se caractérise aujourd'hui plus en termes de volume d'activité, créant de la valeur économique.

La valorisation des matériaux dragués ou déroctés est abordée. Les propriétés mécaniques des sédiments fins sont quasi nulles, ce qui implique qu'ils sont difficilement valorisables.

Les matériaux marno-calcaires ont par contre de bonnes propriétés mécaniques et peuvent être facilement réutilisés dans les ouvrages portuaires.

- Des précisions sont apportées sur le type de marchandises exportées ou importées. Sur le trafic global, autour de 30/40% de céréales sont exportés (chiffres dépendant de la récolte). Le trafic restant (produit du BTP, produits forestiers et papetiers, produits pétroliers, engrais) est de l'import.

## **2 • Le Conseil Consultatif Scientifique et son fonctionnement**

*Cf. pages 12 à 16 de la présentation en PJ*

PALR précise qu'il s'agit d'un conseil qui a été proposé par le Port dans son dossier de demande d'autorisation, et repris dans l'arrêté préfectoral d'autorisation, comme une mesure d'accompagnement du projet pour :

- Proposer et valider les protocoles de suivi des mesures Eviter-Réduire-Compenser,
- Analyser les résultats des suivis mis en œuvre et proposer le cas échéant des mesures correctrices en cas de non-efficacité d'une mesure,
- Etablir un indice de qualité global environnemental des milieux concernés pour suivre son évolution dans le temps,

- Proposer des programmes de Recherche et Développement en lien avec certaines questions qui pourraient émerger.

Sept scientifiques constituent ce Conseil Consultatif Scientifique. La DDTM et la DREAL sont invitées à y participer en tant qu'observatrices.

Le Comité est encadré par l'arrêté préfectoral concernant le projet « Port horizon 2025 » [disponible sur le site Internet du Port](#) et sur le site de la Préfecture.

Il est prévu que le CCS se réunisse une fois par an. Il est convenu avec les membres du CCS une seconde réunion cette année.

Les membres élisent un président chargé de les représenter au CIS (Comité d'Information et de Suivi) et de valider les comptes-rendus.

Hélène Thomas est élue présidente du CCS.

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

*Cf. pages 17 à 27 de la présentation en PJ*

PALR présente le planning prévisionnel qui a été modifié par rapport à ce qui était prévu initialement (cf. ci-dessous), compte tenu du recours qui avait été engagé. Les phases ont ainsi été inversées avec la réalisation en 2023 du démantèlement de la partie terrestre du viaduc et de la plateforme de l'Anse Saint-Marc 3 préalablement aux approfondissements des accès maritimes.

Opérations	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
<b>Autorisation environnementale</b>	★								
<b>Terminal de Chef de Baie</b>									
CENAO									
Renforcement Quai de Chef de Baie 02									
Quai de Chef de Baie 04									
Terre-pleins et réseaux									
<b>Terminal de l'Anse Saint Marc 03</b>									
Casier et remblaiement									
Quai de l'Anse Saint Marc 03									
Terre-pleins et réseaux									
<b>Aménagement de la Repentie</b>									
Démantèlement partie terrestre du viaduc									
Réseaux eaux pluviales									
Plateformes et voiries									
Plateforme civile et militaire									
<b>Accès au môle d'escale</b>									
Réhabilitation du viaduc									
<b>Amélioration des accès maritimes</b>									
Etudes et travaux préparatoires									
Dragages									
Déroctages									

Les travaux de démantèlement de la partie terrestre du viaduc du môle d'escale ont été engagés début 2022, avec le dévoiement des canalisations qu'il supporte. En février 2023, la sixième travée a été déposée avec, pour conséquence, la coupure totale de l'accès au môle pendant 7 à 10 jours et l'arrêt de l'exploitation. L'opération fut assez spectaculaire, car 6 éléments de 70 mètres ont été enlevés. Pour remplacer le viaduc, une voirie est en cours de réalisation, avec un passage au-dessus des canalisations d'hydrocarbures dorénavant enterrées. Cette voirie reliera les zones de la Repentie et de l'Anse Saint-Marc. L'ouvrage de génie civil devra supporter des passages de convois de plusieurs dizaines de milliers de tonnes, en lien avec le projet d'accueil des pièces des futurs champs éoliens offshore de l'Atlantique.

Le dragage et le déroctage, initialement prévus en 2021/2022, ont été repoussés à fin 2023/2024.

Avant la construction de la digue et la plate-forme de l'Anse Saint-Marc 3, des travaux de dragage ont été effectués avec la drague Cap d'Aunis armée par PALR, qui assure au quotidien l'entretien de ses accès maritimes. L'objectif était de purger les matériaux meubles situés dans l'emprise de la digue et de lui offrir une assise de bonne qualité. Cette opération s'est étalée de novembre 2022 à janvier 2023. Les sédiments ont été immergés au Lavardin. La drague de PALR est certifiée selon le code ISM (Code

international de gestion de la sécurité) et ISO 14001 (Procédure de gestion de pollution marine, des macrodéchets, ...). Les volumes dragués et les volumes immergés sont tracés en distinguant ceux liés au projet PH2025 de ceux liés au dragage d'entretien.

Pour l'Anse Saint-Marc 3, les volumes dragués ont été assez limités, de l'ordre de 5 000 m<sup>3</sup>, contre 250 000 m<sup>3</sup> pour les dragages d'entretien annuels.

S'en est suivi en mars 2023 le démarrage de la création d'une digue de 450 mètres de long à l'Anse Saint-Marc 3. La fin des travaux de réalisation de la digue et de la plate-forme est prévue pour décembre 2023.

- Cette partie de présentation a suscité les échanges sur le recours juridique contre l'autorisation de mener les travaux. Le recours a porté sur de nombreux points de l'autorisation. Les requérants ont notamment exprimé une inquiétude sur les conséquences de la turbidité qui pourrait être générée par les travaux maritimes.  
La turbidité est suivie en temps réel par des sondes avec un système d'alerte.

Des programmes d'analyses sur la qualité des sédiments ont été réalisés en 2017 et 2019 avec un plan d'échantillonnage le plus représentatif possible de la zone et sur toute la colonne de sédiments. Les paramètres suivants ont été suivis (Eléments Traces Métalliques, COT, Al, N Kjeldahl et P, HAP, PCB, organo-étains, qualité microbiologique). Les seuils de qualité sont rappelés. D'une façon générale en Charente-Maritime, si la qualité est supérieure à N2, les sédiments ne sont pas clapés en mer. Ils sont traités à terre dans le centre de valorisation des matériaux (CVM) de PALR, qui dispose d'une installation de traitement des sédiments non immergeables. Si la qualité est comprise entre N1 et N2, un test écotoxicologique sur des larves d'huitres est réalisé pour valider ou non l'immersion.

L'installation de traitement des sédiments non immergeables dispose de 2 bassins de réception d'un volume utile de 8 000 m<sup>3</sup>, soit une capacité totale annuelle de 16 000 m<sup>3</sup> de sédiments avant décantation et déshydratation. Ces volumes sont très inférieurs aux volumes immergés. Ainsi, l'objectif est de travailler en amont pour éviter une contamination des sédiments.

La qualité des sédiments gérés au CVM est également contrainte par des seuils réglementaires. Ils peuvent être valorisés en remblais ou en sous-couche routière mais dans des proportions très réduites compte tenu de la faiblesse des caractéristiques mécaniques.

Un aparté est fait sur la gestion sur le bassin d'Arcachon qui a une politique zéro clapage, avec une revalorisation des sédiments sur terre, notamment en support de culture.

- Des précisions sont demandées sur les BEGES (Bilans d'Émissions de Gaz à Effet de Serre). Dans les marchés d'aménagements 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.

Un questionnement émerge sur la prise en considération du changement climatique. Pour le projet Port Horizon 2025, le bureau d'études Artelia a été missionné pour caractériser le risque de submersion et intégrer ce risque dans le dimensionnement des ouvrages.

De plus, plus globalement, PALR a missionné le bureau d'études public CEREMA pour examiner sa vulnérabilité vis-à-vis du changement climatique.

#### **4 • Bilan du suivi des mesures « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner »**

*Cf. pages 28 à 39 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, herpétologique, des habitats et de la végétation du projet,
- Démarrage 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 de 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 :

- 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.

Un focus est fait sur 4 études :

- Biodiversité terrestre

- 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, du fait des conditions météorologiques particulières. A ce jour, l'habitat reste propice au développement de l'Odontite de Jaubert.
- Suivi de la zone de compensation (MC3), située à Chef de Baie à côté du port de pêche. Tout est mis en œuvre pour aménager cette zone afin de favoriser la nidification d'oiseaux.  
Le suivi 2022 indique :
  - 36 espèces d'oiseaux observées (dont 12 nicheuses),
  - Espèces ciblées par la compensation : 5 espèces nicheuses et 6 couples.

- Milieu marin

- Étude de la zone à crépidule (MC1). Le projet d'aménagement prévoit un dragage à proximité du chenal d'accès au Port, dans l'objectif de supprimer quelques points hauts qui gênent l'accueil des navires dans certaines conditions de marée. Cette zone, située en Natura 2000, n'a jamais été draguée. En compensation, le Port a proposé d'éradiquer la crépidule, une espèce exotique envahissante marine présente dans les pertuis charentais sur une zone située entre le pont de l'île de Ré et le viaduc du môle d'escale. Les études ont montré la non-faisabilité de cette mesure en lien avec la faible présence de crépidule. Une mesure alternative est en réflexion
- Étude de la zone d'attente (MA4). Cette zone de mouillage, située au sud du Port, est gérée par la préfecture maritime. Elle sert à la fois au port de commerce de Rochefort-Tonnay-Charente et au port de La Rochelle. PALR a mené une étude de qualification environnementale de la zone. De nombreuses traces imputables aux mouillages des navires et aux chaluts sont visibles. L'impact est modéré sur les habitats avec une vigilance particulière cependant pour certaines espèces comme *Echinocardium cordatum*. Plusieurs pistes ont été étudiées en alternative à la mesure de compensation MC1. La plus réaliste serait la mise en jachère de sites d'ancrages sur la zone d'attente.

Tous les rapports d'études sont disponibles sur demande.

## **5 • Présentation de la plateforme SEAPOLAR**

La plateforme SEAPOLAR a pour vocation de partager les données de suivi environnemental en lien avec les projets d'aménagement du Port, notamment les fiches de synthèse, les fiches de travaux et les comptes-rendus de réunion aux services de l'État et parties prenantes. Elle est également accessible au grand public avec un accès restreint, via le site Internet de PALR : <https://seapolar.larochelle.port.fr/palr/home>. La plateforme est alimentée progressivement au fur et à mesure des études, des travaux et de la disponibilité des informations. Chaque étude environnementale fera l'objet d'une fiche de synthèse d'une page qui comportera une description succincte de l'étude, les objectifs, les principales étapes et une ou deux illustrations.

L'outil SEAPOLAR sera utilisé au-delà du projet Port Horizon 2025 pour toute communication de PALR autour du suivi environnemental de ses chantiers.

## **6 • Prochaines étapes**

- La prochaine réunion du CCS est prévue le 13 novembre à 14h.
- Les membres du CCS sont invités à proposer 2 à 3 sujets qu'ils souhaitent voir développer.
- Le projet de compte-rendu sera transmis aux membres ainsi que les liens vers l'arrêté préfectoral et l'étude d'impact.