

COMPTE-RENDU

SÉANCE DU CONSEIL CONSULTATIF SCIENTIFIQUE PORT HORIZON 2025 du 13 NOVEMBRE 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
- 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

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)
- M. Pierrick BOCHER : La Rochelle Université / Littoral ENVironnement Et Sociétés (LIENSs)
- Mme Florence CAURANT : Observatoire Pelagis
- M. Matthieu BRUNET : DDTM 17

PIECES JOINTES :

- Présentation déroulée en séance « 231113_PWP_réunion_CCS_PH25.pdf »

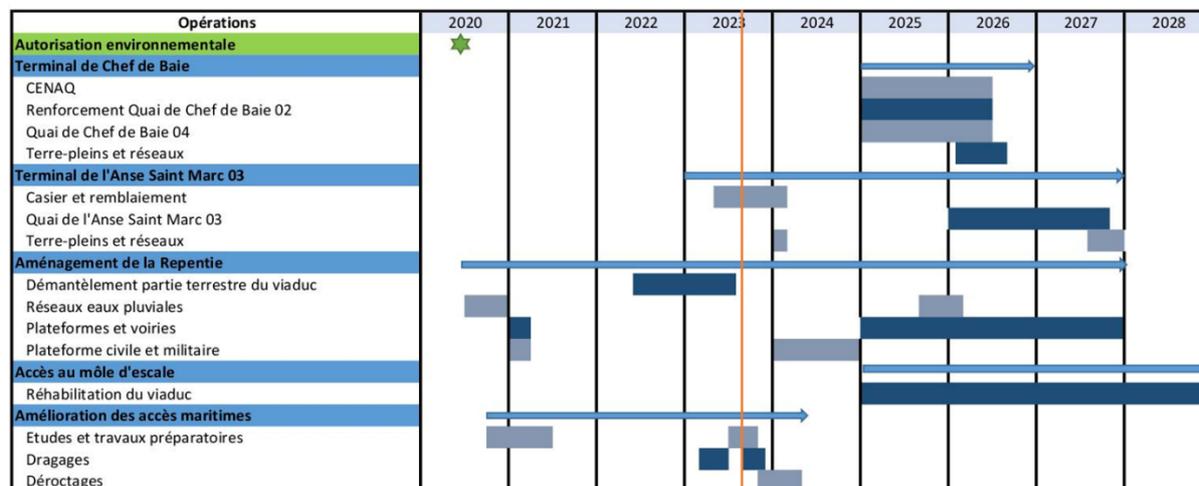
Rappel de l'ordre du jour :

- 1 • Etat d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux
- 2 • Bilan du suivi des mesures « Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
- 3 • Préparation du prochain conseil (date et ordre du jour)
- 4 • Questions diverses
- 5 • Visite sur site

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

Cf. pages 3 à 12 de la présentation en PJ

PALR présente le planning prévisionnel et l'état de l'avancement.



Les travaux de la plateforme l'Anse Saint-Marc 3 se poursuivent avec des travaux de mise en œuvre de graves. L'accueil des premiers éléments pour le futur champ éolien offshore Yeu-Noirmoutier devrait arriver en février. Il s'agira de pièces de fondation. Aujourd'hui, PALR est limité dans ses conditions d'accueil des colis lourds par la charge admissible par les infrastructures. Un des objets de ce projet est d'avoir un terre-plein adapté aux colis lourds derrière le quai de l'ASM3.

Lors des travaux sur la révision de la stratégie française pour l'énergie et le climat, le Gouvernement a publié, le 12 juin 2023, une trajectoire de déploiement de l'éolien en mer prévoyant la mise en service de 45 GW à l'horizon 2050, soit une cinquantaine de parcs, au regard des tensions identifiées sur le système électrique.

Un débat public sur la planification maritime est organisé, du 20 novembre 2023 au 26 avril 2024. Les documents stratégiques de façade qui en découleront, contiendront le programme de planification de l'espace maritime et de planification de l'éolien en mer sur chacune des façades maritimes de la France métropolitaine.

Les futurs projets de parcs éoliens en mer justifient complètement les infrastructures projetées.

Des précisions sont demandées sur la favorabilité de la façade atlantique et les démarches des autres ports de la façade.

La façade atlantique a un bon potentiel. Par ailleurs, un consortium piloté par le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) et intégrant aussi celui de Bordeaux ainsi que les ports de commerce de Bayonne et de Rochefort a répondu en octobre dernier à l'appel à manifestation d'intérêt lancé par l'État. L'Etat coordonne et surveille les projets, ainsi cet AMI a pour objectif l'étude des infrastructures portuaires métropolitaines permettant de répondre aux besoins de l'industrie de l'éolien flottant.

Le terminal de Chef de Baie accueillera à terme un quai de 250 m de long. Dans un premier temps, un appel d'offre sera lancé prochainement pour la construction d'un quai de 160 m.

Les travaux de dragage par la Société de Dragage International (SDI) ont débuté le 9/11. La drague Mellina est arrivée avec une semaine de retard à cause des tempêtes qui rendaient impossible la navigation. La technique de dragage, drague aspiratrice en marche, est similaire à celle de la Cap d'Aunis.

Un questionnement émerge sur le choix du site du Lavardin pour le clapage des sédiments.

Ce site est historique. Plusieurs raisons l'expliquent dont sa proximité géographique et son caractère dispersif. Ce site est particulièrement surveillé avec un suivi bathymétrique et halieutique, des analyses physico-chimiques, des études de courantologie, ...

La dérocteuse arrivera au mois de décembre et prendra le relais de la drague. L'arrêté préfectoral autorise 700 000 m³ de matériaux à dérocter et 550 000 m³ de matériaux à draguer. La totalité des matériaux déroctés sera entreposée dans le casier de La Repentie. Le navire « La D'Artagnan » procédera au déroctage et acheminera les matériaux par refoulement via une 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, dont une mesure permanente de la turbidité en amont du rejet. De plus, des sondes sont déjà en mer, en zone plus éloignée dans le but de contrôler l'évolution de la turbidité du milieu en temps réel. Il n'y a à ce jour pas de modèle prédictif de la turbidité naturelle des Pertuis. Ainsi, malgré un traitement statistique des données acquises par les sondes de PALR, les fausses alertes, liées à cette turbidité naturelle, sont encore fréquentes du fait de la grande variabilité spatio-temporelle de cette donnée.

Un bref échange sur le bruit est amorcé.

Il est 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.

La question des nuisances sonores pourrait être soulevée lors du deuxième petit atelier réalisé avec une pelle mécanique sur un ponton (3 % du travail restant). Afin de limiter au maximum les éventuelles nuisances, cet atelier ne sera réalisé que de jour dans la zone du port de service.

La problématique des poussières est abordée.

Chaque année ATMO Nouvelle-Aquitaine réalise un rapport « qualité de l'air » de l'année précédente.

Les relations avec le comité de quartier sont bonnes. Il y a eu logiquement une remontée des inquiétudes suite à l'incendie chez SICA. Une bonne communication et des échanges réguliers sont indispensables. Il y a un important accompagnement des entreprises implantées sur la zone portuaire. Par ailleurs, l'union Maritime et PALR se sont engagés dans une charte de développement durable de la place portuaire de La Rochelle. Le site portuaire compte environ 80 clients et 1750 emplois directs environ sont générés par l'activité portuaire.

2 • Construction du futur quai CDB04

Cf. pages 13 à 14 de la présentation en PJ

Les membres du CCS sont consultés sur la MR11 (Réduction des incidences du bruit sous-marin sur les mammifères marins, tortues et poissons) et plus particulièrement sur la fréquence à choisir pour la bouée de mesure du bruit sous-marin. Un membre du CCS va consulter une spécialiste de l'acoustique des cétacés.

3 • Espèces invasives marines

Cf. pages 16 à 18 de la présentation en PJ

Un membre du CCS demande des précisions sur les éventuelles mesures envisagées pour éviter/diminuer ce risque.

Pour rappel, cette question est hors cadre du projet PH2025.

La gestion des eaux de ballast est réglementée. Il est transmis une note aux consignataires des navires sur la réglementation en la matière, interdisant en particulier le déballastage d'eau non traitée dans les eaux portuaires. Par ailleurs, chaque navire doit posséder un plan de gestion de ses eaux de ballast.

Il est rappelé que PALR n'est pas une autorité compétente pour du contrôle réglementaire.

Au sein de l'enceinte portuaire, en 2019/2020, une étude a été menée sur la surveillance des Espèces Non Indigènes (ENI) dans le Port. Ce projet été porté par Cécile Massé du Muséum National d'Histoire Naturelle (MNHN). La présentation de l'étude sera transmise aux membres du CCS.

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

Cf. pages 19 à 27 de la présentation en PJ

Le Code de l'environnement impose, pour tout projet d'aménagement susceptible d'impacter l'environnement, des Mesures d'Evitement 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 :

- Suivi de la turbidité en phase préparatoire des 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.

Un focus est fait sur 4 études :

- 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 qui n'a pas été observée en 2021 et 2022, du fait des conditions météorologiques particulières, a été aperçue en 2023.
- Suivi des zones de compensation (MC2 et MC3), situées à Chef de Baie à côté du port de pêche et sur La Repentie.
Le suivi 2023 indique : 52 espèces d'oiseaux observées (dont 29 nicheuses),
- 9/10 des espèces ciblées par la compensation : seul le gravelot à collier interrompu n'a pas été observé.
- Étude de la zone à crépidule (MC1). Plusieurs pistes sont étudiées en alternative à la mesure de compensation MC1. Des contacts ont été pris dernièrement avec les équipes du Parc Naturel Marin (PNM) et le Comité Régional de la conchyliculture (CRC) sur de l'accompagnement à de la restauration intertidale. De plus, une réflexion est en cours pour une gestion différenciée de sites de mouillage sur la zone d'attente.
- Mesure MA5 : Accompagnement par la mise en œuvre d'un programme de recherche sur le devenir de l'aluminium, du zinc et de l'indium, provenant des anodes galvaniques, dans les milieux (MA5). La réunion de restitution est prévue le 30 novembre 2023.

5 • Visite de site

Les membres du CCS sont invités à participer à une visite du site.

6 • Prochaines étapes

- La prochaine réunion du CCS est prévue le 07 mai 2024 à 14h.
- Les membres du CCS sont invités à proposer 2 à 3 sujets qu'ils souhaitent voir développer.