

COMPTE-RENDU

SÉANCE DU COMITÉ D'INFORMATION ET DE SUIVI - PORT HORIZON 2025 12 DÉCEMBRE 2023

ÉTAIENT PRÉSENTS :

- M. Christophe BLEYNIE, DIRM SA
- M. Camille BOURON, Communauté d'Agglomération de La Rochelle
- M. Matthieu BRUNET, DDTM17
- Mme Brigitte DESVEAUX, Département de la Charente-Maritime
- M. Jean-Louis DEMARCO, Nature Environnement 17
- M. Denis FICHET, Société des Sciences Naturelles de la Charente-Maritime
- M. Patrick GIULIANI, Ligue pour la Protection des Oiseaux
- M. Francis GRIMAUD, Union Maritime de La Rochelle
- M. Michel LARDEUX, Mat Ré
- M. Bernard PLISSON, Grand Port Maritime de la Rochelle
- M. Nicolas MÉNARD, Directeur des Infrastructures du Grand Port Maritime de la Rochelle
- M. Maxime LEGENDRE, Chambre de Commerce et d'Industrie de Charente-Maritime
- Mme Aline GUIBORDEAU, Comité de quartier Laleu-La Pallice-La Rossignollette

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. Questions diverses
4. Visite de site

La séance démarre à 14 heures 08.

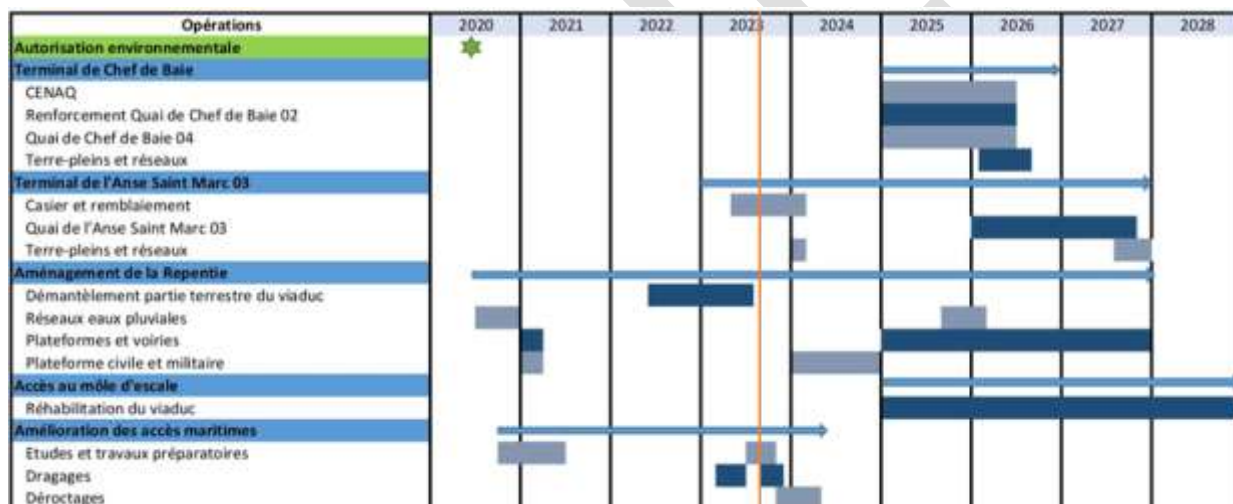
M. Bernard PLISSON souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle que le Comité d'Information et de Suivi du projet Port Horizon 2025 est prévu par arrêté préfectoral. Ce comité permet aux parties prenantes d'être informées de l'avancement des travaux d'aménagement et des résultats des mesures environnementales.

À noter que les travaux de dragage/déroctage ont démarré ou vont commencer. Les membres du Groupement (SDI-Terélian-IDRA), c'est-à-dire les entreprises de travaux et de suivi environnemental, ont donc été conviés à participer à cette réunion. Grâce à leur vision opérationnelle, ils pourront apporter des éléments d'information complémentaires et répondre aux éventuelles questions.

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

M. Nicolas MÉNARD, Directeur des Infrastructures du Port, rappelle le calendrier des 4 opérations majeures du projet :

- 2022/2023 : travaux à l'Anse Saint-Marc (démantèlement de la partie terrestre du viaduc, création de la digue et de la plateforme de l'Anse Saint-Marc 3)
- De mars 2023 à avril 2024 : travaux d'approfondissement des accès nautiques et création de souilles. Après les dragages préliminaires effectués par la Cap d'Aunis, le groupement SDI-VCT-IDRA a pris le relais en mars 2023 pour la construction de la plateforme de l'Anse Saint Marc 3. Il effectuera des dragages entre octobre 2023 et début 2024. La phase de dragage va bientôt se terminer.
- 2025/2026 : réalisation d'un quai Chef de Baie 4 et aménagement des plateformes
- 2027/2028 : réalisation d'un quai Anse Saint-Marc 3 et aménagement des plateformes.



La réhabilitation du viaduc ne fait pas partie du projet Port Horizon 2025, mais elle est indispensable pour pérenniser les accès au môle d'escale et les activités du Port. Les travaux démarreront en 2024 pour une période de 4 ans.

L'aménagement de la plateforme et de la digue de l'Anse Saint-Marc 3 s'est déroulé entre mars et octobre 2023. Les équipes construisent actuellement un terre-plein pour l'accueil des fondations d'éoliennes, destinées au champ éolien Yeu-Noirmoutier, d'ici la fin du 1er trimestre 2024. Les premiers bateaux transportant les monopieux sont attendus en février. Le quai de l'Anse Saint-Marc 3 est lié au projet de développement de la filière éolien offshore, flottant et posé. Des réflexions sont en cours pour adapter au mieux le quai aux colis lourds qui devraient arriver à La Rochelle après 2030 dans le cadre de la réalisation du parc éolien au large de l'Île d'Oléron.

S'agissant de l'amélioration des accès maritimes, les travaux de dragage ont démarré le 9 novembre. Ils prendront plus de temps que prévu : de l'ordre de 8 semaines, contre 4 semaines prévues initialement. Au-delà des difficultés opérationnelles, les entreprises doivent s'adapter aux contraintes des sites d'immersion, aux volumes de sédiments et aux aléas climatiques. Par endroit, il est nécessaire

d'approfondir les fonds par déroctage. La dérocteuse D'Artagnan est arrivée à La Rochelle le 8 décembre en provenance d'Égypte. Elle démarrera ses travaux le 21 décembre, en respectant le principe de refoulement hydraulique des matériaux vers le casier de la Repentie. 95 % des surfaces seront traitées par cette dérocteuse et 5 % — les zones les plus exiguës — seront traitées par un *dipper*, un ponton de 65 mètres de long et 15 mètres de large. Cet équipement arrivera à La Rochelle début janvier. Les travaux par le *dipper* permettront notamment d'améliorer l'accès au Port de Service aux remorqueurs.

Certaines zones ne seront pas concernées dans l'immédiat par les travaux d'approfondissement, car les conditions économiques du marché ont évolué entre 2020 et 2023. Les contraintes budgétaires ont nécessité des arbitrages. Pour ces zones, les travaux sont reportés à une date ultérieure.

M. Nicolas MÉNARD invite les membres du Groupement à se présenter.

Mme Marion BONNIN explique que IDRA est un bureau d'études spécialisé dans les suivis environnementaux. IDRA collabore ainsi avec l'entreprise SDI pour suivre les opérations de dragage/déroctage.

M. Arnaud MISTIAEN (SDI) ajoute que l'entreprise Terélian s'occupe des travaux de terrassement. Elle s'est occupée de la nouvelle digue et la nouvelle plateforme de l'Anse Saint-Marc 3.

La société SDI fait partie du groupe DEME, groupe international basé en Belgique. SDI, la filiale française est spécialisée dans les travaux de dragage/déroctage, mais également dans l'éolien off-shore. Elle a effectué de nombreux travaux en France, notamment dans les ports du Havre et de Fos-sur-Mer.

M. Nicolas MÉNARD précise que DEME a par ailleurs installé les pieux des fondations des éoliennes en mer sur le champ de Saint-Nazaire.

Il propose de présenter chaque opération en détail. La drague Cap d'Aunis de Port Atlantique La Rochelle dispose d'un puits de 1 100 m³. Elle a dragué environ 90 000 m³, pour le projet PH2025, entre mars à octobre 2023. La drague Méllina de SDI est plus imposante puisqu'elle dispose d'un puits de 3 000 m³. Elle devrait draguer environ 170 000 m³. Elle immerge les sédiments dragués au Lavardin et à Antioche.

M. Bernard PLISSON rappelle que l'arrêté préfectoral autorise le Port à draguer 550 000 m³ de sédiments. En réalité, les deux dragues devraient draguer un volume cumulé inférieur à 300 000 m³.

Mme Brigitte DESVEAUX demande s'il s'agit de l'arrêté préfectoral d'autorisation de dragage classique.

M. Bernard PLISSON répond par la négative en précisant que l'arrêté en question concerne bien des « travaux neufs ». Puis, il explique que le Port bénéficie actuellement de deux autorisations préfectorales à ne pas confondre :

- Une autorisation de « travaux neufs » qui comprend du dragage dans le cadre de Port Horizon 2025. Les 300 000 m³ évoqués ci-dessus sont cadrés par cette autorisation, y compris les 90 000 m³ de la Cap d'Aunis ;
- Une autorisation de « dragage d'entretien ». Ce dragage, réalisé toute l'année, permet d'entretenir les bassins et quais du Port face à l'envasement naturel.

M. Jean-Louis DEMARCQ s'enquiert du volume que représente le dragage d'entretien.

M. Bernard PLISSON répond que, ces 10 dernières années, le Port était autorisé à draguer 250 000 m³ par an en moyenne, avec des pointes à 300 000 m³. Dorénavant, le Port est autorisé à draguer 270 000 m³ par an en moyenne, avec des pointes à 320 000 m³. En moyenne, ces 5 dernières années, le Port drague chaque année 230 000 m³ de sédiments en place.

À noter que l'arrêté d'autorisation impose l'arrêt des travaux de dragage d'entretien durant les travaux neufs de Port Horizon 2025. Ainsi, la zone du Lavardin reste dans des limites d'usage usuelles.

Mme Brigitte DESVEAUX suppose qu'il existe des limites capacitaires.

M. Bernard PLISSON confirme. Les études de modélisation de l'étude d'impact se sont basées sur le maximum autorisé par tous les utilisateurs du site, à savoir 510 000 m³ par an. Le Port s'est également appuyé sur le retour d'expérience, car le site fait l'objet d'un suivi environnemental sérieux depuis une quinzaine d'années. Il en ressort que, jusqu'à 410 000 m³ immergés par an, le site fonctionne bien, sans s'engraisser. C'est sur ces deux éléments (modélisation et les connaissances du fonctionnement du site) que le Port s'est appuyé pour proposer les volumes qui seront immergés au Lavardin. Le surplus sera immergé à Antioche, afin de conserver le fonctionnement habituel du Lavardin.

M. Jean-Louis DEMARCQ demande que les résultats biosédimentaires du site du Lavardin soient présentés en séance.

M. Bernard PLISSON répond qu'il n'avait pas prévu de présenter ces éléments ce jour. Le site du Lavardin fait l'objet, d'un certain nombre de suivis. Il fait l'objet plusieurs fois par an, d'un suivi bathymétrique qui permet de s'assurer de l'absence d'engraissement. Il fait également l'objet d'un suivi biosédimentaire, qui permet d'étudier la macrofaune présente dans les sédiments dans et hors de la zone.

M. Jean-Louis DEMARCQ demande si M. Bernard PLISSON peut présenter le suivi biosédimentaire de l'année précédente.

M. Bernard PLISSON rappelle que les résultats des études sont rendus publics. Ils sont consultables sur l'outil SEAPOLAR via le site Internet de PALR. Année après année, les résultats montrent une biodiversité satisfaisante, tant en qualité qu'en quantité selon les indices européens de référence en matière de biodiversité benthique (M-AMBI). La zone présente inévitablement une perturbation liée aux dépôts de sédiments. La macrofaune est plutôt opportuniste. Elle apparaît au début de la vie d'un site. Le site est considéré en bon fonctionnement.

M. Jean-Louis DEMARCQ s'inquiète que le Port drague près d'un million de tonnes de sédiments cumulés par an.

M. Bernard PLISSON réfute cette affirmation. Le dragage d'entretien est interrompu pendant les travaux neufs. Cette année, l'ensemble des utilisateurs du site auront immergé environ 400 000 m³ sur le site du Lavardin, comme les autres années.

M. Jean-Louis DEMARCQ croit savoir que les sédiments se dispersent en fonction des courants.

M. Bernard PLISSON confirme. Le site du Lavardin est considéré comme dispersif. Situé proche d'un courant, il disperse les sédiments sur un axe nord/sud dans les pertuis charentais. Ces pertuis représentent des stocks de plusieurs millions de m³ de sédiments.

La qualité des sédiments fait également l'objet d'un suivi physico-chimique et d'un suivi bactériologique, dans les zones draguées et dans la zone d'immersion du Lavardin. M. Bernard PLISSON rappelle que les résultats sont publics avec une synthèse sur la plateforme Seapolar. Il informe qu'il reste disponible pour toute information complémentaire.

M. Nicolas MÉNARD explique que le site d'immersion du Lavardin est situé à 2 milles nautiques des côtes rochelaises quand le site d'Antioche est éloigné de 20 milles nautiques. Une rotation pour se rendre au Lavardin dure 1h20, contre 4h30 pour Antioche.

M. Jean-Louis DEMARCQ s'enquiert des volumes immergés à chaque rotation.

M. Nicolas MÉNARD répond que les volumes varient de 200 m³ à 700 m³ de sédiments par rotation.

M. Jean-Louis DEMARCQ en conclut que le dragage va prendre beaucoup de temps.

M. Nicolas MÉNARD répond qu'il fait confiance à l'entreprise de dragage. Comme chaque projet, il faut faire face aux éventuelles difficultés opérationnelles, qui font parfois revoir à la baisse les prévisions de rendement.

M. Bernard PLISSON informe que le Port dispose d'un mois de marge entre la date de fin annoncée par le groupement et contractualisée (31 mars) et l'échéance de l'autorisation (30 avril).

M. Nicolas MÉNARD se dit peu inquiet sur la capacité du groupement à terminer en mars. En cas d'aléas, un retard de 15 jours est toujours possible.

M. Arnaud MISTIAEN présente la dérocteuse D'Artagnan : 123 m de long, tête d'élinde de 3,5 m de diamètre, puissance sur l'élinde de 6 000 kW pour désagréger le rocher. Cet outil de forte puissance permet de travailler les rochers de la zone.

M. Nicolas MÉNARD précise qu'une conduite de refoulement des matériaux est prévue jusqu'au casier de la Repentie. Les matériaux seront déposés dans ce casier. Les eaux vont ensuite transiter dans le bassin pour se décanter avant rejet en mer. La proportion solide/eau dans la conduite est de l'ordre de 90 %-10 %. Pour 650 000 m³ de matières déroctées, il faudra gérer 6 millions de m³ d'eau. Toutes les zones déroctées du Port devront donc être connectées à une conduite, d'où de fortes contraintes d'exploitation. La navigation maritime devra s'adapter à la présence de la dérocteuse et des conduites. Malgré les travaux, l'exploitation du Port doit continuer. D'ailleurs, une partie des conduites est immergée pour que les navires puissent accéder à leur quai sous certaines conditions. L'équipement induira la perte de tirant d'eau de l'ordre de 1,20 m. Les bateaux devront donc être moins chargés pendant la durée du chantier pour les quais Lombard ou de Chef de Baie. La place portuaire a accepté cette contrainte.

M. Jean-Louis DEMARCQ demande si les 650 000 m³ incluent le travail du dipper.

M. Bernard PLISSON répond par l'affirmative.

M. Nicolas MÉNARD explique que le dipper est constitué d'un ponton surmonté d'une pelle. Il déposera les matériaux sur un chaland qui ira les amener plus loin pour une reprise par la D'Artagnan, puis, pour être refoulés dans le casier de la Repentie. Le dipper interviendra au niveau du port de service, du quai Lombard et du quai de Chef de Baie 3. Les volumes traités par le dipper sont minimes par rapport à la dérocteuse. Ils sont de l'ordre de 10 000 m³.

M. Arnaud MISTIAEN ajoute que la société SDI dispose de trois autres bateaux, notamment pour la bathymétrie, la manutention et le remorquage. L'un d'entre eux, l'Odin, est équipé de deux grosses grues permettant d'assembler les conduites.

M. Nicolas MÉNARD souligne que les moyens de PALR sont également mobilisés. Le Port effectue des relevés bathymétriques contradictoires qu'il partage avec le groupement pour s'assurer du bon niveau de dragage. Un travail d'étalonnage a été réalisé en amont.

M. Bernard PLISSON présente les données du suivi environnemental, qui sont accessibles en cliquant sur le lien <https://seapolar.larochelle.port.fr> ou via le site Internet du Port. L'outil SEAPOLAR permet d'accéder notamment à des fiches de synthèse soit techniques soit environnementales dans le cadre des travaux.

M. Nicolas MÉNARD explique la présence des 5 sondes disposées en mer avec différents capteurs.

M. Bernard PLISSON rappelle le contexte réglementaire relatif à la qualité des sédiments. La circulaire n° 2000-62 du 14 juin 2000 (référentiel de qualité des sédiments marins ou estuariens), complétée par les arrêtés du 9 août 2006, du 23 décembre 2009, du 8 février 2013 et du 17 juillet 2014, établit des niveaux de qualité N1 et N2 permettant :

- D'estimer l'incidence que peut avoir la mobilisation des matériaux devant être dragués et/ou immergés ;
- D'orienter la gestion des futurs déblais de dragage (immersion/dépôt à terre).

Ces seuils de qualité portent sur les polluants suivants : les métaux lourds, le polluant organique PCB, les 16 HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques), ainsi que le TBT (tributylétain), un antifouling interdit depuis quelques années. En fonction des résultats obtenus, des solutions de traitement des sédiments doivent être trouvées : immersion ou traitement à terre.

M. Jean-Louis DEMARCQ demande s'il existe des textes réglementaires plus récents.

M. Bernard PLISSON annonce qu'un texte sera normalement publié le 1^{er} janvier 2024 pour une application en 2025. Il fixera un seuil supplémentaire au-delà duquel il sera interdit d'immerger les sédiments. En Charente-Maritime, la DDTM interdit déjà l'immersion des sédiments dépassant le seuil N2.

Mme Brigitte DESVEAUX demande si les déchets faiblement radioactifs sont concernés par les textes réglementaires.

M. Bernard PLISSON répond que ces sédiments ne sont pas réglementés au niveau national. Toutefois, l'étude d'impact locale se doit d'analyser cette problématique quand on est concerné localement. PALR a étudié cet élément à deux reprises.

En 2017, une opération de prélèvement des sédiments par carottage avait été menée sur 26 stations à une profondeur de 0 à 2,5 m. Le carottage permet de mesurer la qualité des sédiments à différentes profondeurs. Des échantillons ont été créés avec un mélange de sédiments extraits de plusieurs carottages à une même hauteur ; ce qui a permis de calculer des moyennes pour une profondeur « haute », « basse » et « milieu ». Cette méthode d'échantillonnage permet de couvrir l'ensemble d'une zone avec un ajustement entre l'effort d'analyse et le coût. Le programme impliquait 17 analyses, soit un nombre largement au-delà des préconisations de la réglementation.

M. Jean-Louis DEMARCQ s'enquiert de l'identité de l'organisme chargé des analyses.

M. Bernard PLISSON explique que les analyses sont effectuées par des laboratoires accrédités « Cofrac » et sélectionnés à l'issue d'une consultation.

M. Jean-Louis DEMARCQ demande si ces laboratoires sont indépendants.

M. Bernard PLISSON répond par l'affirmative. Evidemment, PALR les rémunère pour leur prestation.

En 2017, des analyses granulométriques, physico-chimiques et radiochimiques ont été conduites sur les zones du Lavardin et d'Antioche. Elles visaient notamment la détection de certains radionucléides de la chaîne du Thorium 232, c'est-à-dire le contaminant lié à l'activité historique de Rhône-Poulenc. Des tests d'écotoxicité ont également été réalisés sur des larves d'huîtres en cas de dépassement du seuil N1. Il a résulté de ces études que les sédiments étaient compatibles avec la réglementation autorisant le dragage et l'immersion des déblais de dragage. Un seul dépassement du seuil N1 a été constaté, sans contamination avérée en matière de radiologie. Au niveau de la zone d'immersion du Lavardin et d'Antioche, les analyses n'ont pas montré pas de contamination significative.

Une deuxième campagne a été lancée en 2019 dans le cadre du projet d'aménagement Port Horizon 2025. Un laboratoire de l'Université de Bordeaux a réalisé 22 analyses sur 14 stations, avec parfois une analyse tous les 50 cm en fonction des carottes. Les analyses ont confirmé les résultats de 2017, à savoir « absence de contamination significative, quelques dépassements du seuil N1 (paramètres HAP sur 2/3 échantillons) mais absence d'écotoxicité ». Si les sédiments prélevés en 2019 à PALR semblent bien présenter des traces infimes de la contamination historique en Th232, la qualité radiochimique des sédiments reste satisfaisante en comparaison de l'activité radiochimique globale du sédiment et des teneurs en Th232 observées dans les pertuis charentais

M. Jean-Louis DEMARCQ signale que le Thorium 232 ne se trouve pas à l'état naturel.

M. Bernard PLISSON l'admet. Toutefois, la qualité des sédiments a été jugée satisfaisante. Le laboratoire n'a révélé aucune activité préoccupante en Th232 dans les sédiments de 2017 et 2019. Le Th232 anthropique identifié est responsable de moins 1 % de la radioactivité naturelle locale estimée.

Mme Brigitte DESVEAUX remercie le Port de procéder à ces analyses qui vont plus loin que ce qui est demandé réglementairement et de contribuer à la transparence sur ce sujet. En tant qu'élue, elle estime que cette tâche relève de l'État et la collectivité. Ainsi, la population cesserait de fantasmer sur les toxicités éventuelles liées à l'ancienne activité de Rhône Poulenc.

M. Bernard PLISSON rappelle que les résultats des deux campagnes d'analyse ont été présentés à l'Autorité environnementale, au conseil de gestion du Parc Marin et lors de l'enquête publique. Ils n'ont pas soulevé de questions ou remarques sur le Thorium 232 en particulier.

M. Jean-Louis DEMARCQ demande confirmation que les carottages de 2,5 m correspondent à la profondeur maximale du dragage.

M. Bernard PLISSON confirme. Au-delà de 2,5 m, le terrain est calcaire. Les dépôts géologiques étant plus anciens, le risque de contamination est inexistant.

M. Jean-Louis DEMARCQ demande si la DDTM procède à des analyses en parallèle.

M. Matthieu BRUNET répond par la négative. Les analyses sont effectuées dans le cadre des dossiers de demande d'autorisation de dragage. Elles sont assez nombreuses en Charente-Maritime, d'où une bonne connaissance de la qualité sédimentaire dans les zones draguées. Les résultats sur les paramètres réglementaires sont satisfaisants dans l'ensemble. Quelques dépassements du seuil N1 sont parfois constatés, principalement sur le paramètre hydrocarbures. Généralement, quand le seuil N2 est dépassé, cela concerne d'anciens secteurs qui ne font plus l'objet d'entretien. Les opérations de dragage/immersion y sont alors interdites réglementairement. Le gestionnaire portuaire essaie, dans ce cas, de trouver des filières de valorisation pour que les sédiments de cette zone ne soient pas rejetés dans le milieu. Tel n'est pas le cas ici. Les résultats des analyses menées par PALR et étudiés par les services de l'État n'ont pas révélé d'alertes particulières. L'instruction réglementaire du dossier exigeait un plan d'échantillonnage représentatif des opérations à venir et des analyses de contaminants au-delà des paramètres légaux, notamment des contaminants historiques potentiels.

Pour information, il existe un dispositif de suivi de qualité de sédiments dans les secteurs portuaires, appelé « réseau REPOM ». L'État est chargé de la mise en œuvre de ce programme. En Charente-Maritime, le réseau REPOM concerne 5 secteurs portuaires, avec des prélèvements réalisés tous les 3 ans. La liste de paramètres est beaucoup plus large que celle du référentiel réglementaire. Elle n'est donc pas adaptée aux besoins de Port Horizon 2025.

M. Bernard PLISSON fait remarquer que, dans le cadre du projet, PALR mène un nombre impressionnant de suivis de la qualité des sédiments à l'extérieur de la zone portuaire. À date, une quarantaine de points de suivi sont recensés, à chaque endroit où un enjeu lié aux travaux ou à la sensibilité du milieu a été identifié. L'objectif est de dresser un état des lieux initial avant les opérations de dragage. Des analyses post-dragage (bathymétrique, chimique, macrofaune benthique biomasse, ressource halieutique) permettront de vérifier l'absence d'incidence et en particulier de dispersion significative de contaminants dans le cadre des opérations.

M. Jean-Louis DEMARCQ réitère sa suggestion de casiers bivalves.

M. Bernard PLISSON annonce que cet élément sera intégré au futur marché de suivi environnemental sur l'eau et les sédiments. Le renouvellement de ce marché est en cours pour une durée de 4 ans. Il est prévu de positionner des bivalves au droit des zones de dragage et d'immersion, afin de doser les polluants dans la chair des coquillages. Ce suivi sera complémentaire aux autres suivis. Le protocole reste à définir, mais la question est posée aux bureaux d'études.

Mme Marion BONNIN liste les enjeux environnementaux qui ont été identifiés dans le cadre de l'opération de dragage/déroctage :

- Le maintien d'une qualité de l'eau satisfaisante notamment pour l'activité conchylicole (enjeu majeur lors des travaux d'approfondissement des accès maritimes) ;
- La prise en compte des habitats et espèces, protégées pour certaines d'entre-elles (avifaune), lors des travaux notamment au niveau de La Repentie ;
- La prise en compte des espèces marines (espèces vivantes sur le fond : peuplements benthiques) lors des opérations de dragage et de clapage ;
- La prise en compte des mammifères marins lors des opérations génératrices de bruits sous-marins importants
- La maîtrise des nuisances sonores pour les riverains (trafic de camion, travaux...) ;
- La prise en compte des sites Natura 2000 et du Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis.

Mme Marion BONNIN indique que, face à ces enjeux, différents suivis ont été mis en place. S'agissant de la qualité de l'eau, la dérocteuse déchargera les matériaux dans le site de la Repentie via des conduites flottantes et immergées. Des diguettes internes permettront de faire décanter les matériaux. Les sédiments se déposeront au fond des lagunes. La plupart des particules fines resteront piégées dans ce grand casier de décantation. L'eau passera ensuite dans un bassin de clarification avant d'être pompée et rejetée en mer. Pour une meilleure clarification des eaux, le chemin hydraulique doit être le plus long possible. La qualité des eaux, notamment leur turbidité, sera mesurée au niveau du bassin de clarification et au niveau du point de rejet. Ce dispositif de suivi est conforme aux exigences de l'arrêté préfectoral. Des mesures seront effectuées toutes les 5 minutes, avec une mise à jour de la plateforme toutes les 15 minutes. En cas d'alerte sur la turbidité ou sur le débit, le groupement pourra agir immédiatement.

M. Maxime LEGENDRE demande si les fines restent dans le casier.

Mme Marion BONNIN le confirme.

M. Jean-Louis DEMARCQ s'enquiert des mesures qui seront prises en cas de dépassement du seuil de turbidité.

Mme Marion BONNIN explique que la première action consiste à vérifier les mesures. Si l'alerte est avérée, alors les rejets sont temporairement arrêtés jusqu'à un retour normal du milieu. Toutes les actions sont cadrées par l'arrêté préfectoral.

En complément des exigences de l'arrêté préfectoral, le groupement a proposé :

- Un suivi de la turbidité sur le site d'Antioche de sorte à disposer d'un retour d'expérience sur le caractère dispersif du site. Deux campagnes ont d'ores et déjà été effectuées, dont une à marée montante et une à marée descendante. L'objectif était de prendre des mesures une heure avant et une heure après les clapages. Les résultats ne révèlent aucune problématique de turbidité.
- Un suivi bio-acoustique sous-marin pendant l'opération de déroctage. Ce suivi permettra de détecter la présence éventuelle de mammifères et d'adapter les opérations en fonction de la présence ou non de mammifères.

M. Bernard PLISSON précise que la turbidité sera suivie avant les rejets. En cas de dépassement du seuil retenu (1g/l), les rejets sont suspendus. Le groupement a mis en place un suivi supplémentaire à proximité du point de rejet et via les sondes du Port.

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

M. Bernard PLISSON rappelle qu'une mesure d'évitement, 13 mesures de réduction, 4 mesures de compensation et 10 mesures d'accompagnement sont prévues dans le cadre du Port Horizon 2025. Le détail est disponible via le lien suivant : <https://www.larochelle.port.fr/nous-connaître/amenagements/port-horizon-2025/>.

M. Bernard PLISSON propose d'approfondir les deux sujets d'actualité en 2023 : les zones de compensation pour la nidification des oiseaux et la mesure d'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

Mesure de compensation des incidences sur les oiseaux nicheurs

Le plan prévoyait la mise en place de deux zones terrestres pour compenser l'autorisation de détruire un habitat favorable à la nidification des oiseaux. Il faut savoir que des oiseaux ont niché au sein de la zone de la Repentie. Une première zone de compensation a été mise en place au nord de la Repentie et une autre à côté du port de pêche à Chef de Baie. Sur ces deux zones, 47 espèces d'oiseaux ont été observées, dont 24 ont montré des indices de reproduction. Lors de l'étude d'impact sur le site de la Repentie, 10 espèces d'oiseaux protégés avaient été repérées : Cisticole des joncs, Cochevis huppé, Échasse blanche, Fauvette grisette, Gravelot à collier interrompu, Linotte mélodieuse, Petit Gravelot, Pipit rousseline, Tadorne de Belon et Traquet motteux. PALR et la DREAL avaient défini des objectifs de nidification sur 30 ans pour les deux sites de compensation. Après une période de 4 ans, certains objectifs sont déjà atteints, voire dépassés. 9 espèces sur 10 ont déjà niché sur les sites de compensation. Un plan de gestion permet de corriger l'aménagement d'une année à l'autre, hors période de nidification : création de zones en eau sur certaines zones, retrait des espèces invasives, etc. Les résultats sont plutôt satisfaisants.

Mesure d'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

La protection cathodique permet de réorienter la corrosion de l'ouvrage métallique immergé dans l'eau vers l'anode, en l'usant. L'étude porte sur l'impact de cette protection cathodique sur le milieu. Une thèse a été rédigée sur le sujet, en collaboration avec l'Université de La Rochelle. Les résultats mettent notamment en lumière une absence d'impact significatif de l'indium sur les bivalves. L'indium constitue une alternative à certaines protections cathodiques. PALR privilégie les anodes à faible teneur en zinc.

M. Nicolas MÉNARD précise que la norme permet jusqu'à 5 % de taux de zinc. PALR a ramené ce taux à 3 %. Dans le cadre du programme de recherche, les fabricants cherchent à développer des anodes sans zinc.

M. Jean-Louis DEMARCQ estime que l'action de l'aluminium et du zinc sur les milieux n'est pas négligeable.

M. Bernard PLISSON répète que les bivalves placés à proximité immédiate des anodes dans des conditions normales de fonctionnement n'ont pas été impactées.

M. Michel LARDEUX signale que le Professeur LE GALL était très critique à l'égard de l'action de protection des pertuis, de la pollution historique des terres rares, ainsi que sur les méthodes de carottage et d'analyse.

M. Bernard PLISSON l'admet. Le Professeur LE GALL avait été très critique notamment sur le plan d'échantillonnage de la campagne de 2017, mais pas sur celle de 2019. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la campagne de 2019 a été menée si rapidement. L'objectif était de parvenir à un consensus scientifique avec le Professeur LE GALL. L'effort d'échantillonnage, en comparaison à ce qui est fait habituellement, était loin d'être négligeable et largement au-delà des exigences réglementaires.

M. Michel LARDEUX annonce que l'association Mat Ré a financé des mesures réalisées par des laboratoires privés. Les résultats ont été communiqués à M. Le Préfet pour analyse par ses services. Ils constitueront une base de référence, puisque les sites sont dispersifs, sur les conséquences que cela pourrait avoir, par exemple sur les eaux de baignade. L'objectif n'est pas de remettre en cause les analyses effectuées par les services publics, mais c'est tout d'abord à titre éducatif et pour lever des doutes.

M. Bernard PLISSON demande si ce sont des mesures d'eau ou de sédiments

M. Michel LARDEUX répond que ce sont uniquement des mesures d'eau

M. Bernard PLISSON en prend note. D'innombrables mesures d'eau sont déjà réalisées, dans le cadre de suivi réglementaire, de recherches universitaires ou encore de suivi de maître d'ouvrage. Il pourrait être intéressant de bancariser toutes ces données, afin qu'elles soient réutilisées par tous les acteurs concernés d'une année sur l'autre. L'Université travaille actuellement sur le sujet. PALR souhaiterait contribuer à la réflexion dans le cadre du Schéma directeur des dragages. Il serait dommage que toutes ces données relatives à la qualité des sédiments soient perdues.

M. Matthieu BRUNET informe que le Parc Marin travaille également sur le sujet de la bancarisation des données et de la mise à disposition des suivis.

M. Denis FICHET s'interroge sur le type d'analyses demandées par Mat Ré.

M. Michel LARDEUX précise que l'analyse est biologique et bactériologique. Elle porte également sur les métaux.

M. Denis FICHET est très étonné, car quasiment aucun laboratoire français ne propose des analyses de métaux dissous dans l'eau de mer. Il s'interroge également sur le protocole.

3. Questions diverses

Mme Brigitte DESVEAUX évoque le projet d'éolien au large d'Oléron. Plusieurs lauréats proposent leur offre d'aménagement. Le Port de La Rochelle s'est positionné pour accompagner cette filière. Elle évoque la seconde étape du champ d'atterrissage. Plusieurs sites sont pressentis donc la zone du Port de commerce. Le choix n'a pas encore été acté.

M. Bernard PLISSON confirme. L'État est chargé de sélectionner ces sites.

Mme Brigitte DESVEAUX demande si PALR s'est préparé à l'éventualité d'être sélectionné et s'interroge sur l'impact d'un tel projet sur les aménagements prévus dans le cadre de Port Horizon 2025.

M. Nicolas MÉNARD répond que PALR est en discussion active avec RTE sur le sujet. Deux secteurs étaient pressentis : Châtelailon et Chef de Baie/Repentie. La deuxième option semble être privilégiée. RTE étudie un atterrissage au niveau du Belvédère ou du port de pêche, avec une traversée du Port de commerce pour rejoindre la rocade. PALR préférerait une solution sans traversée du Port.

M. Nicolas MÉNARD assure que ce tracé n'a pas d'interaction avec le projet Port Horizon 2025.

M. Bernard PLISSON signale que ce projet présente de nombreux enjeux : enjeux économiques, techniques, environnementaux, vulnérabilité par rapport au changement climatique, acceptabilité du public, etc. Le Port n'est pas opposé au projet, sous réserve que ses propres enjeux soient pris en compte. Les contraintes ne doivent pas être inacceptables pour le fonctionnement de la place portuaire.

Mme Brigitte DESVEAUX souligne que le projet sera porté à la connaissance de la population via une enquête publique.

4. Visite de site

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur PLISSON lève la séance à 15 heures 37 pour procéder à la visite du site.