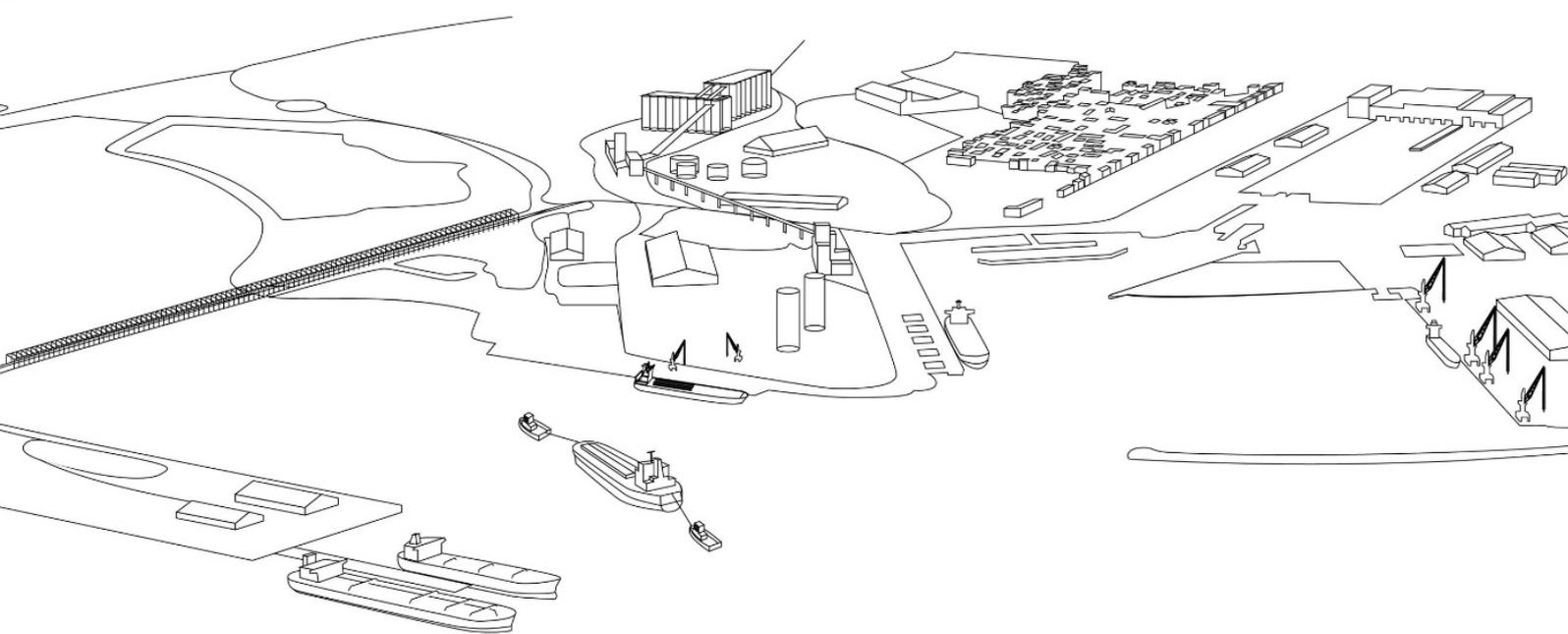


PORT HORIZON 2025

LE MONDE CHANGE, VOTRE PORT S'ADAPTE

PRISE EN COMPTE DU BILAN DU GARANT



29 juin 2018

Dans le cadre de son projet « Port Horizon 2025 », Port Atlantique La Rochelle prévoit de réaliser dans les prochaines années plusieurs opérations d'aménagement. Afin d'effectuer une large concertation et de prendre en compte tous les enjeux sociétaux et environnementaux, il a saisi de sa propre initiative la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a décidé le 4 octobre 2017 de la mise en place d'une concertation préalable avec garant et qui a ensuite validé la démarche proposée le 10 janvier 2018.

L'objet de ce projet est d'accompagner les changements en cours et d'anticiper ceux de demain pour accueillir avec efficacité les navires de commerce en tenant compte du contexte mondial : évolution des échanges commerciaux et de la consommation ayant favorisé la massification des flux de marchandises. Cette évolution a entraîné une croissance régulière de la taille des navires et l'un des enjeux majeurs pour le Port est de s'adapter à cette nouvelle donne et d'intégrer les enjeux de développement durable et de transition énergétique.

Le projet « Port Horizon 2025 » permettra de transformer l'espace portuaire pour conserver une compétitivité cruciale en consolidant les filières historiques du Port tout en permettant le développement de nouvelles filières répondant à ces enjeux. Plateforme compacte disposant de peu de foncier disponible, le Port doit aménager de nouveaux espaces de chargement et de déchargement parfaitement connectés aux réseaux routiers et ferroviaires. Il doit également améliorer la performance de son organisation logistique à terre afin de préserver sa compétitivité et la valeur ajoutée apportée au territoire.

« Port Horizon 2025 » comprend quatre opérations : l'adaptation du terminal de Chef de Baie, la création d'une structure d'accostage pour l'Anse Saint-Marc et l'aménagement de la plateforme de La Repentie, en passant par l'approfondissement nécessaire des accès nautiques. Ce sont autant d'opérations pour la plupart décrites dans le projet stratégique 2014-2019 du Port, approuvé par son Conseil de Surveillance.

La démarche de concertation publique préalable s'est déroulée du 1^{er} février au 18 mars 2018. Elle a créé un espace de dialogue impliquant les citoyens de manière active dans l'élaboration du projet. Le 2 mai 2018, la CNDP a pris acte du bilan du garant établi à l'issue de cette concertation et l'a chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Dans le présent document, le Port précise les suites qu'il a données ou qu'il engagera sur l'ensemble des points mentionnés dans le rapport du garant, confirmant ainsi son plein engagement dans la prise en compte de l'ensemble des remarques et propositions formulées lors de la concertation publique qui permettent d'améliorer son projet.

Ce document est ainsi structuré en trois parties reprenant explicitement les éléments du rapport du garant, dont les citations sont mentionnées en italique, et indiquant les suites données ou envisagées par le Port :

I – Partie « Résultats de la concertation » du rapport du garant

Sous-partie I.1. – « Appréciation de la démarche »

Sous-partie I.2. – « Points de consensus »

Sous-partie I.3. – « Principaux points de préoccupation »

Sous-partie I.4. – « Autres sujets et propositions »

II – Partie « Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public à mettre en œuvre » du rapport du garant

III – Avis du Port sur les enseignements de la concertation et engagements

I – Partie « Résultats de la concertation » du rapport du garant

Sous-partie I.1. – « Appréciation de la démarche »

Port Atlantique La Rochelle partage l'appréciation que porte le garant sur le fait qu' « à quelques exceptions près, le projet Port Horizon 2025 recueille [...] un large consensus auprès de la population ».

Le Port confirme que ce « consensus exprimé est aussi le fruit d'un continuum d'information et de concertation développé par le Port de longue date auprès des acteurs locaux, de l'insertion du projet dans un cadre stratégique largement débattu et validé, d'un portage politique fort par les collectivités et la communauté socio-économique, [et] d'une relation suivie avec les riverains ».

Cette démarche, dont les enseignements et les informations recueillies sont jugés particulièrement bénéfiques par le Port, vient utilement compléter et objectiver un engagement et des pratiques de concertation existantes.

Sous-partie I.2. – « Points de consensus »

« L'argument majeur développé en faveur du projet Port Horizon 2025 est l'enjeu économique de développement, d'attractivité et de compétitivité pour le port et la communauté portuaire d'une part, pour son hinterland et l'ensemble du territoire rochelais d'autre part. La raison principalement invoquée est le poids de l'activité portuaire dans l'économie locale et l'emploi, dont le nombre généré par le Port sur le territoire de la communauté d'agglomération est de 1715 selon l'Insee (dernières statistiques publiées). Le Port reçoit ainsi un soutien explicite de nombreux acteurs de la filière, entreprises et salariés, opérateurs (pilotage, remorquage, manutention...) ou sous-traitants. »

Outre les emplois directs (1 715 sur la communauté d'agglomération de La Rochelle à fin 2015), le Port génère globalement 16 400 emplois directs, indirects et induits (étude Artelia, décembre 2013). Souvent désigné sous l'appellation « poumon économique » de l'ex-Région Poitou-Charentes, le Port est un équipement structurant au service du développement du territoire. Sur les dix-neuf contributions reçues par voie électronique, quatorze émanaient d'entreprises portuaires confirmant leur fort soutien au projet Port Horizon 2025 et sur la nécessaire adaptation de ses infrastructures.

« Viennent ensuite les raisons opérationnelles, notamment la nécessité de la mise en conformité des capacités d'accueil du port avec les nouvelles normes de la navigation commerciale (massification et gabarit des navires). »

Le sous-titre du projet d'aménagement « Port Horizon 2025 » est : « Le monde change, votre port s'adapte ». L'enjeu pour le Port d'être en capacité de s'adapter au contexte international de forte concurrence et d'évolution des flux commerciaux internationaux est en effet majeur. Les nombreuses contributions reçues, en particulier de la part des entreprises, mais pas seulement, témoignent de la bonne compréhension de cet enjeu et du bien-fondé de ce projet qui répond clairement aux attentes.

« La posture d'écoute et la démarche de dialogue dont le Port a su faire preuve avec les parties prenantes, appréciées du public, sont fréquemment mentionnées en complément d'un avis sur le fond, et considérées comme une garantie de bonne fin pour l'avenir. »

Cette posture d'écoute et de dialogue « dont le Port a su faire preuve » est le reflet d'un engagement et d'une volonté bien réels. Elle s'est concrétisée en amont de la concertation, notamment au travers d'ateliers avec les parties prenantes associées (à partir de mars 2017), d'informations délivrées dans la newsletter mensuelle du Port, sur son site Internet et ses réseaux sociaux dès septembre 2017. Elle se poursuivra bien entendu tout au long de la vie du chantier lié au projet d'aménagement.

Sous-partie I.3. – « Principaux points de préoccupation »

« Le premier sujet de préoccupation (exprimé tant par les associations que les riverains ou les collectivités) est l'impact du dragage et du déroctage sur le milieu marin, à court, moyen et long terme. Quelles solutions techniques seront retenues et quelle surveillance sera observée, notamment pendant les phases de travaux, pour éviter une dégradation de l'environnement (préservation des fonds marins, turbidité et qualité de l'eau, impacts sur les activités conchylicoles...) ? La fragilité des sites (pertuis) et la sensibilité des activités sont citées de façon récurrente. »

La nécessaire maîtrise de l'impact des opérations de dragage et de déroctage du projet Port Horizon 2025 est en effet un enjeu majeur identifié par l'équipe projet de Port Atlantique La Rochelle.

Le Port a la volonté de prendre en compte cet enjeu par :

- un état des lieux précis du milieu récepteur et des conditions naturelles de la zone projet : c'est-à-dire en connaissant de façon détaillée la qualité physique, chimique et biologique des sédiments à draguer, en qualifiant les habitats des zones à draguer et des zones d'immersion des sédiments, en approfondissant la connaissance des conditions naturelles de l'aire d'étude du projet (hydrodynamisme, turbidité...) et enfin en caractérisant la sensibilité du milieu et des usages pour cette même aire d'étude. Pour cette phase, le port a d'ores et déjà réalisé un grand nombre de mesures et caractérisation in situ.
- Une caractérisation des phénomènes dispersifs de matières en suspension attendus lors des opérations d'immersion de sédiments ou de refoulement d'effluents aqueux issus des opérations de déroctage. Pour cette phase, le port a effectué des tests en laboratoire permettant de caractériser le comportement des sédiments, et a aussi eu recours à des modélisations 3D des phénomènes dispersifs intégrant les conditions naturelles du milieu et permettant de tester différentes conditions de rejet.
- des moyens adaptés des meilleures pratiques en matière de travaux maritimes pour maîtriser les impacts du dragage et du déroctage, et qui seront mis en œuvre selon la séquence ERC (Eviter, Réduire Compenser) : choix de la saisonnalité pour les opérations, recours à plusieurs sites d'immersion des sédiments de dragage, mesures destinées à capter les matières en suspension telles que la décantation en casier des eaux issues du déroctage, le choix judicieux du point et des modalités de rejet de ces mêmes eaux, la mise en place d'un réseau de sondes de contrôles en mer et enfin l'asservissement du rejet à une sonde de mesure permettant de stopper celui-ci en cas de dépassement d'une teneur seuil de matières en suspension. Ce dernier point constituera une garantie forte sur la qualité des effluents aqueux de déroctage.
- un suivi adapté de la qualité du milieu avant, pendant et après le chantier.

« Les conséquences logiques du développement de l'activité portuaire, successif à l'accroissement de ses capacités, sur les circulations routière et ferroviaire (en dépit du succès escompté du report modal route-fer), est la seconde préoccupation, particulièrement relevée par les riverains du quartier de La Pallice qui craignent une augmentation proportionnelle des nuisances (bruit, pollution, encombrement...) »

Le développement attendu de l'activité portuaire, une fois que l'ensemble des quais et plateformes prévus au projet Port Horizon 2025 seront disponibles, devrait conduire au passage portuaire à moyen terme d'environ 12 millions de tonnes de marchandises par an, contre 9,8 millions de tonnes en 2015.

Port Atlantique La Rochelle va poursuivre sa politique de développement du report modal ferroviaire par des actions innovantes, profitant de son expérience dans ce domaine, mais aussi développer du report vers le mode maritime par cabotage en faisant du terminal de Chef de Baie un hub pâte à papier.

Ces mesures essentielles du projet vont de fait permettre de ne pas augmenter la circulation de poids-lourds, et donc l'encombrement routier aux abords du Port. De plus, des mesures sont et vont être prises afin de ne pas augmenter les nuisances pour les riverains.

Un plan de déplacement interentreprises incitera les salariés de la place portuaire à utiliser des modes de transports collectifs ou « doux » pour leurs trajets domicile-travail.

Port Atlantique La Rochelle promouvra l'usage d'énergies de moins en moins émissives sur la zone portuaire (Gaz ou biogaz, électricité). Cette action sera d'autant plus efficace qu'elle sera collective, que ce soit grâce à l'animation de la démarche MER (Matières et Energie Rochelaise), projet d'économie circulaire de la place portuaire de La Rochelle et dans le cadre plus vaste du projet « La Rochelle Territoire Zéro Carbone » auquel le Port contribue activement au côté de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et d'autres acteurs du territoire (Ville, Université de La Rochelle et zone d'activité Atlantech).

« Les rejets de toute nature, particulièrement la pollution de l'air (gaz, poussières...) font l'objet d'une grande sensibilité, y compris dans la situation d'exploitation actuelle du site. »

En tant que « port de vrac » et du fait de sa proximité géographique avec le quartier urbain de La Pallice, Port Atlantique La Rochelle est sensibilisé et agit depuis plus de 10 ans pour l'amélioration de la qualité de l'air et en particulier l'émission des poussières fines (PM10) et très fines (PM2,5).

Le sujet des poussières fines et très fines n'est d'ailleurs pas une spécificité portuaire ; la question de la qualité de l'air est une préoccupation de santé publique internationale suivie de près par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur tous les continents.

Pour les autres polluants réglementés, oxydes de soufre (SOx), oxydes d'azote (NOx), Ozone, Benzène, des mesures réalisées en 2009 ont montré l'absence d'impact significatif de l'activité portuaire en comparaison des autres sources urbaines.

A La Pallice, le quartier mitoyen du port, la qualité de l'air est suivie au moyen d'une station de mesure financée par le Port, des entreprises portuaires, la Ville et la Communauté d'agglomération. Elle est exploitée par Atmo Nouvelle-Aquitaine, organisme de référence pour la mesure de la qualité de l'air. Les données issues de ce suivi sont publiques, disponibles et mises à jour en continu sur le site Internet www.atmo-nouvelleaquitaine.org.

Si l'activité portuaire peut encore aujourd'hui participer à de dégradations temporaires et modérées de la qualité de l'air pour ce qui est des poussières fines (PM10), elle est sans impact pour ce qui est des poussières très fines (PM2,5).

Ainsi, pour les PM10 et les PM2,5, la qualité de l'air sur le quartier de La Pallice est conforme à la réglementation et aux objectifs de qualité fixé par la France et l'Union Européenne.

De plus, la situation s'est significativement améliorée depuis le début des mesures permanentes en 2012 et ce grâce à des mesures organisationnelles et à des investissements importants des opérateurs des filières vrac et céréales du port.

Dans les prochaines années, le Port attend des opérateurs une poursuite des améliorations engagées avec en particulier la mise en service d'outils de manutention utilisant les meilleures techniques disponibles en matière de dépoussiérage.

Le Port entend les préoccupations des riverains en matière de qualité de l'air. Ce sujet restera l'une de ses priorités environnementales. Le port poursuivra son effort de suivi. En fonction de l'émergence de nouvelles problématiques ou de l'implantation de nouvelles activités, il fera réaliser des suivis spécifiques et adaptés en coordination avec les parties prenantes et engagera les éventuelles actions requises.

« L'incertitude sur la nature des activités (aujourd'hui pour la plupart encore au stade d'hypothèses, comme le développement de l'éolien en mer) et les caractéristiques indéfinies des superstructures à accueillir suscite également des interrogations et des inquiétudes (risques technologiques, insertion paysagère, effets collatéraux...). »

Le rythme relativement lent du déploiement des projets portuaires, lié à leur ampleur, à la durée des études techniques et environnementales, à celle de leur instruction et enfin à la durée des travaux, nécessite une importante anticipation ; Au minimum de 5 ans entre l'émergence d'un projet et la mise à disposition des premières infrastructures.

De ce fait, les ports sont amenés à anticiper dans leurs projets, les évolutions attendues en termes de filières portuaires et les attentes de leurs futurs clients.

Pour cela, ils élaborent des projets stratégiques d'une durée de 5 ans qui s'appuient sur des études d'évolution des filières et des caractéristiques des navires, ou sur l'observation des évolutions de l'activité économique et des planifications publiques en matière énergétique, par exemple.

Le projet Port Horizon 2025, s'appuie sur de telles études. Il accompagne des évolutions connues et déjà observées telles que l'augmentation de la taille des navires. Il vise à améliorer la compétitivité du port sur ces filières déjà existantes telles que la pâte à papier et les conteneurs et prépare l'émergence de nouvelles filières, telles que les énergies marines renouvelables pour lesquelles le port est d'ores et déjà sollicité (à titre d'exemple, pour la réalisation du champ éolien offshore au large de Saint-Nazaire).

En parallèle de la construction du dossier de demande d'autorisation d'aménager, le port est en contact avec les acteurs des filières concernées. Cela lui permet d'affiner progressivement le besoin du marché et la réponse qu'il apporte.

Les clients seront retenus pas le port sur la base d'appels à projets ou de consultation intégrant des critères sociétaux tels que la prise en compte et la maîtrise des aspects environnements. Ils seront soumis et respecteront la réglementation environnementale et seront invités à adhérer à la charte de développement durable de la place portuaire qui nécessite l'engagement de l'entreprise signataire à développer des actions en faveur du développement durable dans toutes ses dimensions.

L'engagement financier du Port à construire l'infrastructure pour laquelle il a sollicité une autorisation interviendra en fin de processus au moment de la notification du marché de construction. A ce stade les besoins des acteurs seront largement consolidés. Dans certains cas, la construction du terminal portuaire ne débutera que lorsque le port aura préalablement contractualisé avec le client de son infrastructure.

« Plusieurs avis pointent l'incompatibilité du paysage industriel du port avec les sites touristiques protégés de l'Île de Ré. »

Le port de commerce est présent à La Pallice depuis 1890. Depuis cette période, il est en perpétuelle évolution tant pour ses activités que par les paysages qu'il donne à voir.

Ainsi, après la fermeture d'activités industrielles emblématiques au cours des années 70 et 80 comme le « Phosphogvano » ou les chantiers navals. Il a repris une phase de croissance dès la fin des années 80 avec la construction du terminal de Chef de Baie qui s'est intensifiée depuis 2006 avec la livraison progressive du terminal de l'Anse Saint Marc. En parallèle, les territoires qui le bordent, agglomération de La Rochelle et île de Ré ont également fortement évolués.

Le contraste entre les paysages portuaires et les paysages naturels de l'île de Ré est incontestable. Toutefois, contraste ne signifie pas incompatibilité.

Les structures portuaires et les navires accueillis s'imposent par leur dimension. Mais ce caractère exceptionnel des ouvrages portuaires et de l'activité du port en général, suscite un intérêt, voire un attrait, pour le public. En témoignent les presque 5500 personnes qui ont visité le port lors de la journée Port Ouvert du 10 juin 2018 et leurs témoignages.

Quelle que soit la sensibilité du public quant à ses paysages, nécessairement personnelle et portant sa part de subjectivité, Port Atlantique La Rochelle souhaite traiter le sujet de la qualité des paysages qu'il offre à voir.

Il vient de débiter une démarche de long terme d'élaboration et mise en œuvre d'un schéma directeur paysager. Cette action vise tout d'abord à définir les enjeux paysagers dans et autour du port, de près comme de loin (y compris, tels que perçus depuis l'île de Ré), de jour comme de nuit.

Ce schéma est en cours d'élaboration et associe les parties prenantes directement concernées telles que le comité de quartier, les collectivités (La Rochelle et Rivedoux plage) ou encore l'Architecte des Bâtiments de France. Il se déploiera ensuite sur une période de 10 ans et permettra au port d'effectuer des choix cohérents quant à l'intégration paysagère de ses aménagements et lui donnera la possibilité d'être prescripteur de bonnes pratiques vis-à-vis des aménagements réalisés par ses clients occupants le domaine portuaire.

« La prise en compte des risques naturels majeurs (phénomène sismique et submersion) est considérée comme insuffisamment explicitée. »

Lors des ateliers que le port a organisés avec les parties prenantes associées à son projet, dont deux se sont déroulés en amont de la concertation préalable du public, les questions liées à la prise en compte des risques naturels n'étaient pas apparues comme les plus préoccupantes.

C'est pourquoi, Port Atlantique La Rochelle a fait le choix de ne pas développer significativement la prise en compte de ce sujet dans la présentation synthétique de son projet d'aménagement faite au public dans le cadre de la concertation préalable.

Toutefois les risques naturels seront nécessairement pris en compte dans le projet d'aménagement du port.

Le risque de submersion est très fortement documenté et réglementé depuis la tempête Xynthia survenue le 27 février 2010.

Les infrastructures prévues par Port Atlantique La Rochelle seront toutes situées au-dessus de la cote dite d'aléa de long terme, soit Xynthia +60 cm. Cette disposition est très protectrice vis-à-vis du risque de submersion dans le sens où elle tient compte de l'élévation du niveau des mers sur le long terme dû au réchauffement climatique.

Le risque sismique est également connu et réglementé. La vulnérabilité au risque sismique concerne en priorité le patrimoine bâti. Les quais, digues et plateformes portuaires sont des ouvrages massifs dimensionnés pour des charges multiples et significatives atténuant leur vulnérabilité au séisme. Port Atlantique La Rochelle se conformera en tout point à la réglementation en la matière.

Sous-partie I.4. – « Autres sujets et propositions »

« Plusieurs contributeurs ont questionné la pertinence du modèle de développement (agricole ou industriel) qui fonde le projet du Port et auraient souhaité une réflexion stratégique amont en profondeur, à la fois pour vérifier et, le cas échéant, discuter les hypothèses retenues et pour introduire des alternatives plus favorables, selon eux, à la transition écologique (économie circulaire, filières vertes, production bio...). »

Port Atlantique La Rochelle en tant qu'infrastructure de transport anticipe et/ou accompagne l'évolution de la société et les attentes des parties prenantes quant à ses propres pratiques.

Le port est un équipement au service du territoire et de ses besoins, à différentes échelles (locale, régionale et nationale). Ainsi, ce n'est pas au port de définir l'évolution du modèle de société et des territoires mais c'est effectivement à lui d'engager les actions et les leviers nécessaires qui permettront de favoriser les évolutions attendues.

C'est dans ce cadre que le port définit tous les 5 ans, en étroite concertation avec l'Etat et les collectivités territoriales, son projet stratégique. Le projet stratégique 2014-2019, dans lequel s'inscrit complètement le projet d'aménagement « Port Horizon 2025 », a ainsi fait l'objet d'une vaste réflexion stratégique amont en profondeur qui a associé toutes les parties prenantes du port au travers d'ateliers, en particulier les acteurs en charge de l'aménagement du territoire à ces différentes échelles, mais aussi les riverains ou encore les associations de défense de l'environnement.

Mais si une réflexion stratégique concertée tes les 5 ans est nécessaire, elle n'est pas suffisante pour anticiper les changements sur le long terme. C'est pourquoi le port a engagé une réflexion prospective partagée à l'horizon 2040 (« Objectif 2040, imaginons le port de demain ») et participe activement à toutes les démarches menées par les collectivités et l'Etat : à titre d'exemples, « La Rochelle 2030 », « Schéma régional d'aménagement, de développement durable, et d'égalité des territoires », « Stratégie nationale de relance portuaire ».

Par ailleurs, s'agissant du domaine environnemental ou plus globalement du développement durable, le port cherche en permanence à réduire les impacts de ses activités aux travers d'une démarche d'amélioration continue, en s'appuyant sur les meilleurs référentiels en la matière (ISO 14001 pour l'environnement et ISO 26000 pour la responsabilité sociétale des entreprises) pour lesquels des résultats très significatifs sont régulièrement soulignés au travers d'audits.

Le port anime également cette amélioration au sein des entreprises de la place portuaire par le biais d'une charte de développement durable signée en 2015, entre le port et l'Union Maritime de La Rochelle, et à laquelle adhèrent à ce jour 24 entreprises.

Le port est aussi pleinement engagé dans la transition énergétique et écologique de la société. Il déploie sur la place portuaire une vaste action d'économie circulaire, la démarche MER (Matières et Energies Rochelaises) qui vise à créer des synergies de matières ou d'énergies entre entreprises.

Le Port est également membre du consortium « La Rochelle territoire zéro carbone » au côté de la Communauté d'agglomération La Rochelle, de la Ville de La Rochelle, de l'Université de La Rochelle et de la zone d'activité Atlantech dont l'objectif est de faire de l'agglomération, à l'échéance 2040, un territoire neutre en carbone, c'est-à-dire un territoire qui capte autant de carbone qu'il en émet.

« Le développement de la fonction touristique a été abordé à plusieurs reprises au travers de l'activité d'accueil des bateaux de croisières et de sa compatibilité avec la réception d'hydrocarbures. Le développement de cette activité sur le port dépendra notamment d'une réflexion stratégique plus globale au niveau du territoire. »

L'activité d'accueil des bateaux de croisières, au regard des niveaux de trafics actuels et projetés à court et moyen termes, n'est pas incompatible avec la réception d'hydrocarbures sur l'appontement pétrolier. Les études de danger réglementaires réalisées ont confirmé ce point et des prescriptions et mesures de sécurité ont été définies par arrêté préfectoral (arrêté n° 2014-3162 du 11 décembre 2014) pour prévenir et limiter les risques.

Dans le cas où l'accroissement de ce trafic serait très significatif, ce qui n'est pas dans les projections actuelles (même les plus optimistes), il conviendrait en effet de s'interroger sur une éventuelle relocalisation de cette activité du fait de la proximité avec l'appontement pétrolier.

Au-delà de cet aspect, d'un point de vue purement qualitatif, la réalisation d'un nouveau quai dédié exclusivement à l'accueil des paquebots, en dehors de toute manutention de marchandises portuaires, donc en dehors de la zone actuelle du port de commerce, apporterait une meilleure qualité de service aux croisiéristes. Une étude d'opportunité et de faisabilité pourrait à ce titre être engagée prochainement et associer les collectivités territoriales concernées.

« Une suggestion a été faite d'étudier l'installation d'une école d'architecture navale sur le site pour profiter des synergies avec l'activité portuaire. »

Des échanges sont intervenus entre le port et la personne qui a formulé cette suggestion lors de la réunion publique. Une réunion de travail est programmée le 19 juillet prochain.

« Le comité de quartier Laleu - la Pallice - La Rossignollette a renouvelé son souhait d'être associé d'une manière ou d'une autre aux modalités de gouvernance du Port, bien que les dispositions juridiques n'autorisent pas strictement cette possibilité. »

La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire fixe la composition des instances de Gouvernance du Port. Cette loi prévoit d'associer la société civile par le biais des seules associations agréées de défense de l'environnement, ce qui n'est pas l'objet du comité de quartier.

De ce fait, le port organise régulièrement des réunions d'échanges avec le comité de quartier, pour évoquer tout sujet d'actualité ou projet d'aménagement.

Le port va relayer cette demande au Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, seul compétent pour arrêter la composition du Conseil de Développement, en suggérant de nommer un représentant du comité de quartier en tant que membre associé (sans droit de vote).

« La question de l'avenir de la base sous-marine a été posée. »

La base sous-marine est une superstructure imposante située au milieu de l'emprise portuaire, ce qui ne permet pas une exploitation touristique, comme cela peut être le cas dans d'autres villes portuaires, du fait des contraintes d'accès et des normes internationales de sûreté portuaire.

Divers projets de stockage ont été étudiés. Récemment, elle a permis le tournage d'une série (Das Boot, automne 2017) et l'aménagement d'une de ses alvéoles est actuellement étudié pour permettre la réparation navale.

A noter que ce bâtiment aux dimensions hors normes a vu l'installation tout récemment de 7 580 panneaux solaires, déployés sur 1,5 hectare de son toit, ce qui permet la production annuelle de 2,3 GWh représentant l'équivalent de la consommation en électricité de 700 foyers.

II – Partie « Recommandations au maître d’ouvrage sur les modalités d’information et de participation du public à mettre en œuvre » du rapport du garant

« Poursuivre et structurer le dialogue territorial engagé et considérer la concertation avec le grand public comme une contribution positive à la conduite du projet au même titre que les aspects techniques, économiques, juridiques ou financiers. Cette disposition implique de ne pas brûler les étapes et d’intégrer la concertation comme élément intrinsèque du calendrier du projet. Cette organisation devrait prévaloir de façon pérenne. »

L’information apportée au public va bien évidemment se poursuivre par le biais du site internet du Port qui va notamment partager le calendrier des travaux des différents aménagements et restituer les comptes rendus des ateliers des parties prenantes associées.

L’Escale Atlantique, la newsletter mensuelle du Port, se fera également et régulièrement l’écho de l’avancement du projet Port Horizon 2025.

Sur un plan plus général, le port va poursuivre les actions d’information et de concertation avec ses parties prenantes et le public, comme il s’est attaché à le développer depuis plusieurs années dans le cadre de son engagement en matière de responsabilité sociétale, en intégrant les enseignements de cette démarche de concertation.

« De la même façon que le Port a élaboré sa charte de développement durable associant les opérateurs de la place portuaire le maître d’ouvrage pourrait contractualiser ses engagements avec les parties prenantes, éventuellement par la signature de la charte de la participation proposée par le ministère ou d’un protocole d’engagement qui s’en inspirerait. »

Dans le cadre de la charte de développement durable associant les opérateurs de la place portuaire, ainsi qu’au travers de sa démarche RSE, le port s’engage d’ores et déjà dans des actions d’information du public et d’association des parties prenantes. La saisine volontaire de la CNDP pour mener une concertation préalable dans le cadre du projet Port Horizon 2025 en est un témoignage.

La suggestion de signature de la charte de la participation proposée par le ministère va être étudiée courant 2018. Elle ferait en effet sens, sous réserve, par réciprocité d’engagement, d’une adhésion des parties prenantes associatives du Port.

« Le continuum de la relation avec le public pourrait utilement être assuré au travers de la création d’un comité de suivi composé des différentes associations représentatives du public. Ce comité veillerait notamment à la transparence de l’information et à l’élaboration d’indicateurs de mesure environnementaux partagés. »

Le port souscrit pleinement à cette proposition.

Il envisage la création d’un comité de suivi du projet Port Horizon 2025 qui serait composé des principales parties prenantes : le porteur de projet lui-même, des représentants des services de l’Etat et administrations directement concernés, des représentants des entreprises de la place portuaire et des socio-professionnels de la mer, des associations environnementales et de riverains, des élus locaux et des personnalités qualifiées.

Ce comité de suivi sera, dans un premier temps, informel et réuni à l’initiative du Port à chaque étape clé du projet.

Dans un second temps, le Port proposera à la Préfecture, de lui substituer un Comité Local de Suivi et d'Information (CLIS). Ce comité pourrait être créé par l'arrêté préfectoral d'autorisation des travaux. Dans ce cas, il sera organisé sous la présidence de la Préfecture de la Charente-Maritime qui en définira la composition et en organisera le fonctionnement. Ce comité de suivi pourrait notamment assurer le suivi des opérations de Port Horizon 2025 incluant les mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) prévues par le port dans l'étude d'impact du projet.

Le port propose également que des personnalités qualifiées, représentants indépendants du monde de la recherche dans les thématiques environnementales sensibles du projet (courantologie, biologie marine, halieutique...), puissent constituer un comité consultatif scientifique du projet.

Ce comité pourra être consulté en tant que de besoin sur des thématiques spécifiques nécessitant un tiers avis expert. Il apportera un regard extérieur indépendant sur les problématiques soulevées par le projet et les solutions techniques proposées par le port. Il sera force de proposition pour leur amélioration.

« Le sujet du dragage et du déroctage devrait faire l'objet, le moment venu, d'une réunion de concertation spécifique pour présenter les solutions retenues et les précautions prises. »

Le port souscrit également à cette proposition.

Cette réunion pourra être organisée dans le cadre du comité de suivi du projet dont la création est évoquée ci-avant.

« Le renforcement de la coordination avec les collectivités et les entreprises du port permettrait la mise au point et l'application rapides de solutions lorsque le sujet ne relève pas explicitement de la compétence du Port (ex : signalisation routière). »

Port Atlantique La Rochelle entretient d'étroits liens de partenariat avec les entreprises du port et les collectivités territoriales.

Ce lien se tisse autour de nombreux dispositifs :

- La gouvernance du port, et notamment le Conseil de Développement et ses quatre commissions, est particulièrement active. Les deux séances du Conseil de Développement et la vingtaine de réunions de commissions qui se tiennent chaque année permettent d'aborder tous types de sujets, des plus stratégiques aux plus opérationnels, et d'alimenter les réflexions du Directoire et du Conseil de Surveillance. L'ensemble des membres du Conseil de développement sont invités à y participer et sont destinataires des comptes rendus.
- La participation à des démarches et des projets communs. C'est le cas de la démarche d'économie circulaire Mer (Matières et Energies Rochelaises) animée par le Port et l'Union Maritime ou de la participation du port au consortium « La Rochelle territoire zéro carbone » mené par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.
- Un partenariat étroit et une écoute mutuelle avec les Gestionnaires d'Infrastructure connectés au port (exemple de SNCF Réseau), ainsi qu'avec les entreprises de transport de fret.
- La participation active à des instances nationales afin d'anticiper les problématiques auxquelles le port pourrait être exposé et ainsi mieux les traiter.
- Les rencontres bilatérales concernant des projets spécifiques, la résolution de problèmes ou les relations client-fournisseurs.

- L'animation collective de la vie portuaire par le biais d'évènements comme la journée Port Ouvert, les visites ou rencontres organisées sous l'égide de l'Union Maritime ou à l'initiative du Propeller club.

La résolution de problèmes et la mise en œuvre de propositions ne relevant pas de la compétence du Port sont effectivement d'autant plus efficaces que les liens cités ci-avant sont étroits. Néanmoins certains sujets sont tributaires de délais et procédures administratives (signalétique).

Port Atlantique La Rochelle a bien pris en compte la demande du public d'améliorer à nouveau la signalétique d'accès au port et participe d'ores et déjà à la mise à jour du schéma de signalisation réalisé par les services de la DIRA (Direction Interrégionale des routes) afin d'améliorer ce point sur la rocade et dans le quartier.

« D'une façon générale le maître d'ouvrage doit toujours s'attacher à expliciter ses choix, qu'ils soient stratégiques ou opérationnels. »

Le port s'attache d'ores et déjà à respecter ce principe fondamental. Il s'engage bien évidemment à le poursuivre et le renforcer en particulier dans le dossier de demande d'autorisation qu'il va déposer pour son projet Port Horizon 2025 et dans son suivi.

« Il y a lieu d'étudier la meilleure façon, en fonction des possibilités et des contraintes juridiques, d'associer le comité de quartier à la gouvernance du Port, par exemple comme membre observateur au conseil de développement. »

Le port souscrit à cette proposition et va, comme explicité page 9 du présent document, solliciter le Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine à cet effet.

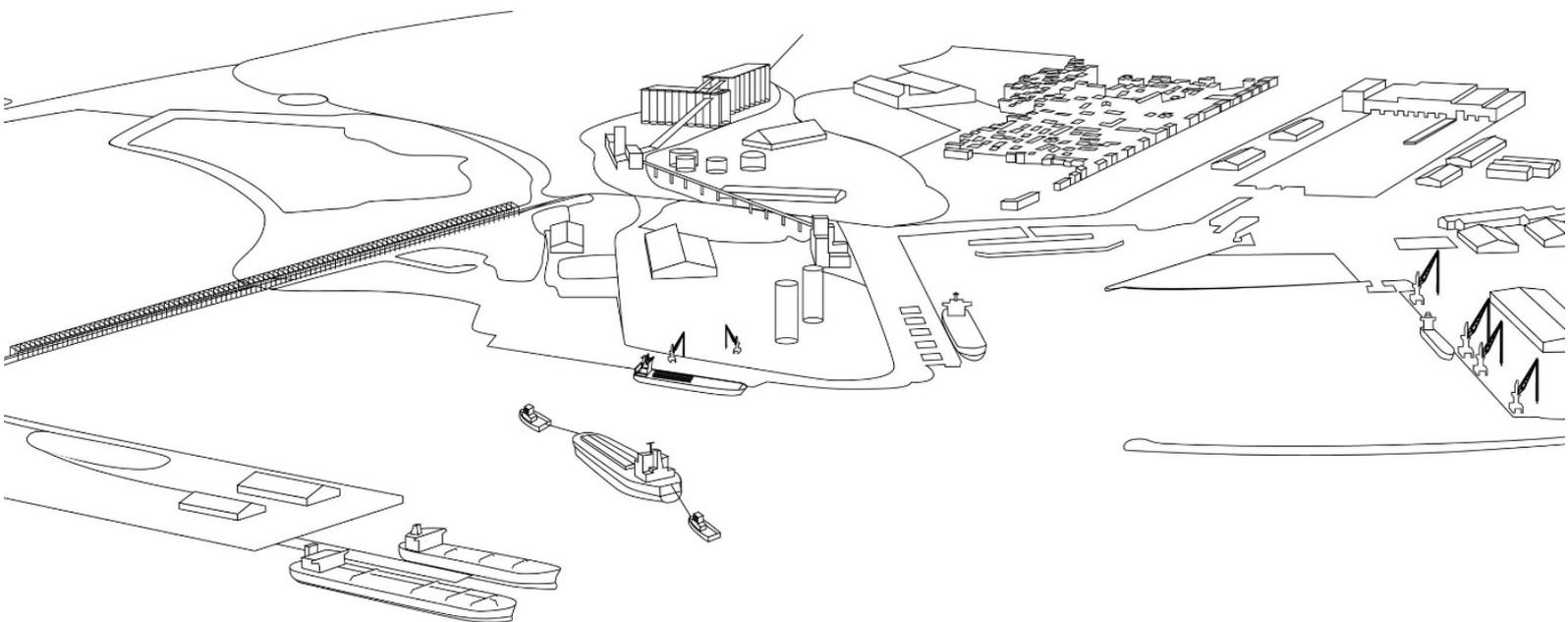
III – Avis du Port sur les enseignements de la concertation et engagements

Le port se félicite de la démarche de concertation publique préalable menée sous l'égide de la CNDP avec la nomination d'un garant.

Au-delà des actions et des pratiques d'ores et déjà ancrées au sein de l'établissement en matière d'information et de concertation avec les parties prenantes, la préparation et la conduite de cette concertation publique ont permis une amélioration de la compréhension et de la lisibilité des informations communiquées, une plus grande rigueur dans l'écoute et une meilleure connaissance des possibilités d'expressions et de consultations pouvant être déployées.

Concernant plus particulièrement le projet « Port Horizon 2025 », comme il s'y était engagé lors de la saisine volontaire de la CNDP, le port prendra en considération les préconisations et recommandations mentionnées par le garant dans son rapport de bilan, et plus généralement, toutes les suggestions et les points de vigilance qui lui ont été communiqués lors de cette concertation.

Le garant, qui a été reconduit pour la suite de sa mission par la CNDP lors de la séance du 2 mai 2018, accompagnera le Port dans sa démarche pour la suite de la procédure et ce jusqu'à l'enquête publique.



Port Atlantique La Rochelle
Concertation publique - 141 bd Emile Delmas
CS 70394 – 17001 La Rochelle Cedex 1
contact@larochelle-port.eu
www.larochelle.port.fr

