

SÉANCE DU COMITÉ D'INFORMATION ET DE SUIVI - PORT HORIZON 2025 4 DÉCEMBRE 2025

Étaient présents :

- M. Bernard PLISSON, Grand Port maritime de La Rochelle
- Mme Corinne FESNEAU, Grand Port maritime de La Rochelle
- Mme Sandrine PETIT, Grand Port maritime de La Rochelle
- Mme Cécilia JEAN, Ville de La Rochelle
- Mme Nadia SANZ CASAS, Le Conservatoire du Littoral
- M. Maxime LEGENDRE, CCI Charente-Maritime
- Mme Brigitte DESVEAUX, Département de la Charente-Maritime
- M. Paul GIANNASI, Parc naturel marin Estuaire de la Gironde et mer des Pertuis
- Mme Emmanuelle JAOUEN, Parc naturel marin Estuaire de la Gironde et mer des Pertuis
- M. Christophe BLEYNIE, DIRM SA
- M. Francis GRIMAUD, Union Maritime de La Rochelle
- M. Michel LARDEUX, Mat Ré
- Mme Marie-Dominique MONBRUN, Nature Environnement 17
- M. François FLIES, Respire
- M. Philippe TREHELLO, Ville de Rivedoux Plage
-

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 est ouverte à 14 heures 08.

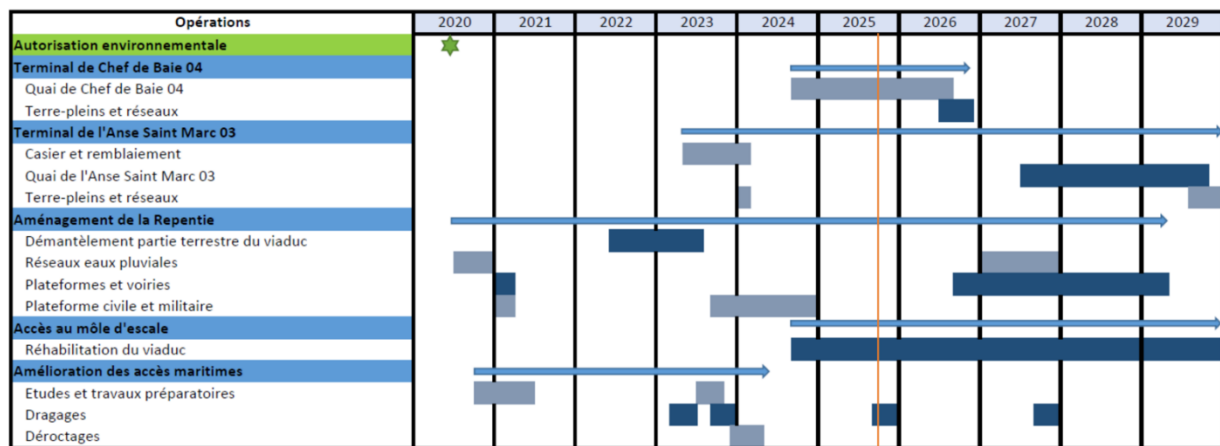
M. Bernard PLISSON souhaite la bienvenue aux participants et les remercie pour leur assiduité et leur présence à ce 8^e Comité d'Information et de Suivi de Port Horizon 2025, qui se réunit de façon semestrielle depuis le début des travaux.

M. Bernard PLISSON indique en préambule qu'une visite du chantier en cours relatif au quai n°4 de Chef de Baie est prévue en fin de séance.

M. Bernard PLISSON rappelle 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

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



Mme Sandrine PETIT indique qu'en matière d'aménagements, le quai Chef de Baie 4 est actuellement en phase de construction depuis début 2025. La première phase de travaux correspondait au terrassement. Depuis le mois d'octobre, les travaux sont entrés dans la phase de réalisation du rideau avant du quai (appelé combiwall, c'est-à-dire une alternance de pieux et palplanches), avec un battage de pieux des estacades provisoires déplacées à l'avancement et des forages des pieux de l'ouvrage. À ce stade, environ 40 % des pieux ont été mis en œuvre et cette phase devrait se poursuivre jusqu'au mois de mars 2026, pour un achèvement des travaux à la fin de l'été 2026.

Il est par ailleurs nécessaire, pour être en mesure de livrer le terminal Chef de Baie 4, d'assurer l'ensemble des aménagements liés aux terre-pleins, travaux qui devraient commencer dès le printemps prochain.

En ce qui concerne l'aménagement de la plateforme de la Repentie, le projet est actuellement dans une phase de dialogue compétitif, qui va se poursuivre jusqu'à la fin de l'été 2026.

M. Bernard PLISSON précise que le dialogue compétitif correspond à la procédure d'appel d'offres permettant de lancer les consultations pour l'aménagement de la plateforme la Repentie. Les travaux de plateformes et voiries sont prévus pour fin 2026.

S'agissant de l'Anse Saint-Marc 3, les travaux de construction du quai ne sont pas à l'ordre du jour pour le moment, à défaut de certitudes sur les performances attendues et de financements suffisants.

Mme Sandrine PETIT évoque le projet d'accès au môle d'escale et de réhabilitation du viaduc (opérations hors Port Horizon 2025), pour lesquels les travaux ont commencé en début d'année 2025,

pour une livraison en septembre 2027. Il est précisé que la circulation et l'exploitation sont maintenues pendant toute la durée des travaux (avec quelques interruptions toutefois, prévues en majorité de nuit et plus rarement en journée). Actuellement, la totalité de la voie nord est en chantier, ce qui implique une circulation sur une voie seulement.

M. Bernard PLISSON ajoute qu'au bout de ce viaduc se trouve le môle d'escale et qu'à l'extrémité de celui-ci est situé l'apponement pétrolier. Or, 40 % du trafic du Port s'opère dans ce secteur, il s'avère donc indispensable de maintenir l'accessibilité routière durant les opérations.

M. Francis GRIMAUD salue une véritable concertation des différents acteurs, permettant au projet de se dérouler dans les meilleures conditions possibles.

M. Bernard PLISSON signale à cet égard qu'une réunion avec les exploitants est prévue la semaine qui suit le présent conseil afin d'aborder le sujet des conditions des prochains arrêts complets de circulation, qui ne peuvent survenir lorsque des navires sont en déchargement.

Mme Sandrine PETIT confirme qu'un point bimestriel est effectué avec les principaux exploitants. Les personnes chargées des travaux, plus opérationnelles, entretiennent par ailleurs des échanges hebdomadaires et participent aux commissions de port, afin d'assurer une bonne continuité de l'information.

M. Bernard PLISSON évoque un bel article sur le sujet, paru dans le journal Sud-Ouest de la semaine précédant ce conseil.

L'amélioration des accès nautiques consiste en une opération de dragage (en cours) d'environ la moitié d'une pointe de 16 hectares du chenal d'accès, ce qui permettra des tirants d'eau de 10 mètres (contre 9,50 mètres jusqu'à présent).

Mme Corinne FESNEAU entend effectuer un focus sur le projet Chef de Baie 4 et notamment un rappel des différentes mesures environnementales appliquées :

- MR5 : réduction des incidences des lixiviats du massif de déchets de Chef-de-Baie 4 sur le milieu marin (imperméabilisation),
- MR10 : réduction des incidences des anodes galvaniques sur le milieu marin,
- MR11 : réduction des incidences du bruit sous-marin sur les mammifères marins, tortues et poissons (mise en place d'une sonde pour l'écoute des mammifères marins et des bruits, avec un système d'alerte en cas de dépassement du seuil et adaptation des travaux en conséquence, ainsi qu'une procédure à suivre pour le démarrage de chaque atelier de battage, vibro-fonçage, trépanage),
- MA8 : accompagnement pour la connaissance du bruit aérien lié aux travaux (avec l'établissement d'un dossier bruit, la mise en place de microphones et un système d'alerte en cas de dépassement du seuil admissible et une action corrective le cas échéant).

M. Bernard PLISSON signale que les travaux les plus bruyants sont ceux consistant à enfoncer les pieux de l'estacade provisoire par battage. Une estacade provisoire est une avancée permettant de faciliter l'accès de la grue au plus près de la zone d'intervention. Le battage des pieux ne peut commencer qu'à partir de 8 h du matin et cesser au plus tard à 19 h, avec une interruption les week-ends ainsi qu'entre le 24 décembre 2025 et le 2 janvier 2026.

Cette opération est perceptible pour les riverains avec plus ou moins d'intensité selon les conditions météorologiques.

Mme Sandrine PETIT précise qu'il y a sept pieux par estacade et qu'il convient de compter un quart d'heure par pieu, sachant que l'on déplace une estacade par semaine, la dernière étant prévue pour le mois de mars 2026.

M. Bernard PLISSON évoque un dépassement du seuil signalé le vendredi précédant ce conseil, qui a eu pour conséquence une interruption du battage.

Les autres travaux consistent en une opération de forage de pieux dans le sol par un système tournant pour évacuer les matériaux au fur et à mesure, système moins bruyant que celui précédemment évoqué et qui permet de poursuivre l'action de nuit. Il précise que c'est une contrainte pour l'entreprise que le GPMLR ait limité les opérations de battage de nuit.

Mme Cécilia JEAN s'enquiert de la date de fin de forage.

M. Bernard PLISSON indique que le forage devrait prendre fin un peu plus tard, après la mise en place de la dernière estacade.

Mme Sandrine PETIT indique que celui-ci est prévu jusqu'à fin mars.

Mme Sandrine PETIT fait état du calendrier des travaux relatifs au quai de Chef de Baie 4 :

- Mi-octobre 2025 : réception de l'ensemble des pieux,
- Fin novembre 2025 : 6^e estacade installée (sur 12 prévues),
- Novembre 2025 : finalisation de l'analyse des offres suite à la consultation des entreprises sous la forme d'un marché négocié pour la réalisation du terre-plein et du bassin de traitement des eaux pluviales,
- Automne 2026 : livraison du terminal à l'opérateur portuaire et mise en service.

Mme Marie-Dominique MONBRUN souhaite obtenir des informations sur le suivi des déchets. Il était, en effet, prévu de mettre en place une stratégie de gestion avec quatre destinations, mais aussi de suivre par le biais d'analyses la qualité de l'eau.

M. Bernard PLISSON précise que l'opération n'a pas commencé à ce jour. Il existe en réalité deux marchés : le premier pour la construction du quai (en cours), le second pour la construction du terre-plein (pour lequel les entreprises sont actuellement en cours de sélection).

Mme Sandrine PETIT ajoute que les travaux ne démarreront pas avant le printemps prochain.

M. Bernard PLISSON signale que cela fera l'objet de discussions au mois de juin.

Mme Corinne FESNEAU suggère de convier à ces discussions les titulaires du marché.

Mme Sandrine PETIT confirme que de premiers retours 'terrain' pourront être diffusés.

Mme Marie-Dominique MONBRUN réitère sa question relative aux analyses d'eau.

Mme Corinne FESNEAU indique que tout ce qui a été entrepris au préalable n'avait pour but que de donner un cahier des charges aux entreprises consultées et rappelle qu'un marché public prend un temps très long.

Mme Sandrine PETIT précise qu'en termes d'analyse d'eau, un suivi a été effectué au niveau du piézomètre afin de se rendre compte de la qualité des eaux avant travaux.

Mme Marie-Dominique MONBRUN évoque l'état zéro.

Mme Corinne FESNEAU l'informe que la radiologie n'avait pas mis en évidence d'anomalie. Dans l'arrêté préfectoral, il était initialement prévu de construire l'intégralité du quai. Désormais, compte tenu des demandes de l'opérateur, il est prévu que le quai soit plus court dans un premier. Ainsi, une partie ne sera pas imperméabilisée dans sa totalité. Les analyses de la qualité des eaux souterraines ont été réalisées pour vérifier au préalable l'absence de transfert vers la nappe. La DDTM a donc été saisie et a permis au Grand Port Maritime de La Rochelle de phaser les travaux en deux temps.

Mme Marie-Dominique MONBRUN suggère que des valeurs soient présentées aux membres du conseil à l'occasion du prochain CIS.

M. Bernard PLISSON confirme que cette partie pourra être plus amplement développée.

Mme Sandrine PETIT effectue ensuite un focus sur l'aménagement de la plateforme la Repentie. Le dialogue compétitif a été lancé au mois de juillet 2025 et les premières propositions ont été réceptionnées. Celles-ci vont permettre d'affiner le programme fonctionnel. L'objectif étant de faire valider le titulaire retenu à l'occasion du comité d'audit de fin septembre 2026.

Mme Corinne FESNEAU rappelle que le dialogue compétitif permet de challenger les entreprises, le but étant de trouver la meilleure méthode disponible et économiquement faisable.

Mme Sandrine PETIT ajoute que la plateforme étant destinée à recevoir des colis lourds, le marché fixe aux candidats des objectifs de performance élevés.

M. Bernard PLISSON évoque « l'immobilisme apparent » de l'État en matière d'énergie marine renouvelable, le fait que la politique pluriannuelle de l'énergie ait du mal à être publiée et les résultats infructueux de l'appel d'offres Oléron. Cela ne perturbe aucunement la réalisation de l'opération, celle-ci étant d'ores et déjà financée. De surcroît, dans l'hypothèse où l'éolien avancerait moins vite que prévu, cette plateforme, plutôt dédiée aux colis lourds, pourrait trouver, néanmoins une autre activité pour laquelle il y aurait de la demande. Ce n'est pas là un équipement si spécifique qu'il y ait un danger à le réaliser, alors que la politique sur l'éolien en mer semble en pause actuellement. Il n'en est en revanche pas de même s'agissant du quai de l'Anse Saint-Marc 3, quai exclusivement dédié aux colis lourds, très spécifique et dont la construction est onéreuse. Il s'agira pour cet ouvrage d'avoir une vision plus affermie sur l'éolien en mer et sur la politique de l'État en la matière, ce que le phasage des travaux devrait permettre.

M. François FLIES souhaite savoir si la Repentie sera susceptible d'accueillir des matières volatiles, dans l'éventualité où l'éolien ne serait pas immédiatement mis en œuvre.

M. Bernard PLISSON explique que les colis lourds et l'éolien en mer sont inertes et qu'il n'y a pas de « plan B » à ce jour, sans inquiétude toutefois dans la mesure où ce type de plateforme est relativement polyvalent. Il est néanmoins évident que certaines activités seront difficilement acceptables pour l'environnement et par la population.

M. François FLIES rappelle qu'une importante échéance politique est proche et que le parti politique favori à cette heure se dit opposé à l'éolien.

M. Bernard PLISSON admet qu'ici réside toute la difficulté. Il s'agit de construire une stratégie à long terme face à des changements profonds et inévitables. Les opérations sont souvent menées à bien au terme d'une dizaine d'années et une souplesse relative est nécessaire. L'option favorite reste l'éolien

en mer, le sujet du développement des énergies marines étant inévitable, pour répondre aux souhaits de souveraineté énergétique et de décarbonation des activités.

M. Michel LARDEUX comprend que la polyvalence de la plateforme lui permettra de recevoir des charges très lourdes, ce que M. Bernard PLISSON confirme.

M. Michel LARDEUX salue l'optimisme affirmé de M. PLISSON, alors même qu'une crise mondiale se dessine au niveau des fournisseurs d'énergies renouvelables, et en particulier l'éolien. La polyvalence de cette plateforme semble donc extrêmement bénéfique, notamment en termes d'économie.

M. Bernard PLISSON estime qu'un tel investissement (plusieurs dizaines de millions d'euros) nécessite des ressources. Selon lui, la réalité d'un continent ou d'un pays n'est pas celle d'un autre. A titre d'exemple, la Chine réalise actuellement plus de la moitié des champs éoliens de la planète.

M. Francis GRIMAUD ajoute qu'une filière industrielle se met également en place sur le sol français, et notamment en Nouvelle-Aquitaine.

Mme Brigitte DEVAUX souhaite savoir si le Grand Port Maritime de La Rochelle est tenu par le succès du projet Oléron ou s'il existe d'autres débouchés en termes de logistiques éoliennes.

M. Bernard PLISSON confirme que d'autres débouchés sont possibles. Il existe d'autres champs éoliens en mer et d'autres appels d'offres. Il est évident qu'un port ne peut répondre seul.

M. Francis GRIMAUD rappelle que l'Anse Saint-Marc s'est vidée des éléments de fondation du champ éolien de l'île de Noirmoutier il y a moins d'un an et que celle-ci a été remplie dès le lendemain d'éléments éoliens terrestres. La polyvalence s'avère importante face à un projet aussi important financièrement.

M. Bernard PLISSON précise toutefois que l'éolien en mer reste la meilleure chance pour le Grand Port Maritime de La Rochelle de contribuer au développement de l'économie et de diversifier son activité.

M. Francis GRIMAUD estime qu'avoir une capacité d'accueil sur 30 hectares est exceptionnel en France, ce qui représente un atout pour le Port.

M. Bernard PLISSON rajoute qu'y compris pour l'éolien, la concrétisation économique, c'est-à-dire le contrat signé avec l'opérateur, intervient très tardivement, parfois seulement six mois avant le début du chantier. Il n'y aura quoiqu'il en soit aucune garantie certaine au lancement des travaux, que le Grand Port Maritime de La Rochelle soit retenu.

Mme Corinne FESNEAU présente les mesures mentionnées dans le cahier de prescriptions environnementales demandées à minima aux groupements qui candidatent et participent au dialogue compétitif :

- ME1 : mise en défense et gestion extensive de 1 000 m² de surface avec présence de l'Odontite de Jaubert,
- MR3 : effarouchement des oiseaux nicheurs, en lien avec la dérogation « espèces protégées » et les zones de compensation,
- MR4 : réduction des incidences des rejets pluviaux sur la qualité des eaux marines (un bassin d'eaux pluviales au minimum sera mis en place),
- MR6 : réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- MR8 : réduction des apports en matériaux d'emprunt et de ressources minérales,
- MR12 : réduction des incidences de la présence d'engins pyrotechniques non explosés,

- MR13 : réduction du risque de dissémination des espèces exotiques envahissantes par la mise en œuvre d'un plan d'éradication des espèces exotiques envahissantes,
- MC2 : compensation des incidences sur les oiseaux nicheurs par la création d'un corridor biologique et d'habitats favorables de 3,18 ha,
- MA6 : accompagnement par la mise en place d'un observatoire pour les bilans d'émissions de gaz à effet de serre des travaux,
- MA8 : accompagnement pour la connaissance du bruit aérien lié aux travaux.

Marie-Dominique MONBRUN souhaite savoir si le projet de bande de compensation pour les oiseaux nicheurs est finalisé.

Mme Corinne FESNEAU précise que seule petite portion de la bande de compensation située le long de la digue de la Repentie manque à ce jour.

M. Bernard PLISSON ajoute que le suivi de la zone de compensation est assuré par un bureau d'études environnementales.

Mme Corinne FESNEAU précise que le projet entre dans le cadre d'un marché public auquel la LPO (Ligue pour la protection des Oiseaux) peut répondre.

Mme Marie-Dominique MONBRUN signale que la question du dérangement des oiseaux nicheurs se posera lorsque les aménagements seront achevés et la plateforme fréquentée.

Mme Corinne FESNEAU indique que la question se pose d'ores et déjà, et confirme que les oiseaux nicheurs continuent de fréquenter le Port malgré les travaux qui s'y opèrent, les zones de compensation étant parfaitement fonctionnelles.

M. Bernard PLISSON ajoute que le projet prévoit de gérer les eaux pluviales dans des bassins de décantation des eaux avant rejet, avec la possibilité le cas échéant d'isoler les eaux du milieu par des systèmes de vannes qui se ferment automatiquement. Le traitement complet des eaux pluviales avant rejet était une posture développée au cours des vingt dernières années. On se rend compte aujourd'hui que, pour les zones où le risque de pollution est faible, il peut être préférable de se diriger vers de l'infiltration. Les postures évoluent parmi les maîtres d'ouvrage, avec un traitement avant rejet sur les zones où il y a un risque, et de l'infiltration possible ailleurs. Cela contribue à désimpermeabiliser certaines zones, alors que le traitement avant rejet conduisant à tout impermeabiliser.

M. Paul GIANNASI souhaite savoir si cela fera l'objet d'un avenant à l'arrêté.

Mme Corinne FESNEAU indique qu'il y aura un « porter à connaissance », il s'agira ensuite aux services de l'Etat de décider si cela doit faire l'objet d'un arrêté complémentaire ou non.

Mme Emmanuelle JAOUEN s'interroge sur d'éventuelles études préalables menées sur le caractère perméable de la zone.

Mme Corinne FESNEAU l'informe que ces sujets sont étudiés dans le cadre du dialogue compétitif en cours et que le « porter à connaissance » n'est pas rédigé à ce jour, dans la mesure où il convient de déterminer au préalable la technique qui sera utilisée.

M. François FLIES s'enquiert d'un éventuel bilan du traitement des boues.

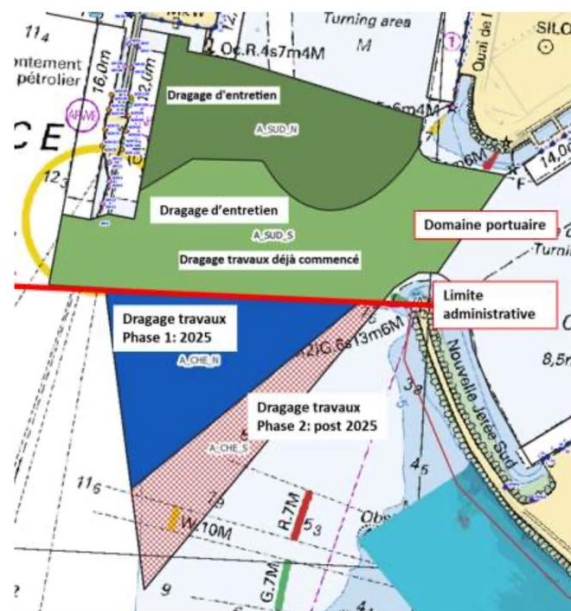
M. Bernard PLISSON précise que les bassins d'eaux pluviales sont curés une fois par an en général, voire deux fois sur certains bassins. Les boues sont alors systématiquement analysées, ce qui permet de s'orienter vers la filière de traitement adaptée.

M. François FLIES souhaite un état des quantités traitées et des analyses effectuées lors du rejet des eaux en mer après traitement.

M. Bernard PLISSON indique qu'il existe déjà un suivi en la matière, les données étant consultables sur le site Internet du Port Atlantique La Rochelle, telles qu'une [fiche de synthèse sur le traitement des eaux pluviales et boues](#), qui donne les résultats sur l'année 2024.

Toute personne désirant obtenir le rapport d'analyse complet peut par ailleurs en faire la demande auprès des services du Port.

Mme Corinne FESNEAU présente le projet de dragage du chenal d'accès, qui s'inscrit dans la continuité des opérations d'approfondissements, achevées à 90 % en 2024. Une zone à l'entrée du Port subsistait pour atteindre un accès maritime à -10 Côte Marine (CM) cohérent et ainsi garantir l'opérabilité et la sécurité des accès nautiques.



Cette opération co-financée par une subvention européenne, dont l'obtention du solde étant conditionnée par l'atteinte des objectifs du programme d'approfondissements pour décembre 2025. Face à ces importants enjeux, le GPMLR a porté à la connaissance de la DDTM son souhait de réaliser dans un premier temps un dragage partiel du chenal d'accès répondant aux objectifs initiaux du Projet Port Horizon 2025. Pour limiter l'impact du projet, GPMLR a proposé de phaser le dragage du chenal d'accès, de l'ajuster aux besoins de la navigation actuelle en accord avec la Capitainerie, et de réaliser l'opération à l'aide de ses moyens nautiques.

Mme Corinne FESNEAU précise que les deux arrêtés (entretien et travaux) se chevauchent. La partie en vert sur le plan ci-dessus est comprise dans les dragages d'entretien, mais fait également partie du dragage travaux. S'agissant de la partie plus au sud, à l'extérieur du Port, le dragage a repris en fin d'année 2025 avec les moyens internes (drague Cap d'Aunis et vedette Cassiopée), en alternance avec le dragage d'entretien et selon les modalités habituelles d'exploitation pour le dragage d'entretien. Cela garantit un fonctionnement normal du site du Lavardin.

Un suivi de la qualité physico-chimique et bactériologique des sédiments a été réalisé sur la zone du chenal d'accès, en complément de la campagne annuelle de suivi pour le dragage d'entretien, afin de s'assurer de la conformité de la qualité des sédiments avant dragage.

Le dragage est réalisé à un rythme peu soutenu. De ce fait, en accord avec la DDTM, un allègement du suivi de la turbidité de l'eau en cohérence avec la nature de l'opération et l'arrêté « dragage entretien » a été mis en place. Un ajustement du suivi de la turbidité des eaux a par ailleurs été mis en œuvre pendant l'opération. Deux sondes ont été placées au niveau du môle et du viaduc.

Par ailleurs, il a été demandé l'autorisation de faire évoluer la répartition du volume de sédiments clapés entre les sites d'immersion, tout en restant dans l'enveloppe maximale de dragage définie dans l'arrêté d'autorisation, soit 400 000 m³. Ainsi, le volume total de sédiments dragués et immergés serait de 300 000 m³ sur le site du Lavardin et 100 000 m³ sur le site d'Antioche. Un arrêté complémentaire 25-EB-656 a été obtenu le 24 octobre 2025.

M. Bernard PLISSON insiste sur le fait que même si ces travaux sont qualifiés de « travaux neufs », puisqu'ils s'opèrent sur une zone qui n'avait pas été draguée, ils sont opérés dans les conditions du dragage d'entretien avec la drague Cap d'Aunis. Il n'est pas nécessaire d'augmenter le rythme de dragage. Le nombre de rotations reste inchangé, avec les mêmes limites journalières et hebdomadaires, dans le respect du maximum annuel sur le site du Lavardin. Le dragage travaux neufs est bien réalisé avec les moyens internes du Grand Port maritime de La Rochelle, rigoureusement dans les mêmes conditions que pour le dragage d'entretien.

M. Paul GIANNASI souhaite savoir si les taux de contaminants des sédiments sont similaires à ceux que l'on peut trouver lors des dragages d'entretien, ce que M. Bernard PLISSON confirme. Il est précisé que les taux restent inférieurs au seuil N1, seuil en deçà duquel on considère qu'il n'y a pas d'impact anthropique sur la qualité des sédiments.

Mme Brigitte DEVAUX pense se souvenir d'une solution alternative plus « violente » que le dragage.

M. Bernard PLISSON confirme que le déroctage était effectivement pratiqué au nord, mais non sur la zone dont il est question. Au vu de la qualité des sédiments (sédiments meubles) et de la profondeur, cette solution n'a finalement pas été retenue. Il est indiqué que l'opération de dragage, lancée fin octobre 2025, se passe bien, le seul sujet étant qu'un grand nombre de macrodéchets sont remontés (câbles, filets de pêche, pneus, etc.). Ces derniers sont alors caractérisés et traités dans des filières adaptées.

Mme Marie-Dominique MONBRUN s'informe sur une différence de qualité entre cette zone et les zones draguées en entretien, même si toutes respectent le seuil N1.

M. Bernard PLISSON indique qu'il n'y a pas de différence de qualité.

Mme Marie-Dominique MONBRUN comprend que le dragage d'entretien va porter à l'avenir sur la zone verte et la zone bleue sur le plan ci-dessus.

M. Bernard PLISSON indique que le Port sera autorisé, dès lors que l'opération de dragage travaux neufs aura été réalisée et qu'une mesure de compensation sera mise en œuvre, même si cette zone était marquée par l'activité humaine, à faire de l'entretien sur cette zone. Il est supposé que les volumes de dragage soient faibles sur cette zone, celle-ci étant située à proximité du chenal d'accès où le courant est fort. Sur l'avant-port, en revanche, qui est une zone plus calme, les dépôts sont importants. Selon les estimations faites il y a quelques années, les deux nouveaux quais et la zone d'accès feront évoluer à plus 15 % le besoin de dragage d'entretien. Dans le cadre de l'arrêté d'autorisation du dragage d'entretien, seule une augmentation de 7 % des volumes dragués avait été sollicitée.

Mme Marie-Dominique MONBRUN évoque le site du Lavardin, sur lequel on constate une baisse de la diversité et de la quantité des espèces.

M. Bernard PLISSON explique que le Port a constaté pendant de longues années une relative stabilité, puis une diminution durant trois années consécutives. On assiste néanmoins à une augmentation en 2025, sur les résultats que le GPMLR vient de recevoir.

Il convient, selon Mme Emmanuelle JAOUEN, de différencier le suivi de la zone de clapage historique et le suivi à l'extérieur, et d'analyser ce qu'il se passe juste à côté, demande qui avait été formulée lors du conseil de gestion.

M. Bernard PLISSON indique à cet égard avoir augmenté la taille de la zone suivie, avec deux points de suivi à l'intérieur et cinq points à l'extérieur, dont des points sous influence de la dispersion des sédiments. Des discussions ont pu d'ailleurs avoir lieu à l'occasion du conseil de gestion afin d'ajuster les mesures de suivi sur les préconisations des personnalités qualifiées. Un suivi halieutique (pêches scientifiques) a par ailleurs été décidé afin d'observer la biodiversité des poissons dans et en dehors de la zone.

Mme Brigitte DEVAUX s'étonne du fait que ces analyses ne soient portées que par le Port, car il y a d'autres utilisateurs du site Lavardin.

M. Bernard PLISSON explique que le Port a mis en place une convention avec les autres utilisateurs, le suivi étant porté par le Grand Port maritime de La Rochelle, qui refacture au prorata des volumes immergés.

Mme Brigitte DEVAUX signale que le Département est lui aussi utilisateur, ainsi que le Port de Plaisance.

M. Bernard PLISSON explique que l'on trouve parfois dans les prélèvements de sédiments de cette zone de suivi des traces d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) en concentration légèrement supérieure à qui est trouvé dans les sédiments dragués par le GPMLR. Il peut y avoir de la variabilité dans les analyses et à cela s'ajoute le fait que le site est proche d'une zone urbaine, les apports pluviaux venant contribuer à la charge du milieu, en sus des activités de dragage.

M. François FLIES souhaite savoir si le taux de contamination des poissons est également analysé par le Parc Marin avant, pendant et après dragage.

Mme Emmanuelle JAOUEN indique qu'il revient au maître d'ouvrage d'assurer ce type de suivi d'impact.

Selon M. Bernard PLISSON, s'il y avait un suivi des accumulations de polluants dans les chairs de poissons cela serait porté par l'Agence régionale de Santé ou l'IFREMER.

Mme Brigitte DEVAUX rappelle qu'il est difficile de mesurer cela dans la mesure où les poissons absorbent très rapidement la pollution.

M. François FLIES rappelle que le dépôt des éléments traces métalliques se fait selon la profondeur, des strates d'écosystèmes sont ainsi touchées.

M. Bernard PLISSON explique que les études ont considéré que les pollutions étaient essentiellement liées aux particules de sédiments, celles-ci sont rarement libres dans l'eau. Il est toujours intéressant d'aller chercher la pollution dans les panaches qui sont sous l'influence de l'immersion, lieu où il y a un risque. Le Grand Port Maritime de La Rochelle a, durant les travaux de dragage, financé une thèse relative à la pollution dans les chairs de coquillages. Pendant trois ans, des analyses ont ainsi été faites

sur des poches de moules et pétoncle, à la fois sur l'accumulation dans les chairs de coquillages et sur l'état de santé de ces derniers en lien avec les éventuelles toxines présentes. Rien n'a pu mettre en évidence une pollution liée à l'activité de dragage du Port, à la protection cathodique ou à d'autres activités. L'étude a néanmoins été menée dans le cadre de la recherche et a été soumise à un grand nombre de variabilités liées aux conditions naturelles (apports pluviaux, salinité du milieu notamment), il est donc difficile de conclure.

Mme Brigitte DEVAUX indique avoir échangé avec Jean Prou, chercheur à l'IFREMER et président du conseil de gestion du Parc naturel Marin, qui lui précisait que l'ensemble des analyses effectuées sur le vivant est mené en laboratoire, il est difficile de le faire en milieu naturel compte tenu de ces apports difficilement quantifiables.

M. Bernard PLISSON signale que le Port drague 250 000 m³ de sédiments par an, alors même que la baie d'Aiguillon détient un stock de 60 millions de mètres cubes de sédiments.

Le Port a une activité qui, certes, peut avoir son impact, mais à cela s'ajoute l'ensemble des activités humaines, comme la circulation maritime, la circulation routière, les activités urbaines, etc. Une fois que l'on est dans le milieu marin, il est difficile de déterminer qui est l'origine de quoi. C'est pour cela que l'on essaie d'échantillonner dans les zones d'influences de nos activités.

Mme Marie-Dominique MONBRUN évoque ici la notion d'impact cumulé, véritable enjeu des politiques publiques.

Mme Emmanuelle JAOUEN explique que des suivis sont réalisés par l'Agence de l'Eau ou l'IFREMER sur la qualité des masses d'eau, et des sédiments et coquillages en particulier.

Mme Marie-Dominique MONBRUN estime néanmoins intéressant de se poser la question afin de limiter au maximum les nuisances.

M. Bernard PLISSON indique vouloir se mettre au plus près de l'activité du Port afin de mesurer son réel impact.

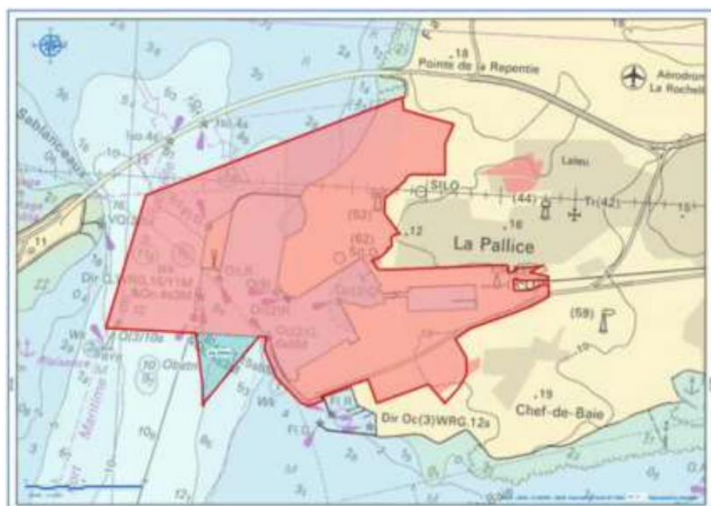
M. Michel LARDEUX jugerait intéressant d'observer ce qui se passe sur une drague lors des déchargements sur le Lavardin. Le Port n'est pas le seul utilisateur du Lavardin, « poubelle » depuis 40 ou 50 ans. Lorsqu'on déverse avec la drague, tout ne descend pas dans le fond. Le professeur Le Gall en déduisait que la somme des sédiments gérés par les différents acteurs représentait une épaisseur d'environ 5 mm répartis sur l'ensemble des Pertuis. L'Aiguillon reçoit des sédiments du Port.

M. Bernard PLISSON indique que c'est surtout le Port qui reçoit des sédiments de l'Aiguillon à la vue de la courantologie. Il indique avoir proposé à « Nature Environnement 17 » une visite de la drague et propose à M. LARDEUX de se joindre à cette visite.

M. Michel LARDEUX pose cette question : en l'absence de Lavardin, que ferait-on de ces sédiments ?

M. Bernard PLISSON explique que la gestion à terre de 20 000 m³ de sédiments par an nécessite un site de 4 hectares. La gestion de 250 000 m³ de sédiments impliquerait d'artificialiser 60 hectares, pour un budget 15 à 20 fois supérieur. Il y a tout intérêt à être dans la prévention des pollutions, à limiter les pollutions sur le milieu, à réinjecter dans le milieu des sédiments sains et à traiter des sédiments pollués par voie terrestre.

M. Bernard PLISSON présente les avancées de la mesure de compensation n°1.



En rouge, les limites administratives du Port ; le triangle bleu ciel assure le lien entre le chenal d'accès naturel et le Port. Il convient de compenser cette zone, considérant d'un point de vue réglementaire que son dragage vient dégrader un habitat naturel.

Une zone avait été identifiée au nord du Port, mais celle-ci s'est avérée ne pas avoir le potentiel imaginé puisque les crépidules, espèce invasive, que l'on pensait vivantes, étaient mortes, il n'y avait donc pas d'intérêt à restaurer cette zone.

M. François FLIES s'enquiert des raisons de la mort de ces crépidules.

Mme Corinne FESNEAU explique que cette zone est un site d'accumulation de coquilles vides de crépidules.

M. Bernard PLISSON ajoute que la crépidule est une espèce envahissante qui s'est fortement développée il y a une vingtaine d'années, mais qui semble désormais en régression.

M. Bernard PLISSON indique avoir rencontré les gestionnaires de la Réserve naturelle de la Baie de l'Aiguillon et de Moëze-Oléron (LPO) afin de prendre connaissance des actions de restauration de vasières en cours. Il est apparu que les programmes et les financements étaient déjà assurés par le biais d'un programme LIFE. Ce gestionnaire n'était pas en recherche d'une démarche complémentaire ou d'un soutien supplémentaire de la part du Grand Port Maritime de La Rochelle.

Des échanges ont également eu lieu avec le Comité Régional de la Conchyliculture de la Charente-Maritime afin d'identifier des secteurs à restaurer, sachant que, si l'on restaure un secteur en limite subtidale / intertidale pour une mesure de compensation, ceci interdit toute implantation ultérieure d'activité humaine sur le site, la zone devant être laissée à la nature pendant un minimum de 20 ans. Ainsi ont été identifiées des zones qui avaient vocation à sortir du cadastre conchylicole et à ne pas être impactées par des activités humaines trop proches, et, parmi elles, une zone au droit de l'Anse de Pampin en milieu marin, marais en cours de salinisation qui pourrait permettre une synergie entre les mesures visant à restaurer le milieu terrestre en train de se saliniser et des mesures qui viseraient à restaurer le milieu marin.

Mme Brigitte DEVAUX juge que l'Anse de Pampin représente une réelle opportunité. Le plan de gestion fait actuellement l'objet d'une réflexion, avec un portage Communauté d'Agglomération et Département, et les deux acteurs se montrent favorables au projet. L'idée est de mettre en place une mesure permettant de protéger une partie d'eau douce, tout en laissant la salinisation se poursuivre.

M. Bernard PLISSON explique que le Port doit désormais déterminer si cette action a un véritable potentiel. Dans l'hypothèse où les services instructeurs de l'État confirmeraient ce potentiel, il s'agira ensuite de mener une étude environnementale afin de passer du potentiel à la faisabilité, ce qui prendra une année de diagnostic.

M. François FLIES signale qu'a été évoqué un site proche de Fouras comme zone de compensation.

M. Bernard PLISSON explique qu'il y a plusieurs mesures de compensation. La compensation située près de Fouras (MC4) a été mise en place par rapport aux oiseaux, marins comme terrestres, suite à l'aménagement de la Repentie. Le diagnostic environnemental est favorable, un projet de plan de gestion a été remis à la DREAL, qui doit faire un retour avant la fin de l'année 2025. Dès l'accord de la DREAL, le Grand Port Maritime de La Rochelle sera en mesure de conventionner avec le Conservatoire du Littoral afin de mettre en place les mesures de gestion.

Mme Nadia SANZ CASAS, représentante du Conservatoire du Littoral, indique que celui-ci s'est récemment porté propriétaire de cette zone, qui fait également partie de l'extension de la Réserve naturelle nationale du Marais d'Yves, suite à l'établissement d'une digue de protection des personnes et des biens au milieu de la réserve. La mesure compensatoire consiste en une extension majoritairement en mer, mais également terrestre, sur la zone de Fouras. Il s'est avéré que le Conservatoire du Littoral a procédé à de la prospection foncière et a fait l'acquisition d'une zone importante par suite de la dépollution de la décharge.

Le Conservatoire du Littoral est donc aujourd'hui propriétaire de cette zone. La LPO sera gestionnaire des parcelles comprises dans le périmètre de la nouvelle extension de la réserve du Marais d'Yves. Sur l'autre partie, le gestionnaire pourra être le Conservatoire des espèces naturelles, les collectivités, etc.

M. Bernard PLISSON ajoute que la zone est en limite d'une réserve naturelle et de parcelles agricoles, son potentiel étant augmenté en dédiant à la nature une zone qui n'est pas située dans la réserve naturelle, mais contiguë.

M. François FLIES souhaite savoir si cette zone va devenir une zone non-chassable et interdite aux moto-cross.

Mme Nadia SANZ CASAS indique qu'une présence de police pourra être faite au travers de gardes assermentés, ce qui permettra de réguler les moto-cross. Pour la chasse, seule une régulation du sanglier sera autorisée.

M. Bernard PLISSON explique que l'objectif est de limiter toute activité humaine défavorable à la nidification. Il s'agira donc de mettre en place des clôtures là où il le faut et de faire de la pédagogie, enjeux inscrits dans le plan de gestion.

Mme Nadia SANZ CASAS ajoute qu'une canalisation du public est en cours de réflexion, avec une signalétique adaptée. En ce qui concerne la régulation du sanglier, elle précise que tout est entrepris pour ne pas intervenir par battues, mais par pièges filets, qui permettent de ne pas envoyer de chiens notamment, tout en assurant la sécurité anticollision, la 4 voies étant proche de la zone.

M. François FLIES s'interroge sur les méthodes de restauration d'une vasière.

Mme Corinne FESNEAU explique avoir eu un retour d'expérience issu de la rencontre avec la Ligue de Protection des Oiseaux dans le cadre de son programme LIFE. La LPO a mis en place une méthode de démantèlement de bancs sur la Baie de l'Aiguillon, sur laquelle le Port entend s'appuyer. Celle-ci consiste à enlever l'ancien matériel ostréicole, des déchets, et de mettre en place des mesures de suivi.

M. Bernard PLISSON ajoute qu'en cas de bancs d'huîtres en surabondance, un broyage est effectué sur place.

Mme Brigitte DEVAUX indique que de nombreux bancs ont déjà été démantelés, bien qu'il en subsiste encore.

Mme Corinne FESNEAU précise également que le Grand Port Maritime de La Rochelle est actuellement en discussion avec la DDTM afin d'étudier précisément le cadastre conchylicole et de s'assurer que la mesure ne se juxtaposera pas à des actions passées (type programme NETCONCH), mais qu'elle se situera « à côté » permettant ainsi un continuum intéressant. Le Grand Port Maritime de La Rochelle assurera par ailleurs un suivi, là où d'autres dispositifs ne le font pas. Il assumera donc l'enlèvement, mais aussi le suivi, d'où l'étude de faisabilité au préalable. C'est en ça que le retour d'expérience de la LPO présente un fort intérêt.

Mme Brigitte DEVAUX s'interroge sur l'organisation de ce travail. Le port prend la responsabilité de rechercher des zones de compensation, va jusqu'à prendre en charge l'aménagement, mais ensuite, à qui est confiée la gestion ?

M. Bernard PLISSON explique que cela dépend des situations. Les zones situées près du Port ou dans le Port, c'est-à-dire la zone HA89 à côté du port de pêche et la zone située dans la limite administrative à la Repentie, sont directement gérées par le Grand Port Maritime. Lorsque la zone est située près d'une réserve naturelle nationale, le Port se cale sur les modalités de gestion des zones naturelles. Sur la mesure au niveau de Fouras, le Conservatoire du Littoral guide le Grand Port Maritime de La Rochelle dans ses choix de gestionnaire.

Sur une interrogation de M. François FLIES relative au financement, M. Bernard PLISSON indique que le Port finance les mesures de compensation pour une durée minimum de 20 ans, pouvant aller jusqu'à 30 ans.

Sur des zones éloignées, il envisage de s'impliquer fortement au départ dans la mise en œuvre de la zone, pour ensuite laisser le gestionnaire prendre en charge la gestion. Le Port s'impliquerait en revanche dans la durée sur les suivis environnementaux afin de prouver l'efficacité de la démarche. Mais tout ceci reste encore à construire.

Mme Marie-Dominique MONBRUN souhaite savoir si cette zone de compensation pourrait devenir à long terme une zone de protection forte.

M. Bernard PLISSON l'informe que, là encore, tout reste à construire. Il n'est toutefois pas impossible qu'une zone protégée de toute activité pendant 20 ans fasse l'objet d'une requalification par le législateur pour être protégée.

M. François FLIES comprend de tout cela que l'on met moins de temps à détruire qu'à reconstruire.

Mme Brigitte DEVAUX précise que certaines zones ont d'ores et déjà acquis le statut de zone protégée, à l'instar de l'Anse de Pampin, qui est en réserve naturelle.

Mme Nadia SANZ CASAS ajoute qu'il en est de même au sein du Conservatoire du Littoral : dès lors qu'une zone devient la propriété du Conservatoire, celui-ci la classe en domaine propre, rendant ainsi les terrains inaliénables imprescriptibles, et a alors l'obligation de la conserver en son sein ad vitam æternam, avec cette vocation première de préservation de la biodiversité. C'est donc un statut de protection forte.

Mme Marie-Dominique MONBRUN rappelle que la zone concernée est maritime.

M. Bernard PLISSON constate que le niveau de maturité n'est pas le même en mer qu'à terre. Tout reste à construire, et le GPMLR s'appuiera sur les conseils du Parc Marin.

Mme Emmanuelle JAOUEN souligne que la réelle difficulté par rapport au terrestre est l'aspect foncier.

M. Philippe TREHELLO, élu représentant la commune de Rivedoux Plage, s'interroge sur d'éventuelles alternatives à l'Anse de Pampin.

Mme Corinne FESNEAU indique que ce ne sont que des pistes et que rien n'est acté à ce jour.

M. Bernard PLISSON ajoute que des amas d'huîtres importants ont été signalés dans la zone de Rivedoux Nord, ce qui peut être une piste dans l'hypothèse où l'Anse de Pampin ne remplirait pas son potentiel.

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

Mme Corinne FESNEAU présente le bilan du suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner » avec un focus sur le suivi des mesures en milieu terrestre.

En ce qui concerne l'Odontite de Jaubert (ME1), une zone est évitée au nord du Port, au niveau de la Repentie, et constitue un habitat propice à cette espèce pionnière. Il s'agit ici de gérer les autres espèces susceptibles de s'implanter afin de laisser suffisamment de liberté à l'Odontite pour s'exprimer. Un suivi est assuré par un écologue depuis 2019.

Il est à noter que cette plante est fortement dépendante des conditions météorologiques. L'espèce s'est nettement développée en 2024, année particulièrement favorable en lien avec une pluviométrie au bon moment. Si le nombre de pieds baisse en 2025, l'espèce est néanmoins toujours présente.

M. Bernard PLISSON explique que les graines peuvent résister en terre pendant plusieurs années.

Mme Corinne FESNEAU indique que le Port poursuit ici son plan de gestion et le passage des écologues permet d'ajuster celui-ci et d'adapter l'entretien de la zone selon leurs préconisations pour qu'elle reste favorable à l'odontite.

Sur les zones de compensations MC2 et MC3 en 2025, année moins pluvieuse que 2024 :

- La Repentie (MC2), 13 espèces d'oiseaux, dont 5 concernées par la dérogation, ont montré des indices de nidification,
- parcelle HA89 (MC3), 27 espèces d'oiseaux, dont 5 pour lesquelles une dérogation a été accordée ; des indices de nidification ont été montrés pour 2 des 5 observées.

| Nom vernaculaire | Nom scientifique | Objectifs de compensations sur 30 ans (en nombre de couples) pour les mesures MC2 et MC3 | Cumul du nombre de couples nicheurs au sein des sites compensatoires de 2020 à 2025 | Degré d'atteinte des objectifs de compensation (par rapport à l'objectif maximal) |
|-------------------------------|--------------------------------|--|---|---|
| Cisticole des joncs | <i>Cisticola juncidis</i> | 1 | 19 | 1900% |
| Cochevis huppé | <i>Galerida cristata</i> | 21 | 9 à 11 | 43% à 52% |
| Echasse blanche | <i>Himantopus himantopus</i> | 5 | 3 | 60% |
| Fauvette grisette | <i>Sylvia communis</i> | 7 | 16 à 17 | 229% à 248% |
| Gravelot à collier interrompu | <i>Charadrius alexandrinus</i> | 2 | 0 | 0% |
| Linotte mélodieuse | <i>Linaria cannabina</i> | 13 | 16 à 17 | 123% à 131% |
| Petit Gravelot | <i>Charadrius dubius</i> | 8 | 4 | 50% |
| Pipit rousseline | <i>Anthus campestris</i> | 5 | 7 | 140% |
| Tadorne de Belon | <i>Tadorna tadorna</i> | 12 | 4 à 5 | 33% à 42% |
| Traquet motteux | <i>Oenanthe oenanthe</i> | 15 | 13 à 14 | 80% à 87% |

Légende :

| | |
|----------------|--------------------------------|
| ≥ 100% | Objectif atteint |
| 50% < x < 100% | Objectif presque atteint |
| 0% < x ≤ 50% | Objectif peu atteint |
| 0% | Aucun avancement de l'objectif |

Le bilan ci-dessus montre que, pour certaines espèces, les objectifs de compensation ont été largement atteints et dépassés (Cisticole des joncs, Fauvette grise, Linotte mélodieuse, Pipit rousseline).

Pour d'autres, les objectifs sont à moitié atteints (Cochevis huppé, Petit gravelot, Tadorne de Bélon). Pour rappel, le suivi est sur 30 ans et a commencé en 2020.

Le Gravelot à collier interrompu n'a en revanche pu être accueilli à ce jour.

M. Bernard PLISSON estime que la mesure de compensation au sud va permettre de constituer des habitats favorables pour cette espèce.

Mme Corinne FESNEAU indique qu'un travail d'inventaires est mené en parallèle par des écologues sur les espèces exotiques envahissantes terrestres, sur l'ensemble du Port, en dehors des zones AOT (zones louées aux clients). Des préconisations de gestions sont formulées en fonction des espèces trouvées, avec des fiches actions correspondantes. Le plan de gestion est ajusté chaque année.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle demande par ailleurs aux entreprises mettant en place des chantiers sur le Port de considérer les espèces exotiques envahissantes et de prévoir une procédure de gestion.

Mme Marie-Dominique MONBRUN signale que la falaise qui longe la zone de compensation proche du port de pêche est érodée.

Mme Sandrine PETIT explique que, lorsque le Grand Port Maritime de La Rochelle a récupéré cet espace pour en faire une zone de compensation, il a également pris à sa charge la gestion de la digue. Le Port réalise sur cette zone une surveillance systématique, comme sur l'ensemble de ses ouvrages. Mme Sandrine PETIT rassure en indiquant qu'après chaque tempête elle est vérifiée et que notamment des levés par drone sont faits pour évaluer l'évolution de son état dans le temps. Pour l'instant, il n'y a pas d'évolution notée.

3. Questions diverses

En l'absence de questions diverses, une visite du site est proposée pour les personnes qui le souhaitent. L'ordre du jour étant épuisé, M. Bernard PLISSON lève la séance à 15 heures 35.