Port Atlantique La Rochelle

Compte-rendu

SÉANCE DU COMITÉ D'INFORMATION ET DE SUIVI - PORT HORIZON 2025 16 JUIN 2026

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
- M. Christophe BLEYNIE, DIRM SA
- Mme Brigitte DESVEAUX, Département de la Charente-Maritime
- M. Michel LARDEUX, Mat Ré
- M. Vincent POUDEVIGNE, CCI Charente-Maritime
- M. François FLIES, Respire
- M. Franck MUSSILLIER, Commune de Sainte-Marie-de-Ré
- M. Matthieu BRUNET, DDTM 17
- M. Ronan LUCAS, Parc naturel marin Estuaire de la Gironde et mer des Pertuis
- M. Jean-Louis BOUILLAUD, Commune de L'Houmeau
- M. Jérôme LE GOVIC, Communauté d'agglomération de La Rochelle
- Mme Adeline THOMASSIN, Port de Plaisance de La Rochelle
- Mme Marie-Dominique MONBRUN, Nature Environnement 17
- Mme Cécilia JEAN, Ville de La Rochelle
- M. Mathieu FERREY : Charier TDD Atlantique Vendée
- M. Matthieu TURPIN : CharierTDD Atlantique Vendée
- M. Tom AGENEAU : Charier TDD Atlantique Vendée
- M. Nicolas PIGNON : VALGO

Rappel de l'ordre du jour :

1. Le projet d'aménagement et l'arrêté d'autorisation préfectoral
2. Le Comité d'Information et de Suivi et son fonctionnement
3. État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation
4. Bilan du suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
5. Questions diverses
6. Visite de site.

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

La séance est ouverte à 14 heures 10.

M. Bernard PLISSON propose de démarrer la 9ème réunion du Comité d'Information et de Suivi (CIS) du projet Port Horizon 2025. Depuis la dernière réunion, une partie des membres a été renouvelée. Pour les nouveaux participants, la Direction du Grand Port Maritime a donc prévu de présenter brièvement le projet d'aménagement, ainsi que le rôle du CIS.

1. Le projet d'aménagement et l'arrêté d'autorisation préfectoral

M. Bernard PLISSON rappelle que ce projet d'aménagement s'inscrit dans une réflexion engagée depuis une dizaine d'années. Dès les premières études, le Port a compris que l'opération serait soumise à autorisation au titre du Code de l'environnement. Après échanges avec les services de l'État, le choix a été fait de regrouper dans un même dossier plusieurs opérations d'envergure, afin de présenter au public une vision globale des ambitions de développement du Port. Le projet couvre ainsi l'essentiel des aménagements portuaires prévus entre 2020 et 2030.

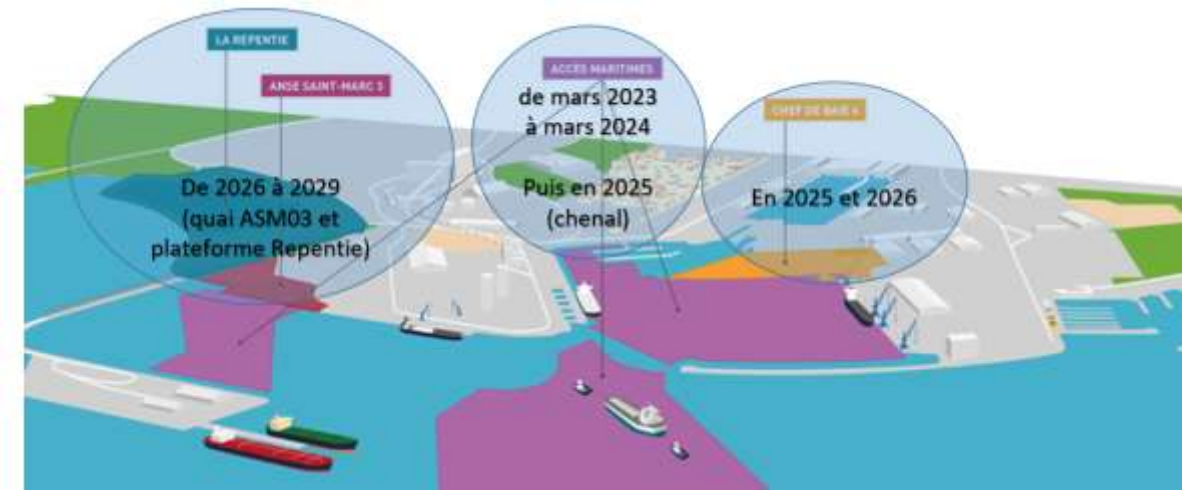
Le projet Port Horizon 2025 s'articule autour de quatre opérations majeures :

- L'approfondissement des accès maritimes : création des souilles nécessaires au stationnement des navires au droit des 2 futurs quais et amélioration de l'accessibilité nautique générale du port en gagnant entre 50 centimètres et 1 mètre. Ces travaux, qui comprenaient des opérations de dragage et de déroctage, sont aujourd'hui réalisés à plus de 90 %.

- La construction du quai de Chef de Baie 4, qui mesure 160 mètres de longueur. Les travaux sont en cours.

- L'aménagement de la zone de La Repentie, située entre le viaduc du Môle d'Escale et le pont de l'île de Ré. Cette zone de 35 hectares bénéficie d'une autorisation d'aménagement datant de 2009, qui avait permis la construction de la digue et le remblaiement. Les travaux engagés à l'époque se poursuivent avec les aménagements de surface, dont la réalisation est programmée à partir de 2027.

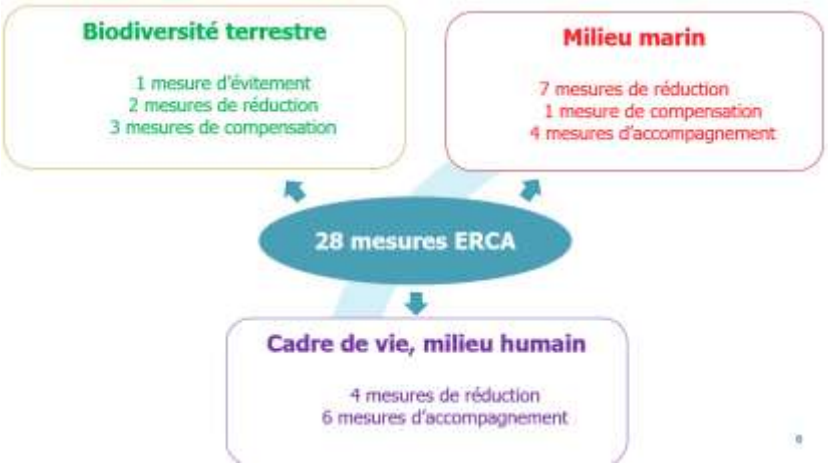
- La création du quai de l'Anse Saint-Marc 3. Ce futur quai viendra prolonger les deux quais construits entre la fin des années 2000 et le début des années 2010. Conçu spécifiquement pour les colis lourds, il présentera des caractéristiques hors normes par rapport aux infrastructures portuaires classiques. À ce stade, le Port a déjà réalisé une digue dans son prolongement et pré-aménagé le casier destiné à accueillir l'ouvrage.



Le projet Port Horizon 2025 a été autorisé par arrêté préfectoral le 29 juin 2020 à l'issue d'une instruction par la DDTM. Après une phase de travaux préparatoires entre 2020 et 2022, les opérations terrestres ont véritablement débuté à partir de 2022. L'ensemble du programme est porté par le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR). Compte tenu de la complexité du projet, l'arrêté préfectoral d'autorisation est particulièrement détaillé. Il encadre les conditions de

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

réalisation des opérations avec 31 mesures dites « ERCA » (Éviter, Réduire, Compenser, Accompagner) réparties comme suit : 1 mesure d'évitement, 13 mesures de réduction, 4 mesures de compensation et 13 mesures d'accompagnement. Certaines de ces mesures s'inscrivent dans une temporalité très longue. C'est notamment le cas des mesures de compensation, qui engagent le Port sur une durée de 30 ans.



Mme Corinne FESNEAU précise que l'ensemble de ces mesures n'est pas présenté systématiquement à chaque CIS. A titre d'exemple, les mesures relatives à la biodiversité terrestre sont généralement présentées à l'automne, après les inventaires écologiques. Quant aux mesures de réduction, elles sont évoquées au moment de la réalisation effective des aménagements auxquels elles se rapportent. Le contenu détaillé de l'arrêté préfectoral et des mesures est consultable sur le site Internet du Port.

M. Bernard PLISSON explique que le CIS se réunit tous les six mois pour des séances de deux à trois heures. Afin de rendre ces réunions plus dynamiques, le choix a été fait de présenter à chaque fois un point général sur l'avancement du projet, puis de faire un focus sur quelques sujets spécifiques en lien avec l'actualité des travaux. À noter l'existence d'une plateforme dédiée au projet Port Horizon 2025, baptisée SeaPolar, accessible en partie au grand public, qui permet de consulter les données les plus récentes sur la mise en œuvre du projet. Chaque mesure fait l'objet d'une fiche de synthèse qui résume les enjeux, les actions réalisées et les résultats obtenus. En parallèle, des documents techniques beaucoup plus détaillés, notamment les rapports d'études environnementales, peuvent être communiqués à toute personne qui en fait la demande.

2. Le Comité d'Information et de Suivi et son fonctionnement

M. Bernard PLISSON explique que le CIS est une instance prévue par l'arrêté préfectoral, sur proposition formulée par le Port lors de l'élaboration du projet, en concertation avec les parties prenantes. L'arrêté définit son fonctionnement. L'objectif est d'apporter un maximum d'informations aux participants et de répondre à leurs questions. Un règlement intérieur du CIS a été établi et validé en instance. Le contenu des articles est résumé ci-dessous :

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

Composition (article 1)

- 31 membres dont des représentants de services de l'Etat, de collectivités territoriales, d'associations professionnelles, de loisirs, environnementales, de riverains
- 1 suppléant et 1 mandat possible par membre

Champ de compétence (article 2)

- Suivre la réalisation du projet et la mise en œuvre des prescriptions prévues dans l'arrêté préfectoral n° 20EB0563 autorisant le projet Port Horizon 2025
- Proposer des adaptations de mesures/actions le cas échéant

Présidence et animation (article 3)

- Port Atlantique La Rochelle assure la présidence et l'animation

Convocation des membres (article 4) :

- Convocation par mail (prévenance de 15j)
- Ordre du jour fixé par PALR et la DDTM
- 2 réunions / an pendant le déroulement des travaux
- 1 réunion / an en phase d'exploitation des installations
- Présentation du niveau d'avancement global des opérations, des mesures Eviter Réduire Compenser et Accompagner, focus sur des sujets spécifiques
- Tenue des réunions à PALR ou par visioconférence
- Durée de 30 ans

- **Modalités de vote** (article 5)
- **Comptes-rendus de réunion**: Projet envoyé par PALR dans un délai d' un mois. Les membres ont 15 jours pour formuler des observations éventuelles. En cas d'observation, envoi d'un compte-rendu final (Article 6).
- Pas d'informations relevant de secret industriel ou commercial
- Mise en ligne sur le site internet du Port.
- Saisine éventuelle du **Conseil Consultatif Scientifique** (article 7)
- Possibilité de saisine du Conseil Consultatif Scientifique (CCS) sur des thématiques spécifiques
- **Modification du règlement intérieur** (article 8)
- Soumis à l'approbation du Comité d'Information et du Suivi (CIS)

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

3. État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation

Mme Sandrine PETIT, Cheffe du Service Ingénierie au sein de la Direction des infrastructures, explique que son service pilote une grande partie des aménagements relevant de l'autorisation environnementale. Le calendrier d'avancement du projet montre que plusieurs opérations sont désormais achevées.

Le projet est actuellement dans une phase particulièrement active avec l'aménagement du terminal de Chef de Baie 4, qui comprend la construction d'un quai ainsi que l'aménagement de 4 hectares de terre-plein et des réseaux associés.

Concernant l'Anse Saint-Marc 3, une première phase a déjà été réalisée avec la construction de la digue et du terre-plein en 2023 et 2024. Il reste à construire le futur quai.

Pour la Repentie, le démantèlement de la partie terrestre du viaduc a été terminé en 2023. L'aménagement du terre-plein fait actuellement l'objet d'une consultation menée sous la forme d'un dialogue compétitif. Ce dossier sera présenté plus en détail lors d'un prochain CIS.

S'agissant de l'amélioration des accès maritimes, l'essentiel des travaux a été réalisé entre 2023 et 2024. Quelques opérations de dragage complémentaires ont été effectuées fin 2025 et début 2026. Un reliquat de travaux est programmé à l'horizon 2027.

M. Bernard PLISSON précise que l'objectif était de créer un accès maritime à -10 mètres Cote Marine (CM). Concrètement, cela signifie que, même lors d'une marée basse théorique de coefficient 120, le Port conserve une hauteur d'eau minimale de 10 mètres. Jusque-là, certaines zones présentaient des profondeurs inférieures à ce seuil. Les travaux de déroctage, terminés depuis 2024, ont permis à la fois d'améliorer l'accessibilité nautique générale du Port, mais aussi de créer des souilles et des zones de manœuvre au droit des deux futurs quais. Cette opération bénéficiait d'une subvention européenne importante, dont le versement était conditionné à l'atteinte des objectifs du programme d'approfondissement avant la fin de l'année 2026. En cohérence avec ces approfondissements, il est essentiel d'offrir un accès en côte d'exploitation à -10 m CM pour le chenal d'accès au Port. Ainsi, une meilleure opérabilité et la sécurité des mouvements de navires à fort tirant d'eau qui rentrent dans le Port seront garanties. Le passage des navires qui rentrent dans l'avant-port doit être garanti également pour une question d'assurance et les pilotes doivent pouvoir utiliser toute la largeur disponible pour les manœuvres.
Pour limiter l'impact du projet, le GPMLR a proposé de phaser le dragage du chenal d'accès, de l'ajuster aux besoins de la navigation actuelle, et de réaliser l'opération à l'aide de ses moyens nautiques. Ainsi, dans un premier temps, afin de garantir le passage minimum des navires qui rentrent dans l'avant-port, le dragage de l'accès chenal a été réalisé sur 9,2 ha. Les 6,9 ha restants seront approfondis dans un second temps.

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

L'opération, co-financée par une subvention européenne, s'est globalement terminée tout début 2026. Il reste à faire passer une barre niveleuse afin d'égaliser la bathymétrie sur toute la zone draguée.
L'opération a été effectuée avec les moyens internes du Port. Les sédiments ont été dragués par la Cap d'Aunis en alternance avec les dragages d'entretien et selon les modalités habituelles d'exploitation pour le dragage d'entretien. Cela garantit un fonctionnement normal du site du Lavardin. Les sédiments ont été immergés sur ce site pour un volume total de 139 250 m³, conformément aux volumes autorisés.
Le dragage est ainsi 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. Deux sondes ont été placées au niveau du môle d'escale et du viaduc.
Entre octobre 2025 et février 2026, période à laquelle la Cap D'Aunis intervenait sur l'accès chenal, il a été constaté que les évolutions de turbidité sont très fortement influencées par les tempêtes

Mme Sandrine PETIT présente l'avancement du terminal Chef de Baie 4. L'autorisation environnementale délivrée en 2020 autorisait la construction d'un quai de 250 m. Dans un premier temps, le projet se limite à 160 mètres de quai, au départ de l'ancienne jetée sud, en réponse aux besoins du futur exploitant. Par la suite, sous réserve des besoins des opérateurs portuaires, 90 mètres supplémentaires seront construits. Le quai est constitué d'un « rideau mixte », composé d'une alternance de pieux et de palplanches. Tous les pieux ont été installés entre septembre 2025 et mai 2026. Les travaux de remblaiement et de génie civil sont désormais engagés, avec une livraison prévue en septembre 2026.
Concernant le terre-plein, l'opération est menée en co-maîtrise d'ouvrage public/privé entre le Grand Port Maritime La Rochelle et AMLP, futur exploitant du terminal. Le Port assure la coordination de l'opération avec l'appui du maître d'œuvre SCE. Le groupement titulaire du marché est composé de Charier TDD, mandataire, de Charier RTU pour les travaux de voirie et réseaux divers, et Valgo pour la gestion des terres excavées. Les travaux du terre-plein ont débuté au mois d'avril 2026. La livraison complète du terminal est prévue fin 2026, soit environ 3 mois après celle du quai. Les premières opérations ont concerné la réalisation du bassin de traitement des eaux pluviales destiné à recueillir les eaux du futur terminal, ainsi que celles du terre-plein existant. Ces travaux se sont achevés en mai. Les équipes viennent de commencer les terrassements nécessaires à la création des différents réseaux sur les zones actuellement exploitées par AMLP.

M. Tom AGENEAU, conducteur de travaux chez Charier, présente le plan général du chantier et les différentes phases de travaux. La première étape a concerné la réalisation du bassin de rétention des eaux pluviales. Une fois cette phase achevée, deux opérations ont été menées simultanément : la création de la plateforme destinée à AMLP, notamment pour l'accueil des engins de manutention, et la reprise des réseaux d'eaux pluviales. Ces travaux se sont achevés il y a deux semaines. Les équipes interviennent désormais sur les réseaux d'eaux pluviales. Cette phase doit se poursuivre jusqu'à fin juillet. Après une pause au mois d'août, les travaux reprendront début septembre sur la zone du terre-plein qui sera libérée une fois la création du quai achevée. Cette dernière phase comprendra les terrassements, la réalisation des plateformes, les réseaux d'eaux pluviales, d'eau potable, l'éclairage du site et les travaux d'enrobés.

M. Bernard PLISSON rappelle que la zone a servi de décharge entre le milieu des années 1980 et le milieu des années 1990 sous l'exploitation du SIVOM, ancêtre de la communauté d'agglomération. Les pratiques de tri étaient alors très limitées. Le sous-sol présente aujourd'hui une grande hétérogénéité, avec un mélange de terres, de déchets divers et un marquage radiologique lié à des apports de résidus issus du traitement des terres rares provenant de l'usine Rhône-Poulenc. Ces pratiques étaient légales à l'époque. Le site présente donc plusieurs enjeux environnementaux. Les nombreuses investigations environnementales menées avant les travaux n'ont mis en évidence aucun impact significatif sur les eaux marines ni sur les sédiments environnants. La pollution est restée confinée sur le site. Les travaux actuels visent à améliorer durablement la situation en renforçant l'étanchéité du terminal, afin de limiter tout risque futur de transfert vers le milieu naturel.

Mme Corinne FESNEAU explique qu'un plan de gestion des terres a été élaboré en 2019, puis actualisé à la suite d'investigations complémentaires réalisées avant le démarrage du chantier. Ces études ont permis d'affiner la connaissance du sous-sol grâce à des analyses physiques, chimiques et radiologiques. Les résultats ont été intégrés au dossier de consultation des entreprises (DCE) afin que les candidats puissent proposer une méthodologie adaptée. Le

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

cahier des charges imposait notamment un suivi radiologique assuré par un organisme certifié, une traçabilité complète des matériaux, ainsi que la réalisation d'analyses complémentaires au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Au regard de la réglementation, toute terre excavée, présentant ou non des anomalies, acquiert le statut de déchet dès lors qu'elle quitte son site d'origine. Pour éviter cette situation, une aire temporaire de tri et de stockage a été aménagée sur un terre-plein imperméabilisé gagné sur la mer (« terre-plein des Mouettes »). Cet espace permet de gérer les terres directement sur le site, de réaliser les analyses nécessaires et de déterminer leur destination finale en fonction des résultats d'analyse. La réalisation des travaux de terrassement s'appuie sur le plan de gestion réalisé par Artelia, bureau d'études spécialisé en sites et sols pollués, en 2019 puis actualisé en 2024 à partir des investigations complémentaires. A partir des sondages et analyses de sols, un maillage a été élaboré. Les investigations réalisées à différentes profondeurs permettent de reconstituer une cartographie tridimensionnelle du sous-sol.

M. Matthieu TURPIN, responsable d'exploitation chez Charier, explique que son entreprise assure les travaux de terrassement, désamiantage et dépollution, tandis que Valgo apporte son expertise dans le tri et l'orientation des déchets. Un technicien de Valgo est présent en permanence sur le chantier afin d'accompagner les équipes dans la gestion des terres excavées et leur orientation vers les filières adaptées après analyses.

M. François FLIES demande s'il existe des garanties permettant d'affirmer que les travaux de terrassement et la modification du sous-sol ne risquent pas d'engendrer une pollution du milieu marin.

M. Bernard PLISSON apporte trois éléments de réponse :

- Le terrain n'était pas imperméabilisé. Pendant près de 20 ans, il a servi de sablière dont les sols restaient perméables. Les eaux de pluie pouvaient donc s'infiltrer directement dans le terrain. Or, le principal vecteur de transfert des pollutions est précisément l'eau, qui lessive les sols et peut entraîner les substances polluantes vers le milieu naturel. Le projet d'aménagement prévoit une imperméabilisation complète des surfaces. Il n'y aura donc plus de percolation des eaux à travers le terrain, ce qui permettra de réduire très fortement, voire de supprimer les flux d'eau susceptibles d'entraîner des pollutions.
- Le futur front de quai est implanté à environ 30 m en avant de la digue actuelle. Celle-ci est conservée et l'espace compris entre la digue existante et le nouveau quai est entièrement comblé avec des matériaux calcaires sains, principalement issus de la carrière de Jeumont. Cette épaisseur d'environ 30 mètres constitue une véritable zone tampon entre le massif de terres historiques et le milieu marin.
- La technique de construction retenue pour le quai limite encore les possibilités de transfert vers le milieu marin. Le choix d'un rideau de pieux-palplanches permet de réaliser un ouvrage étanche.

La combinaison de ces trois mesures améliore très sensiblement la situation par rapport à l'état initial du site et ne peut en aucun cas la dégrader. Cette amélioration repose également sur la maîtrise complète des travaux. Les équipes connaissent précisément la nature des matériaux excavés et les matériaux qui seront remis en place. L'ensemble de ces opérations est conduit dans des conditions techniques et environnementales sans commune mesure avec les pratiques des années 1980 et 1990.

Mme Brigitte DESVEAUX se félicite que cette problématique soit enfin prise en compte. Elle s'enquiert de la profondeur de la nappe phréatique sous le site.

Mme Sandrine PETIT répond que la nappe au plus haut se situe généralement autour de +7 m CM, avec des variations liées aux cycles de marée. Le futur terre-plein se situera autour de +9 m, voire +10m.

Mme Corinne FESNEAU précise que l'arrêté préfectoral prévoit un suivi piézométrique et une analyse des eaux une fois les travaux d'aménagements achevés.

Mme Marie-Dominique MONBRUN demande si des mesures de rayonnement de surface ont été réalisées avant les travaux et si elles seront reproduites après les aménagements, afin de pouvoir comparer les résultats.

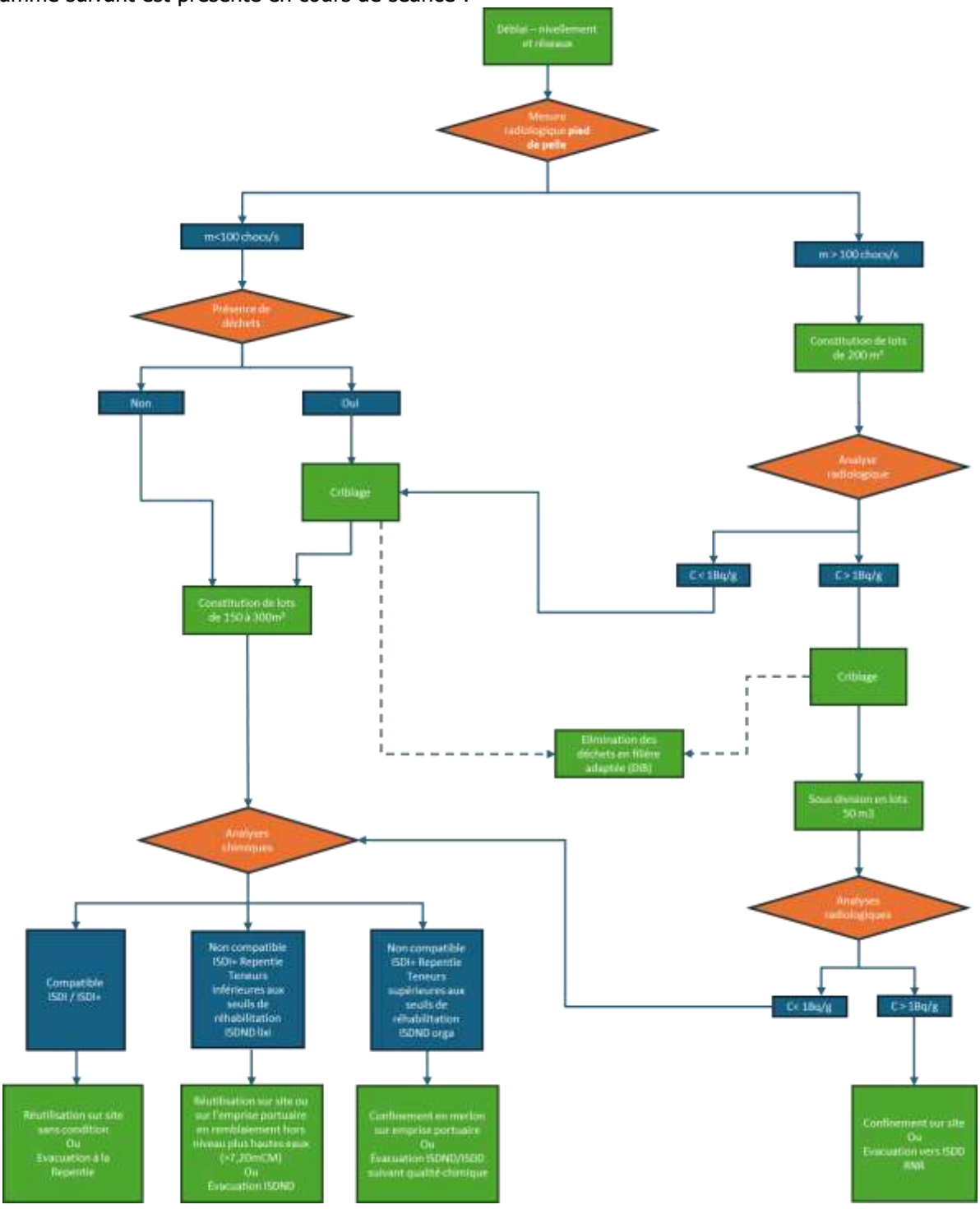
M. Nicolas PIGNON, chef de projet Valgo, explique que toutes les terres excavées sont acheminées vers le terre-plein des mouettes à proximité du chantier, sur une surface imperméabilisée, où elles sont triées et caractérisées. Pendant

www.larochelle.port.fr

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

les terrassements, un technicien Valgo est présent en permanence au pied de la pelle mécanique afin de contrôler chaque excavation effectuée par Charier. Le terrassement suit le maillage établi par Artelia, mais cette cartographie ne constitue qu'un état des connaissances issues de sondages. Entre deux sondages, il peut apparaître des déchets inattendus. Les matériaux sont orientés vers différentes filières selon trois critères : les observations visuelles et olfactives, les analyses chimiques et les mesures radiologiques.

Le logigramme suivant est présenté en cours de séance :



Le suivi à l'avancement du terrassement comprend des mesures au radiamètre ou scintillomètre en coup par seconde. Une valeur seuil de 100 coups par seconde a été fixée dans le plan de gestion.

www.larochelle.port.fr

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

- En dessous de 100 coups par seconde, le risque radiologique est considéré comme absent. Les terres excavées sont ensuite examinées visuellement. Les éventuels déchets sont séparés des terres par criblage. Les terres font ensuite l'objet d'analyses chimiques. Selon les résultats, plusieurs cas sont possibles :
    - Absence de pollution - sous les seuils de déchets inertes : les terres peuvent être réutilisées comme remblais ;
    - Matériaux légèrement marqués, mais restants conformes aux critères des déchets inertes sauf pour les paramètres salins : ils peuvent être réutilisés sur le site ou être stockés sur la zone de la Repentie ;
    - Matériaux non dangereux, mais avec anomalies (hydrocarbures, BTEX, HAP…) : ils peuvent également être réutilisés sous certaines conditions au-dessus de la nappe ;
    - Matériaux trop pollués : ils sont évacués vers une filière spécialisée extérieure.

M. Bernard PLISSON résume le principe : Pour les matériaux non marqués radiologiquement des lots sont constitués. Si des déchets sont présents dedans, ils sont criblés pour séparer les déchets et les gérer à part. Des analyses chimiques sont ensuite réalisées par lot de 100 à 150 m^3. Selon les résultats, ils sont soit réutilisés sans contrainte, soit réemployés sous certaines conditions au-dessus de la nappe, soit évacués lorsqu'ils dépassent les seuils admissibles.

M. Nicolas PIGNON explique qu'au-dessus de 100 coups par seconde, les lots sont constitués. Les caractérisations sont confiées à Algade, bureau d'études spécialisé en radioprotection, qui effectue des analyses en laboratoire sous 5 semaines environ.

- Si la concentration est inférieure à 1 Bq/g, le risque radiologique est considéré comme nul et les matériaux réintègrent la filière classique : criblage, séparation déchets/terres, analyses chimiques.
- Si la concentration dépasse 1 Bq/g, les terres sont destinées aux confinements prévus dans le projet. Ces confinements pourront accueillir environ 1000 m^3 de matériaux radiologiquement marqués. Si les volumes totaux dépassent cette capacité, les matériaux seront évacués vers une installation spécialisée extérieure, en l'occurrence vers le site d'Argences (14).

M. Bernard PLISSON précise que lorsque le dépassement du seuil est confirmé, les lots sont subdivisés en volumes plus réduits de 50 m^3 environ afin de réaliser des analyses radiologiques plus fines. Le délai est de 5 semaines supplémentaires. Pendant ce temps-là, le lot est stocké sur l'aire de tri et bâché. L'objectif du protocole est d'éviter d'orienter vers une filière radiologique des matériaux qui ne le nécessiteraient pas. Il faut savoir que le stock de matériaux marqués radiologiquement est connu et déclaré chaque année auprès de l'ANDRA par la société Solvay (ex-Rhône-Poulenc). Cette déclaration permet, sous réserve du respect des conditions sanitaires et des prescriptions réglementaires, de maintenir ces matériaux sur place confinés. La gestion sur site évite de disséminer les matériaux et présente également un intérêt économique.

M. Nicolas PIGNON ajoute que le technicien Valgo présent au pied de la pelle, le plus exposé, est équipé de deux dosimètres : un dosimètre opérationnel permettant de mesurer en temps réel les doses reçues pendant la journée, et un dosimètre passif qui sera analysé par Algade à l'issue du chantier. Les résultats des deux appareils sont ensuite cumulés afin de déterminer précisément la dose reçue et veiller à ce que la dose annuelle seuil soit respectée. À ce stade des travaux, les mesures du dosimètre opérationnel sont extrêmement faibles.

M. Bernard PLISSON souligne qu'au-delà du respect des seuils réglementaires de radioprotection, le Port souhaite rester à un niveau d'exposition faible qui ne nécessitera aucun suivi médical spécifique pour les salariés travaillant à l'année sur l'activité d'exploitation du terminal. Par contre, il pourra y avoir des restrictions et des contraintes pour de futurs aménagements et/ou travaux de terrassement.

M. François FLIES croit savoir que certains déchets pollués ont déjà été transportés sur le merlon pour être confinés. Il s'interroge sur le risque de dispersion de poussières vers les quartiers d'habitation lors du brassage des sols.

M. Nicolas PIGNON explique que les terrassements sont encore en cours et que le merlon n'est pas encore construit. Les matériaux pollués n'y seront confinés qu'à la fin du chantier, quand le volume définitif sera connu. En attendant, les matériaux marqués radiologiquement sont stockés bâchés sur une aire de tri dont le sol est étanche. Préalablement, des sondages avaient été effectués sur cette zone pour caractériser les sols sous les enrobés. De nouveaux sondages

www.larochelle.port.fr

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

seront réalisés à l'issue du chantier sous l'aire de stockage pour vérifier l'absence de contamination. Le bâchage permet de limiter tout envol de poussières et d'éviter tout contact avec les eaux pluviales.

M. François FLIES s'interroge sur la gestion des eaux de pluie susceptibles de ruisseler sur les zones de stockage.

M. Nicolas PIGNON explique qu'une station de traitement des eaux pluviales a été mise en place, avec un décanteur lamellaire (filtre sable et charbon). En utilisant le réseau d'eaux pluviales existant du site, les eaux sont récupérées, traitées et analysées avant rejet.

M. François FLIES demande si un filtre à charbon permet de filtrer la radioactivité.

M. Nicolas PIGNON précise que le traitement mis en œuvre est essentiellement un traitement physico-chimique. Les matériaux pollués marqués radiologiquement sont maintenus sous bâche. Le risque d'émanation de poussière est donc très limité.

M. Matthieu FERRET, responsable QSE et chargé Environnement du groupement, assure qu'une vigilance particulière est de mise pour éviter l'exposition des travailleurs à la radiologie. Les équipes sont formées et équipées d'outils fournis par Algade. Une vigilance forte afin de s'assurer que les engins ne véhiculent pas les poussières. Des contrôles ont été effectués pour veiller à rester dans les seuils acceptables de radiologie. Ces procédures ont permis de conforter les hypothèses prises par Valgo en phase préparatoire du chantier.

M. François FLIES observe que ces dispositifs protègent principalement les salariés intervenant sur le chantier. Sa question porte plutôt sur le risque d'exposition pour les habitants du quartier.

M. Bernard PLISSON explique que si les mesures prises protègent les travailleurs situés entre 0 et 5 mètres des opérations, nécessairement les riverains, situés à plus de 600 mètres des opérations, sont protégés.

M. François FLIES fait remarquer que l'employeur est tenu légalement de protéger la santé de ses salariés, notamment via le port de masque préventif. En revanche, le Port n'a rien fait pour protéger les habitants du quartier lors des opérations de manipulation des terres polluées. Le vent peut rapidement transporter des poussières et les déposer sur des voitures, les jardins par exemple.

M. Tom AGENEAU explique qu'il y a des terres marquées radiologiquement mais aussi des analyses chimiques. Les salariés du groupement portent des masques par mesures de prévention dans l'attente des retours d'analyses. Des contrôles ont été réalisés sur l'aire de tri pendant les phases de manipulation des matériaux pollués. Les mesures ont montré des niveaux de radiologie très faibles à proximité immédiate de la clôture de l'aire de tri et même à un ou deux mètres d'un tas marqué radiologiquement. Il faudrait qu'une personne reste immobile sur la zone la plus concentrée en radiologie pendant 1 000 heures pour atteindre le plafond fixé par le Code du travail.

Mme Sandrine PETIT souligne qu'en dehors de la zone de tri, les salariés des entreprises portuaires circulent quotidiennement sur le site sans protection particulière.

M. Bernard PLISSON rappelle que l'aire de tri a été clôturée pour éviter la présence de personne non habilitée au niveau des tas.

Mme Brigitte DESVEAUX remercie le Port d'apporter enfin aux parties prenantes de la transparence sur ce sujet. Il est appréciable que le Port prenne en charge ces travaux de dépollution pour des déchets qui ne sont pas les siens. Le producteur de ces déchets est connu de tous. L'approche retenue par le Port est inédite sur le territoire. Par le passé, lors de l'aménagement du port de pêche de Chef-de-Baie, il avait été décidé de recouvrir les terrains d'une « croûte » protectrice afin d'isoler les personnes de la pollution, sans procéder à des investigations ou à des analyses de sols aussi poussées. La méthodologie adoptée ici semble beaucoup plus rigoureuse.

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

M. Bernard PLISSON explique que l'objectif initial était d'excaver le moins possible. Toutefois, compte tenu du souhait d'étanchéifier la zone, il a fallu excaver pour créer le bassin d'eaux pluviales pour la récupération et le traitement des eaux de ruissellement , conséquence de l'étanchéification de la zone. Seront évacués du site vers des filières spécialisées uniquement les déchets issus du criblage (plastiques, métaux, etc.), les terres les plus polluées et les déchets les plus marqués radiologiquement (que le Port ne saurait pas gérer sur place sans exposer les salariés) ou au-delà du volume absorbable par confinement sur site. Tous les autres déchets radiologiques seront encapsulés sur site, identifiés et tracés.

M. François FLIES demande si les terres les plus polluées seront véritablement traitées après évacuation ou juste réenfouies ailleurs.

Mme Sandrine PETIT explique que les filières agréées disposent de casiers de confinement spécialement conçus pour recevoir ce type de matériaux. Il s'agit effectivement d'un enfouissement. C'est la raison pour laquelle il est parfois préférable d'éviter les transports sur de longues distances et de confiner sur place avec traçabilité.

M. Bernard PLISSON précise qu'il existe des filières de dépollution pour certains déchets comme les hydrocarbures. Pour le marquage radiologique, l'enfouissement reste la seule solution.

M. Michel LARDEUX demande confirmation de la nature du radioélément retrouvé dans les terres.

M. Nicolas PIGNON répond qu'il s'agit principalement de thorium et de plomb.

Mme Corinne FESNEAU signale que les campagnes d'analyses sont toujours en cours.

M. Bernard PLISSON confirme. Le travail de caractérisation se poursuit au fur et à mesure de l'avancement du chantier.

M. Michel LARDEUX s'interroge sur le volume estimatif des déchets évacués.

Mme Sandrine PETIT répond que les volumes exacts ne seront connus qu'à la fin des travaux d'excavation et des analyses. Une enveloppe financière de 1,5 M€ a été provisionnée pour la gestion des terres excavées.

M. Bernard PLISSON tient à souligner que la société Solvay a apporté un appui précieux dans la conduite de ce dossier en orientant le Port vers un bureau d'études spécialisé en radioprotection avec lequel elle travaille régulièrement.

Mme Brigitte DESVEAUX rappelle que Solvay avait évoqué la possibilité de prendre en charge une partie du coût de la dépollution. Le Port ne doit pas y renoncer. Il serait également intéressant de savoir si la méthodologie inédite employée pour le terrain de Chef de Baie pourrait être dupliquée sur d'autres sites pollués de l'agglomération rochelaise, notamment le Technoforum.

M. Jérôme LE GOVIC assure que ces sites sont aujourd'hui bien connus et référencés. Pour le Technoforum, les travaux se limiteront à du boisement et de la plantation. Pour les autres sites, le sujet est à l'étude.

M. Bernard PLISSON précise que la zone de stockage provisoire devrait être maintenue jusqu'à la fin du mois de novembre 2026.

Mme Corinne FESNEAU ajoute qu'une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée en radiologie accompagne le Port sur ces sujets. Elle validera le process envisagé pour la zone d'encapsulage définitive.

M. Bernard PLISSON explique que le merlon sera recouvert d'une bâche épaisse, de terre et de petites plantes. La zone sera clôturée avec contrôle d'accès pour les personnes chargées de l'entretien.

Mme Sandrine PETIT explique qu'une autre zone de stockage est pressentie dans un ancien bassin en béton. Les déchets seront confinés dans une géomembrane avec des enrobés au-dessus.

www.larochelle.port.fr

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

M. Matthieu TURPIN précise que la mise en place de la géomembrane recouverte de matériaux sains (terre végétale par ex.) permet d'avoir des mesures de surface très faible identique à la radioactivité naturelle. C'est ce qui a été constaté pour le bassin. Les eaux qui vont ruisseler sur le terre-plein vont arriver dans ce bassin, avec un contrôle des eaux en sortie.

M. Nicolas PIGNON précise qu'un plan compteur a été fait en fin de travaux du bassin par Algade . L'impact radiologique est nul dès que l'on s'éloigne des terres les plus marquées de 60 cm/1 m ou qu'on les recouvre.

M. Jérôme LE GOVIC demande si la méthodologie mis en place pour le bassin a été identique pour les terrassements des réseaux.

M. Tom AGENEAU confirme que la démarche est identique. Un plan compteur sera fait par Algade après remblaiement sur toute l'emprise des tranchées.

M. Bernard PLISSON ajoute qu'en interne tout est tracé sous un système d'information géographique, avec des restrictions d'usages possibles sur certaines zones ou des procédures particulières à suivre.

M. François FLIES demande s'il est prévu d'installer, à l'intérieur même de l'enceinte portuaire, des capteurs de surveillance de la qualité de l'air, soit par ATMO soit par la Communauté d'agglomération, afin de mesurer les éventuelles pollutions atmosphériques.

M. Bernard PLISSON répond qu'il existe déjà une station de mesure à l'extérieur du Port. À l'intérieur de l'enceinte portuaire, des campagnes de mesures sont organisées ponctuellement en fonction des problématiques identifiées ou des besoins particuliers. Il n'est pas prévu d'installer un capteur permanent de surveillance de la qualité de l'air à l'intérieur du domaine portuaire.

M. Jérôme LE GOVIC précise que le capteur installé dans le quartier de la Pallice vise à mesurer les impacts des activités portuaires sur les habitants.

Mme Brigitte DESVEAUX croit savoir que l'agglomération a prévu de déployer de nouveaux capteurs en raison d'une surincidence de cancers dans le quartier Ouest.

M. François FLIES croit savoir que le capteur de la Pallice ne concerne que les microparticules. Il ne permet pas de mesurer les émanations des cuves d'essence par exemple.

M. Jérôme LE GOVIC s'inscrit en faux. Le suivi des émanations existe depuis l'origine du dispositif. Une réunion de restitution s'est tenue la semaine précédente, l'association était conviée. Chaque année, une présentation des résultats est organisée en comité de quartier.

M. François FLIES affirme que des représentants de Respire étaient bien présents à cette réunion.

M. Jérôme LE GOVIC explique que le dispositif de surveillance a été calibré par ATMO à partir d'une analyse globale des activités portuaires. L'objectif était d'identifier les molécules liées à l'activité du Port, en l'occurrence PM2,5 et PM10. Dans le cadre des travaux engagés sur la surincidence des cancers du poumon et des voies respiratoires supérieures, l'agglomération vient de décider d'ajouter des mesures de composés organiques volatils (COV). Les COV sont en partie liés à l'activité du Port. Jusque-là, ils étaient assez peu suivis. Ce nouveau dispositif devrait être déployé au cours du dernier trimestre 2026. Les services de l'agglomération doivent échanger avec ATMO pour déterminer l'emplacement le plus pertinent pour ce nouveau capteur. Les résultats obtenus conduiront ensuite, si nécessaire, à déplacer le matériel pour obtenir une cartographie plus fine.

M. François FLIES demande si ces nouveaux capteurs permettront de détecter la présence de produits phytosanitaires.

www.larochelle.port.fr

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

M. Bernard PLISSON répond que ce sujet déborde le cadre de la présente réunion.

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

Mme Corinne FESNEAU présente un point d'avancement sur la mesure de compensation n° 4, dernière mesure de compensation terrestre. À la suite des inventaires écologiques réalisés sur une année complète, un projet de plan de gestion a été élaboré et soumis à la DREAL, qui l'a validé sous réserve de quelques ajustements mineurs. Pour rappel, les deux parcelles concernées par cette mesure de compensation sont contiguës à la Réserve Naturelle Nationale du marais d'Yves. Elles appartiennent au Conservatoire du littoral. Le travail consiste désormais à traduire ce plan de gestion en actions opérationnelles. Cette étape sera conduite cet été en partenariat avec le Conservatoire du littoral et la LPO (gestionnaire de la RNN et des parcelles). Une fois cette déclinaison opérationnelle finalisée, un rapport sera rédigé puis transmis à la DDTM afin que les actions prévues soient officiellement intégrées à l'arrêté préfectoral.

M. Bernard PLISSON précise que les parcelles concernées sont situées à l'interface entre la réserve naturelle nationale, qui bénéficie d'un très haut niveau de protection, et des espaces agricoles. Elles constitueront ainsi une zone intermédiaire entre des terrains exploités et un espace naturel bénéficiant d'une protection intégrale. Les échanges avec la LPO et le Conservatoire du littoral sont très constructifs. Les conditions semblent réunies pour déboucher rapidement sur la mise en œuvre concrète du plan de gestion.

Mme Corinne FESNEAU présente ensuite la mesure de compensation n°1 en milieu marin, qui est directement liée aux travaux de dragage du chenal d'accès au Port. Cette mesure concerne le secteur de la piste de l'Anse de Pampin. Les échanges sont en cours avec le Comité régional de la conchyliculture de Charente-Maritime (CRC 17) et la DDTM afin de définir plus précisément la zone susceptible d'accueillir les mesures de restauration écologique. Il faut savoir qu'une mesure de compensation implique l'absence d'activités économiques sur les secteurs retenus. Mme Corinne FESNEAU souligne l'intérêt écologique du projet, avec un lien terre/mer très intéressant pour l'avifaune. Une fois le secteur retenu, un état initial sera réalisé, les protocoles scientifiques de suivi seront définis, puis un plan de gestion pourra être élaboré avant d'être soumis à validation.

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

M. Bernard PLISSON souligne que ce type de démarche s'inscrit dans un temps très long. Alors que la mesure de compensation terrestre est désormais prête à être mise en œuvre, la mesure marine se trouve encore au stade des études préalables. Des investigations environnementales complémentaires doivent encore être réalisées afin de confirmer l'intérêt écologique des secteurs envisagés. Le Parc Naturel Marin a récemment travaillé sur un guide méthodologique consacré à la mise en œuvre des mesures de compensation en milieu marin. Le Grand Port s'appuiera très largement sur ces recommandations pour élaborer le futur plan de gestion.

Mme Brigitte DESVEAUX estime que ce projet constitue une plus-value importante pour un secteur un peu laissé pour compte. Les tables et les poches ostréicoles n'ont pas été retirées.

M. Matthieu BRUNET souligne que le secteur retenu a déjà fait l'objet d'un programme de nettoyage appelé « NetConch ». Les professionnels de la conchyliculture n'ont pas de velléité d'usage dans ce secteur.

M. François FLIES a le sentiment que la mesure de compensation se limite au nettoyage des anciennes structures métalliques. Il signale que des clusters de cancers pédiatriques ont été enregistrés à L'Houmeau, en lien probablement avec l'agriculture intensive, la pulvérisation de certains produits phytosanitaires, mais aussi avec les céréales traitées au Port avant exportation. Le point le plus bas correspond au marais de Pampin. Les eaux de ruissellement provenant des parcelles agricoles traitées en conventionnel acheminent inévitablement les produits phytosanitaires vers cette zone humide. Il aurait sans doute été plus pertinent pour le Grand Port Maritime, en collaboration avec la Commune de L'Houmeau, de racheter ces terres agricoles et de leur donner une vocation environnementale.

Mme Brigitte DESVEAUX affirme que ce sujet fait partie du plan de gestion du marais. La commune de L'Houmeau acquiert progressivement des terrains sur ce secteur pour les convertir en agriculture biologique ou en jachère.

M. Bernard PLISSON rappelle que, lors de la recherche des sites destinés à accueillir les mesures de compensation terrestre, le GPMLR avait effectivement privilégié ce secteur, mais aussi les terrains situés aux abords de l'aéroport. Toutefois, la mise en œuvre d'une mesure compensatoire suppose avant tout l'accord des propriétaires fonciers. Or, qu'il s'agisse de propriétaires privés ou de personnes publiques, les conditions nécessaires à une cession ou à un changement durable d'usage n'étaient pas réunies. Le projet n'a donc pas pu aboutir sur ces emprises. La compensation en milieu marin obéit à une logique différente : elle doit porter sur l'habitat naturel. Le maire de L'Houmeau — qui est également membre du Conseil de Surveillance du Port — s'est saisi de ces problématiques. Comme le Port, il ne pourra intervenir que sur son périmètre de compétences. D'où l'intérêt de travailler en coopération avec les acteurs du territoire.

M. François FLIES ajoute que sur la zone de l'Houmeau, il y a des choses intéressantes à faire, avec des problématiques de pollutions et de cancers pédiatriques qui sont très préoccupants dans la plaine d'Aunis. Il indique que le Port est le terminal de ces céréales qui sont traitées au Port.

M. Vincent POUDEVIGNE tient à souligner que les traitements phytosanitaires réalisés sur les céréales transitant par le port sont très limités : leur proportion est passée de 90% il y a 15 ans à moins de 10 % aujourd'hui. Les céréales sont d'abord traitées au champ, avant leur récolte. Les traitements réalisés dans les installations portuaires concernent

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

exclusivement la lutte contre les insectes susceptibles d'apparaître pendant le stockage. Ils ne sont pas systématiques et n'ont lieu que si la présence d'insecte est avérée et que le traitement dans les silos de stockage intérieur n'a pas été fait. Les fongicides et herbicides ne concernent absolument pas l'activité portuaire. Tous les traitements insecticides sont tracés ; ce qui permet d'éviter les « effets cocktail ».

M. François FLIES estime que la seule réponse réellement objective viendra des mesures de qualité de l'air. Il espère que la nouvelle municipalité mettra rapidement en place un dispositif permettant de disposer de données fiables concernant la surincidence des cancers ORL observée dans le quartier (supérieure de 30 % à la moyenne nationale). Les habitants du quartier sont inquiets.

M. Jérôme LE GOVIC propose de poursuivre cette discussion à l'issue de la réunion.

5. Questions diverses

M. Bernard PLISSON invite les participants à proposer des sujets qu'ils souhaiteraient voir présentés lors du CIS de novembre 2026. Sont d'ores et déjà inscrits à l'ordre du jour le bilan de l'opération Chef de Baie 4, la biodiversité marine et l'avancement des mesures de compensation.

Mme Marie-Dominique MONBRUN souhaiterait un bilan environnemental des opérations de dragage sur les secteurs d'Antioche et du Lavardin, y compris les matériaux retraités à La Repentie.

M. Bernard PLISSON signale que les opérations de valorisation des matériaux de La Repentie ne s'inscrivent pas dans le périmètre du projet Port Horizon 2025. Elles ne seront donc pas abordées dans le cadre du CIS.

M. Michel LARDEUX souhaiterait qu'une prospective sur l'évolution de l'activité portuaire soit présentée au prochain CIS, au regard des importantes évolutions géopolitiques en cours. Il serait également utile d'aborder les réformes à venir concernant l'éolien en mer, dans la mesure où une partie des investissements réalisés par le Grand Port Maritime de La Rochelle a précisément été engagée pour accompagner le développement de cette activité.

M. Bernard PLISSON prend le point.

Une visite du terminal Chef de Baie 4 est proposée pour les personnes qui le souhaitent.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Bernard PLISSON lève la séance à 15 heures 59.

www.larochelle.port.fr

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