

SÉANCE DU COMITÉ D'INFORMATION ET DE SUIVI - PORT HORIZON 2025 17 JUIN 2025

ÉTAIENT PRÉSENTS :

- M. Bernard PLISSON, Grand Port Maritime de La Rochelle
- M. Nicolas MÉNARD, Directeur des Infrastructures du Grand Port Maritime de La Rochelle
- Mme Corinne FESNEAU, Grand Port Maritime de La Rochelle
- M. Bertrand MOQUAY, Régie du Port de plaisance de La Rochelle
- M. Vincent POUDEVIGNE, CCI Charente-Maritime
- Mme Aline GUIBORDEAU, Comité de quartier Laleu-La Pallice-La Rossignollette
- M. Stéphane GILBERT, Communauté d'Agglomération de La Rochelle
- Mme Cécilia JEAN, Ville de La Rochelle
- Mme Véronique PERRAIN, Ville de La Flotte
- M. Bruno HEMAR, Ville de L'Houmeau
- M. Christophe BLEYNIE, DIRM SA
- M. Patrick GUILIANI, Ligue pour la Protection des Oiseaux
- M. Michel LARDEUX, Mat Ré
- M. François FLIES, Respire
- M. Matthieu BRUNET, DDTM17
- M. Philippe REYDANT, Union Maritime de La Rochelle
- M. Philippe TREHELLO, Ville de Rivedoux Plage

Rappel de l'ordre du jour :

1. État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux avec un focus Chef de Baie 4
2. Bilan du suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
3. Questions diverses
4. Visite de site

La séance démarre à 14 heures 10.

M. Bernard PLISSON souhaite la bienvenue aux participants pour ce 7^e Comité d'Information et de Suivi de Port Horizon 2025. Le comité se réunit tous les 6 mois depuis le début des travaux.

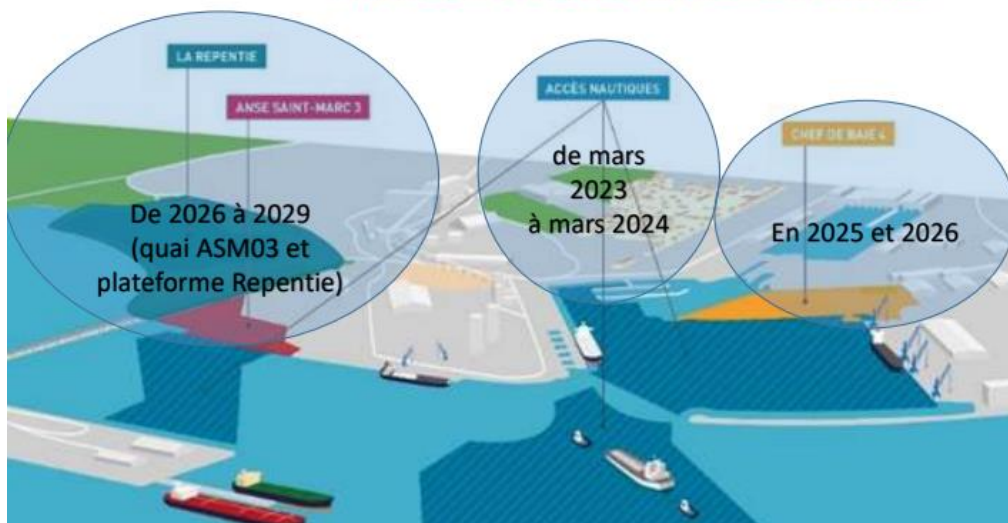
1. État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux avec un focus sur Chef De Baie 4

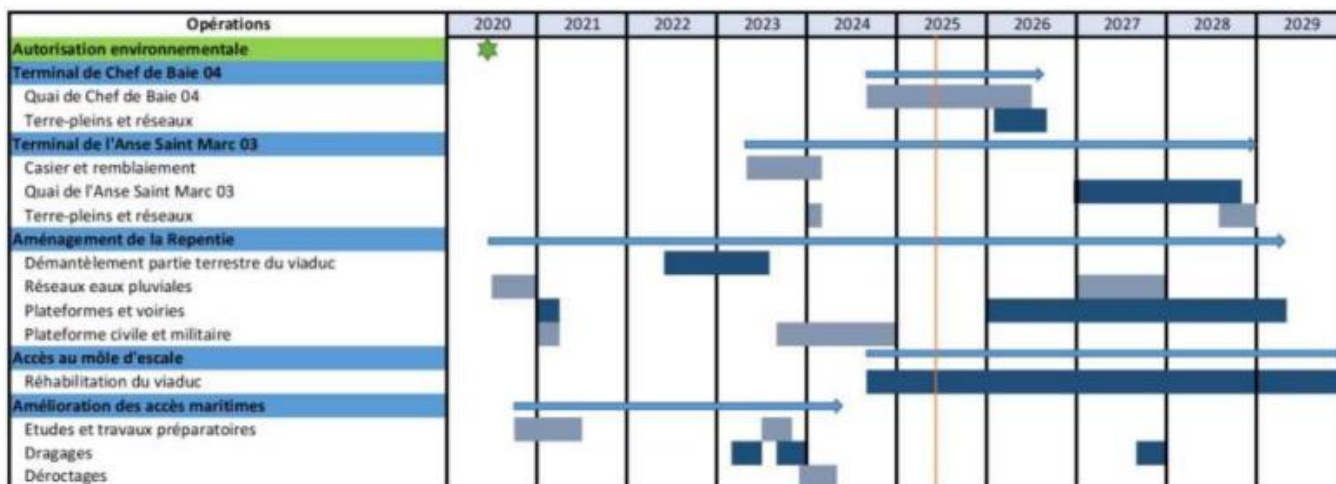
M. Nicolas MÉNARD présente l'état d'avancement du projet Port Horizon 2025. Certaines opérations majeures ont d'ores et déjà été réalisées, notamment le démantèlement du viaduc. Environ 90 % des opérations relatives à l'approfondissement des accès maritimes, notamment l'opération de déroctage, sont terminées depuis environ un an. Il reste le chenal sud à draguer. Le dragage s'effectuera avec les moyens du Port.

La phase de réalisation des aménagements terrestres continue avec les travaux de construction du quai de Chef de Baie 4 et la sélection des entreprises pour la réalisation du terre-plein. Cette phase devrait se poursuivre jusqu'à mi-2026. La mise en service du terminal Chef de Baie 4 est prévue au 3^e trimestre 2026. En parallèle, un appel d'offres a été lancé pour l'aménagement de la plateforme de La Repentie, sur une surface de 35 hectares. Les travaux correspondants devraient s'étaler entre mi-2026 et 2029, en lien avec le parc éolien en mer « Oléron 1 ».

Les travaux de réhabilitation du viaduc d'accès au môle d'escale ont démarré début 2025, pour une durée d'environ 2 ans et demi/ trois ans. Cette opération, qui n'est pas dans le projet Port Horizon 2025 (PH25) est majeure pour l'activité du Port et pour le patrimoine local. Le viaduc a été partiellement démonté, mais la partie restante doit être rénovée. Il s'agira notamment de refaire le tablier en béton. C'est l'entreprise Bouygues qui est en charge des travaux.

4 opérations au total sur plusieurs années





Construction du futur quai Chef de Baie 4

Concernant le quai de Chef de Baie 4, le marché a été notifié en octobre 2024. Les études ont démarré au mois de novembre 2024. Comme souvent sur ce type d'ouvrage, la phase d'études est dense et exigeante, notamment en raison des contraintes géotechniques. Il a été nécessaire de clarifier un certain nombre d'hypothèses par rapport au dimensionnement des ouvrages, et d'effectuer une reconnaissance pyrotechnique complémentaire. Bien qu'il n'ait révélé rien d'alarmant, ce complément de diagnostic s'imposait au vu de la complexité de la zone et des difficultés rencontrées pendant les opérations de déroctage. Les équipes ont découvert des vestiges métalliques (tôles d'acier) qu'il était nécessaire de retirer pour la bonne réalisation des travaux.

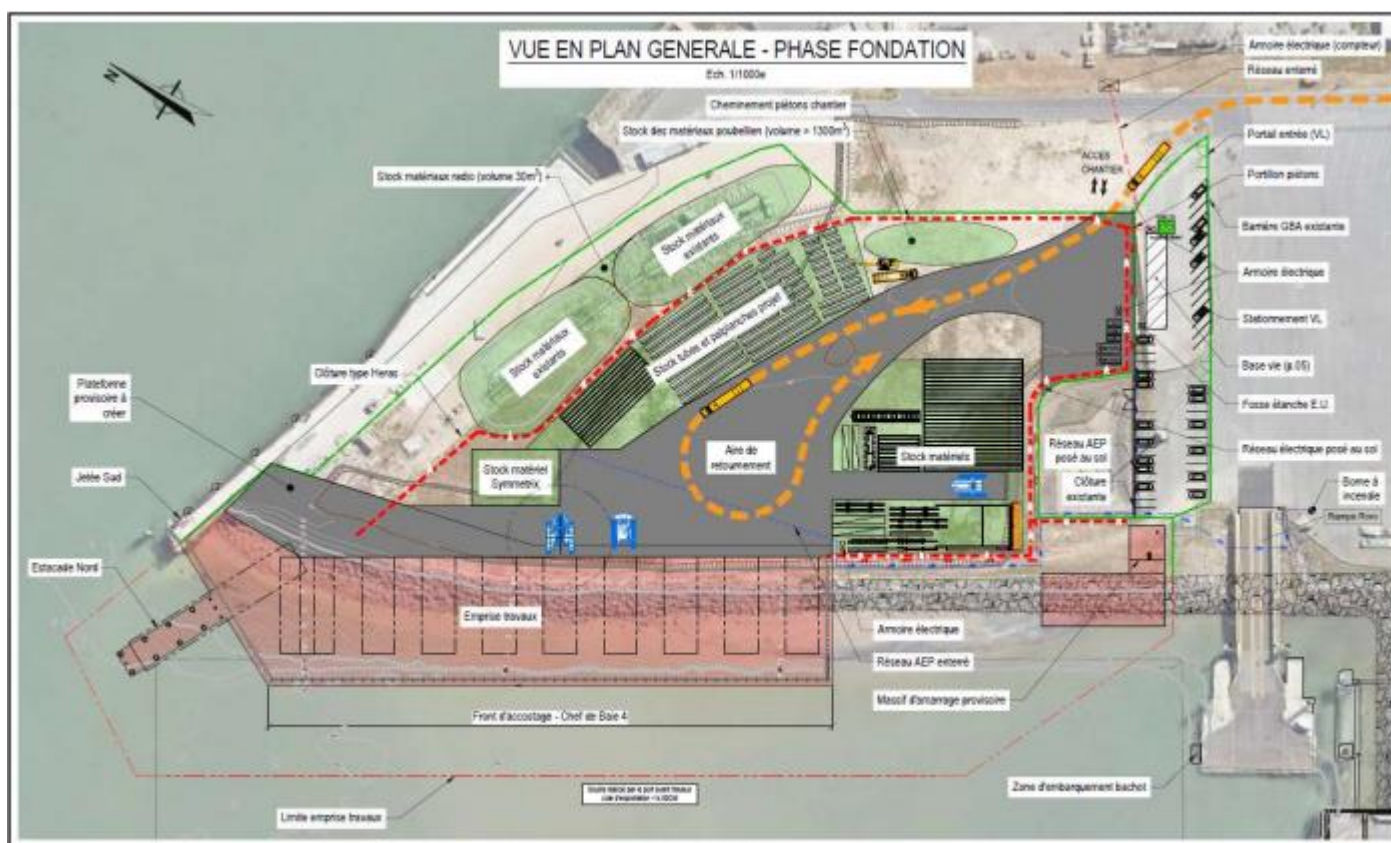
Les travaux ont été lancés mi-février 2025, pour une durée de réalisation estimée jusqu'à l'été 2026. Le chantier étant complexe, quelques ajustements de calendrier sont possibles.



Le marché a été attribué au groupement « Océlian, Leduc, GTM et Térélian ». Hormis Leduc, ces entités françaises appartiennent au Groupe Vinci. Il s'agit de partenaires expérimentés avec lesquels le Port de La Rochelle a déjà collaboré avec succès ; ce qui facilite la mise en route du chantier.

Entreprises		Compétences
	Océlian	Fondations Massif d'amarrage Estacade nord Dalle de transition
	Leduc	Fondations
	GTM OA	Poutre de couronnement principale
	Terélian	Terrassement, déblai et remblai

Le plan des installations de chantier est assez complexe. Malgré une emprise disponible d'environ 3 hectares, l'ensemble des besoins — base vie, zones de stockage des matériaux, aire de préfabrication du béton, etc. — génère une forte occupation de l'espace. Ce contexte logistique est d'autant plus exigeant que le site présente des contraintes liées à la présence historique de déchets et à la qualité hétérogène des matériaux en place.



Le quai sera décalé d'environ 35 mètres vers la mer par rapport à la digue existante. Il s'agira d'un « rideau mixte », composé d'une alternance de pieux et de palplanches. À titre d'exemple, il s'agit du même type d'infrastructures que le rideau brise-lame du Port de service. Ce rideau sera ancré et stabilisé par des tirants métalliques, tiges d'environ 40 mètres de long, conçus pour absorber à la fois la poussée des terres et les efforts d'accostage et d'amarrage des navires. Une estacade sera également construite au nord du quai, afin de permettre l'amarrage des bateaux à Chef de Baie 4 et au quai Alcione.

Une estacade provisoire est en cours d'installation. Elle vise à faciliter l'accès de la grue au plus près de la zone d'intervention. Les ateliers vont progresser du sud vers le nord, avec un enfoncement progressif des pieux. Enfin, pour

prévenir les effets de la turbidité engendrée par les travaux subaquatiques et limiter les nuisances sonores subaquatiques, un rideau à bulles sera mis en place. Il agira comme barrière acoustique et visuelle.

M. Nicolas MÉNARD indique que ces ouvrages sont assez classiques en milieu portuaire. L'une des principales difficultés rencontrées sur ce type de chantier réside dans la gestion des dénivelés du fond marin. En effet, la file avant du quai se trouve dans une zone creusée, appelée « souille », destinée à accueillir le navire. En revanche, dès que l'on passe à l'arrière, une importante rupture de pente apparaît, ce qui génère des contraintes techniques notables qui font l'objet de nombreux échanges avec le groupement.

Pour rappel, le projet prévoit une possibilité d'extension future du quai vers le sud sur une longueur supplémentaire de 90 mètres. Cette extension s'inscrit dans le cadre de l'autorisation globale couvrant un linéaire de quai de 250 mètres. Toutefois, à ce stade, l'opérateur n'a sollicité la réalisation que de 160 mètres de quai. Un petit ouvrage d'amarrage est également prévu au sud, afin de compléter le dispositif d'accueil des navires.

M. Bernard PLISSON explique que, dans le cadre de cette opération, le Grand Port Maritime de La Rochelle doit répondre à plusieurs enjeux environnementaux majeurs. Ceux-ci avaient été soulignés dans l'étude d'impact, dans le dossier d'autorisation, et dans l'arrêté préfectoral :

- Maîtrise des nuisances sonores pour les riverains, notamment durant la nuit ;
- Prise en compte et préservation du milieu marin. Pour mémoire, la zone de Chef de Baie et en particulier Chef de Baie 4 a été remblayée au cours des années 1980-1990 avec des remblais de très mauvaise qualité. Il s'agissait, en réalité, d'une décharge où ont été déposés divers matériaux dont certains issus de l'entreprise Solvay (ex-Rhône-Poulenc), notamment des résidus de traitement de minerais de terres rares. Ces résidus présentent parfois une activité radiologique, certes modérée, mais qui nécessite une gestion rigoureuse.
- Prise en compte des mammifères marin et du bruit subaquatique engendré par certaines opérations telles que l'enfonçage des pieux ;
- Maîtrise des émissions atmosphériques (poussières, pollution générée par les engins de chantier) ;
- Limitation des gaz à effet de serre.

Dans le cadre de l'autorisation environnementale, plusieurs mesures ont été définies afin de répondre aux enjeux écologiques majeurs liés à la réalisation du projet. Ces dispositions s'inscrivent dans la logique « Éviter – Réduire – Compenser », désormais systématiquement intégrée aux projets d'aménagement d'envergure :

- Réduction des incidences des lixiviats du massif de déchets de Chef de Baie 4 sur le milieu marin (MR5)
Il s'agit de renforcer l'étanchéité entre le remblai et le milieu marin, dans le but de prévenir les transferts potentiels de pollution issue du remblai historique de mauvaise qualité vers l'environnement aquatique. Les travaux engagés sont mis à profit pour améliorer cette interface, diminuant ainsi la vulnérabilité du milieu marin face aux pollutions diffuses.
- Réduction des incidences des anodes galvaniques sur le milieu marin (MR10)
Les anodes sont des dispositifs de protection des quais contre la corrosion. Des modèles spécifiques ont été retenus en substitution des anodes classiques, contribuant ainsi à limiter les diffusions de métaux indésirables dans le milieu marin.
- Accompagnement pour la connaissance du bruit aérien lié aux travaux (MA8)
Des campagnes de mesure du bruit sont régulièrement menées, afin de contrôler l'impact sonore des travaux sur l'environnement. L'objectif est de s'assurer que les niveaux sonores demeurent compatibles avec la réglementation en vigueur et acceptables pour les populations riveraines.

- Réduction des incidences du bruit sous-marin sur les mammifères marins, tortues et poissons (MR11)
Dans le souci de préserver la faune marine, notamment les mammifères, des procédures spécifiques ont été instaurées afin de réduire les nuisances acoustiques subaquatiques. Cela inclut des phases progressives d'augmentation de l'intensité sonore ainsi que, le cas échéant, la mise en œuvre d'un rideau à bulles, destiné à contenir la propagation du bruit dans l'eau.
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (MR6)
Le projet intègre des mesures concrètes visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre. Cela se traduit notamment par une gestion optimisée des matériaux ; le réemploi de matériaux — évitant l'emploi de ressources à forte empreinte carbone lorsqu'elles ne sont pas indispensables — ainsi que par des exigences organisationnelles imposées aux entreprises, favorisant des pratiques respectueuses de l'environnement.
- Accompagnement par la mise en place d'un observatoire pour les bilans d'émissions de gaz à effet (MA6)
Chaque entreprise intervenante est tenue d'établir un bilan carbone de ses activités. Cette exigence permet de quantifier précisément les émissions de gaz à effet de serre générées par le chantier, d'en tirer des enseignements, et d'identifier les leviers d'amélioration pour les travaux futurs.

Mme Corinne FESNEAU revient sur la mesure de réduction du bruit aérien. Avant le démarrage des travaux, un diagnostic acoustique avait été réalisé, afin d'établir un état initial du niveau sonore ambiant. Ce diagnostic a permis de fixer les seuils acoustiques admissibles et les niveaux d'alerte.

Le groupement a mis en place, pour toute la durée du chantier, un dispositif de surveillance acoustique qui comprend :

- Un suivi en temps réel des niveaux sonores grâce à une plateforme numérique ;
- Un système d'alerte automatisé, déclenché dès qu'un dépassement des seuils est constaté ;
- Une analyse systématique de chaque alerte afin d'en déterminer l'origine. Il est important de noter que les dépassements ne sont pas nécessairement imputables aux travaux en cours : ils peuvent être provoqués par d'autres événements extérieurs tels que le passage d'un train ou les activités d'un chantier voisin. Si, toutefois, l'analyse confirme que l'alerte est bien liée au chantier, des mesures correctives doivent être mises en œuvre par l'entreprise concernée.
- Un reporting hebdomadaire.

Les interventions bruyantes sont strictement limitées à la journée. Aucune opération bruyante n'est réalisée la nuit ni durant le week-end. La durée des séquences de battage est contenue : elles ne dépassent généralement pas 15 à 30 minutes consécutives. Ces interventions sont ponctuelles et étalées dans le temps, afin de réduire leur impact.

M. Bernard PLISSON précise que cette exigence figurait expressément dans le cahier des charges de l'appel d'offres. Elle représente, pour les entreprises, une contrainte opérationnelle importante, voire une source de surcoût, dans la mesure où elle limite la durée d'utilisation des équipements. Cependant, au regard de l'analyse acoustique initiale, le Port avait identifié un risque non négligeable de dépassement des seuils d'émergence sonore pendant la nuit. En effet, l'environnement nocturne étant naturellement plus silencieux, la perception des bruits y est accrue, ce qui augmente la sensibilité aux nuisances, raison pour laquelle le Port a pris la décision d'interdire les travaux bruyants en période nocturne.

Mme Corinne FESNEAU signale que les travaux ont débuté, avec la mise en place de l'estacade provisoire. Quelques pieux ont déjà été battus. Après la mise en place des estacades provisoires, la prochaine phase de battage de pieux interviendra lors de la construction du quai. Cette étape ne devrait commencer pas avant la mi-août.

Concernant le bruit sous-marin, plusieurs mesures de réduction des impacts sur la faune marine ont été cadrées dans l'arrêté :

- Une observation visuelle préalable au démarrage des travaux, d'une durée d'environ 30 minutes, afin de s'assurer de l'absence de mammifères marins dans la zone concernée ;
- Un démarrage progressif des opérations de battage, permettant aux espèces sensibles de s'éloigner naturellement ;
- En cas de visibilité insuffisante, un dispositif de détection acoustique est prévu pour surveiller la présence éventuelle de mammifères ;
- L'installation d'un rideau de bulles, dispositif destiné à atténuer les ondes sonores générées par les travaux sous-marins ;
- Une sonde de surveillance acoustique, située à 750 mètres du chantier, permet de contrôler en temps réel les niveaux de bruit sous-marin. Ce dispositif est connecté à une plateforme de suivi en continu, assortie d'un système d'alerte. En cas de dépassement du seuil fixé, le chantier est ajusté, voire arrêté.

Mme Corinne FESNEAU précise que le personnel mobilisé sur cette phase de chantier a été formé à la reconnaissance des mammifères marins. La procédure mise en place a été validée par le Conseil Consultatif Scientifique, dont un membre appartient à Pelagis (organisme chargé de l'observation des mammifères).

M. Bernard PLISSON explique que les micros utilisés pour mesurer le bruit des travaux sont également capables de détecter les émissions sonores propres aux mammifères marins. Il faut savoir que ce dispositif n'est pas purement théorique, car, en 2025, de grands dauphins ont été observés dans l'avant-port vers 6 heures du matin. Leur présence a conduit à l'arrêt immédiat et temporaire des travaux.

M. Vincent POUDEVIGNE demande des précisions sur le rideau à bulles.

M. Bernard PLISSON explique que le rideau à bulles est un tuyau perforé qui diffuse des bulles d'air remontant verticalement dans l'eau. Ces bulles réduisent partiellement la propagation des ondes sonores sous-marines. Elles contribuent également à limiter la dispersion de la turbidité générée par les travaux. L'efficacité du rideau à bulles dépend fortement des conditions hydrodynamiques du site. En effet, dans des zones où les courants sont forts, les bulles sont rapidement dispersées, ce qui réduit considérablement l'efficacité du dispositif. En l'occurrence, la zone concernée est relativement calme, ce qui permet la mise en œuvre optimale de cette mesure.

M. Nicolas MÉNARD développe l'opération d'aménagement du terre-plein en arrière du quai. La sélection des entreprises est en cours pour la réalisation de cet aménagement, qui se fera en 2026. Cet aménagement de plusieurs hectares comprend notamment le passage de réseaux électriques, la collecte des eaux pluviales, la création d'un bassin de traitement des eaux pluviales... Le démarrage de l'opération est décalé par rapport à la construction du quai, en lien avec l'espace disponible pour les installations de chantier.

M. Bernard PLISSON évoque ensuite le plan de gestion des déchets historiques au-delà des couches superficielles. La présence de déchets est bien connue et documentée. Les opérations de remblaiement effectuées dans les années 1980 avaient été pilotées par le SIVOM (aujourd'hui, Communauté d'Agglomération de La Rochelle). Elles étaient conformes aux réglementations en vigueur à l'époque. Le Port doit aujourd'hui gérer les conséquences de pratiques datant d'une période antérieure.

M. François FLIES s'interroge sur la façon dont le Port gèrera le ruissellement en cas de fortes pluies pendant l'affouillement. Il demande si un bassin de rétention est prévu.

M. Bernard PLISSON explique que les matériaux seront triés. En lien avec les diagnostics préalables, il est prévu que les terres excavées soient triées sur site et orientées selon leurs caractéristiques ; soit avec une évacuation vers des centres de traitement spécialisés, soit avec une gestion sur site.

Quatre catégories ont été définies :

- Les matériaux totalement inertes, facilement gérables sans contrainte particulière ;
- Les matériaux non dangereux, mais nécessitant des précautions spécifiques ;
- Les déchets spécifiques (par exemple, objets ménagers comme une machine à laver), qui seront évacués et traités en filière adaptée ;
- Les matériaux présentant une activité radiologique, qui feront l'objet d'une gestion spécifique, soit sur site, soit dans des centres spécialisés à l'extérieur. La gestion sur site sera étudiée par l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage spécialisée en gestion de matériaux radioactifs.

Le Port a déjà procédé à une analyse préalable de ces matériaux. Les résultats seront confirmés pendant la phase de travaux.

Il faut savoir que ces déchets se trouvent sur une plateforme qui n'a pas été revêtue depuis le milieu des années 1990. Une couche superficielle d'environ 1,50 mètre, constituée de matériaux de bonne qualité, recouvre des matériaux de moins bonne qualité. Cette zone superficielle a été soumise à plus de trente ans de conditions climatiques. Les analyses réalisées sur les sédiments marins périphériques montrent qu'aucune pollution significative ne s'est propagée à l'extérieur de la zone. Les quelques semaines de travaux ne devraient donc être plus impactantes.

Sur le long terme, l'objectif du Port est d'améliorer l'étanchéité du site, afin que le risque de transfert vers le milieu marin, qui ne s'est pas produit jusqu'à maintenant, devienne encore moins probable. Pour cela, trois mesures principales seront mises en œuvre :

- L'imperméabilisation de la couche supérieure par une couche bitumée. Ainsi, les eaux pluviales ne s'infiltreront plus à travers le massif de matériaux ;
- La mise en place de rideaux étanches constitués de pieux et de planches, qui renforcent l'étanchéité ;
- Le nouveau quai, qui sera située à 35 mètres de l'actuelle digue, offrira une zone tampon supplémentaire avec des remblais de qualité.

Ces mesures, combinées à la gestion rigoureuse des déchets, devraient non seulement prévenir toute pollution nouvelle, mais aussi réduire la vulnérabilité du site aux risques existants. Le plan de gestion des déchets, initialement élaboré en 2019 dans le cadre de l'étude d'impact, est en cours d'actualisation à la lumière des investigations complémentaires réalisées en phase préparatoire. Il s'agit notamment d'intégrer la création du bassin de gestion des eaux pluviales du futur terre-plein revêtu.

Plus précisément, un suivi radiologique sera assuré tout au long du chantier grâce à des équipements portatifs, avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé dans ce domaine.

Ces mesures de gestion des matériaux et déchets impliquent des surcoûts significatifs, estimés à ce jour à 1,5 M€ hors ingénierie. Pour rappel, le budget total (aménagement de la plateforme et création du quai) s'élève à 23 M€.

M. Bruno HEMAR insiste sur l'importance d'informer la population des découvertes effectuées lors des travaux. Il serait pertinent de publier un bilan radiologique des déchets enfouis par Rhodia.

M. Bernard PLISSON affirme qu'un bilan complet sera dressé une fois l'opération terminée : déroulement, coûts, résultats. La gestion des déchets est une question importante. Il est donc essentiel que le CIS qui représente les parties

prenantes soit informé, en priorité, des méthodes de travail et des données recueillies. Par la suite, une communication sera adressée au grand public via un compte rendu et des fiches de synthèse consultables sur le site web. Les habitants du quartier seront évidemment tenus informés.

Concernant les matériaux présents sur le site, les équipes savent déjà ce qu'elles vont trouver, grâce à tous les sondages effectués préalablement. Ces sondages permettent d'anticiper la nature et la quantité des déchets. Il pourrait y avoir quelques variations ponctuelles entre les points de mesure, mais aucune surprise majeure n'est attendue.

Il faut savoir que le site de Chef de Baie est identifié depuis plusieurs années par l'ANDRA (Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs) comme un site contenant des matériaux marqués radiologiquement. Solvay stocke également des matériaux dans ses entrepôts. À ce titre, l'entreprise fait une déclaration annuelle dont ce qui se trouve au niveau de Chef de Baie 4. Le sujet est donc bien connu.

M. Philippe TREHELLO s'enquiert de la profondeur qui sera décaissée.

M. Nicolas MÉNARD explique que, dans le cadre des travaux de construction du terre-plein, il n'est pas prévu de décaisser le terre-plein. L'idée est de limiter l'excavation au strict nécessaire afin de ne pas perturber inutilement le terrain. Ainsi, des déblais ne sont prévus que pour créer le bassin pluvial et les réseaux.

M. Bernard PLISSON souligne que les équipes apporteront plus de matériaux qu'elles n'en retireront, afin d'assurer une bonne portance au niveau du terre-plein.

M. Nicolas MÉNARD ajoute que les méthodes de travail ont été adaptées pour éviter toute dégradation de la digue et tout risque de transfert.

M. François FLIES demande si les évacuations de déchets radiologiques s'effectuent dans des camions spécifiques bien identifiés.

M. Bernard PLISSON explique que le transport des déchets radioactifs est extrêmement réglementé et coûteux, même pour des matériaux avec une activité radiologique modérée. Il n'existe qu'un seul site en France capable de les accueillir. Il faut savoir que l'activité radiologique des matériaux présents dans cette zone de Chef de Baie n'est pas très élevée, d'où le souhait de les gérer sur site plutôt que de les déplacer.

Mme Corinne FESNEAU ajoute qu'avant d'identifier des centres de traitement et d'envisager une évacuation, il convient d'analyser l'activité radiologique. Une fois ces analyses réalisées, le Port définira le protocole d'évacuation, en collaboration avec un bureau d'études spécialisé.

M. François FLIES demande si le Port reste responsable des matériaux jusqu'à leur arrivée dans le centre de traitement.

M. Bernard PLISSON confirme. De plus, les camions soient clairement identifiés et traçables.

Mathieu BRUNET confirme que les moyens de transport pour les matières dangereuses sont reconnaissables.

M. Bernard PLISSON indique si des matériaux sont gérés sur place, cela fait l'objet d'un plan de gestion spécifique.

M. François FLIES demande des précisions sur l'opération d'encapsulage.

M. Bernard PLISSON explique que les matériaux seront recouverts par une membrane étanche, puis par de la terre. L'opération fera l'objet d'un plan de gestion précis, avec une traçabilité garantie à vie. Toutes les modalités seront communiquées au CIS.

M. Michel LARDEUX signale qu'à l'époque, l'entreprise Rhône-Poulenc avait déversé des matériaux de lavage des terres rares dans la baie de La Rochelle. Si le Port effectue des prélèvements au sein du Port, il trouvera du thorium du fait de la dispersion des matériaux dans la baie.

M. Bernard PLISSON assure que le Port dispose de références fiables. Par exemple, il peut comparer les sédiments de la baie ou du Port avec ceux situés à 25 km de distance, notamment dans les pertuis, ou avec des niveaux d'activité radiologique mesurés ailleurs. Ainsi, même si les sédiments ne sont pas exactement identiques, ces comparaisons fournissent des repères pertinents. Les deux campagnes de prélèvements réalisées par PALR au cours de l'étude d'impact ont démontré qu'il n'y avait pas d'augmentation significative de l'activité radiologique.

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

Mme Corinne FESNEAU présente la mesure de compensation 4 (MC4), qui vient compléter la MC2 et MC3. Pour rappel, la MC2 se trouve sur la zone de la Repentie, tandis que la MC3 concerne la zone située entre le port de pêche et Chef de Baie.

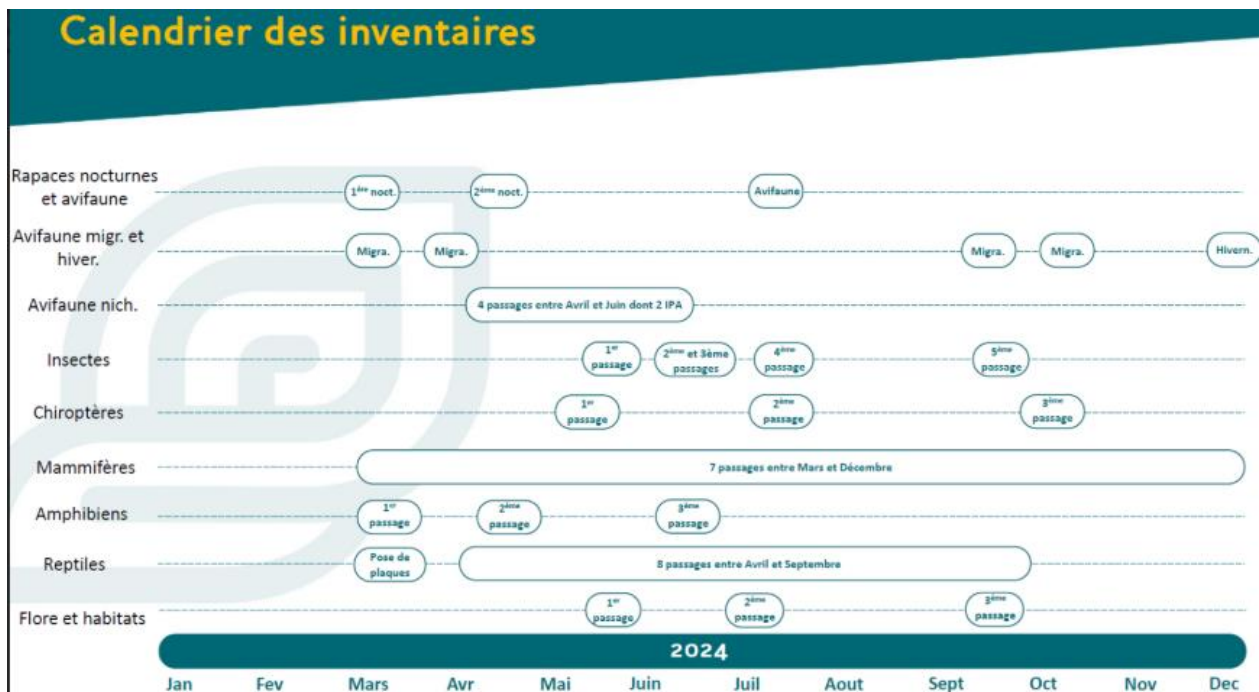
Les deux parcelles concernées par la MC4 sont situées sur la commune de Fouras, non loin de la baie d'Yves. Elles appartiennent au Conservatoire du Littoral. Elles sont composées de parcelles agricoles aujourd'hui peu exploitées (prise des Tamarins) et de l'ancienne décharge de Pré-Magnou, qui a été dépolluée, sans plan de gestion prévu. Ces espaces terrestres présentent un intérêt écologique certain pour la biodiversité locale.

Compensation des incidences sur les oiseaux nicheurs par la restauration écologique de milieux naturels de 10 ha (MC4)

- PALR a souhaité compléter les mesures (MC2 et MC3) avec la mesure MC4, qui a pour ambition de restaurer des milieux naturels sur le littoral de Charente-Maritime.
- Cette mesure cible l'origine du dysfonctionnement écologique plus global observé à l'échelle du littoral atlantique, dont le report d'oiseaux nicheurs sur des sites artificiels est une conséquence.
- Collaboration avec le Conservatoire du Littoral pour la recherche de site.
- Décembre 2023: envoi d'un courrier d'intention indiquant la démarche et le périmètre pressenti propose la réalisation d'un diagnostic et d'un plan de gestion sur les sites considérés.
- Fin décembre 2023: Accord de la DREAL
- Mars 2024: début des inventaires (pendant 1 an)
- Mars 2025: COPIL: présentation état initial et enjeux



Une campagne d'inventaires a été menée durant l'année 2024, couvrant l'ensemble des saisons. Elle a permis d'étudier la faune, la flore et les habitats présents sur ces zones. Ces inventaires, finalisés début 2025, constituent une base scientifique solide pour la gestion environnementale future. Les résultats ont été présentés au COPIL composé de toutes les parties prenantes : DREAL, DDTM, Conservatoire du Littoral, LPO (qui est gestionnaire de la réserve naturelle nationale qui jouxte le site), le Conservatoire des espaces naturels, Ville de Fouras, Département, Communauté d'Agglomération de Rochefort Océan.



M. Bernard PLISSON souligne que la mesure présentera l'intérêt de bonifier les zones situées à proximité de la Réserve Naturelle Nationale. Le potentiel d'accueil de la biodiversité sera accru.

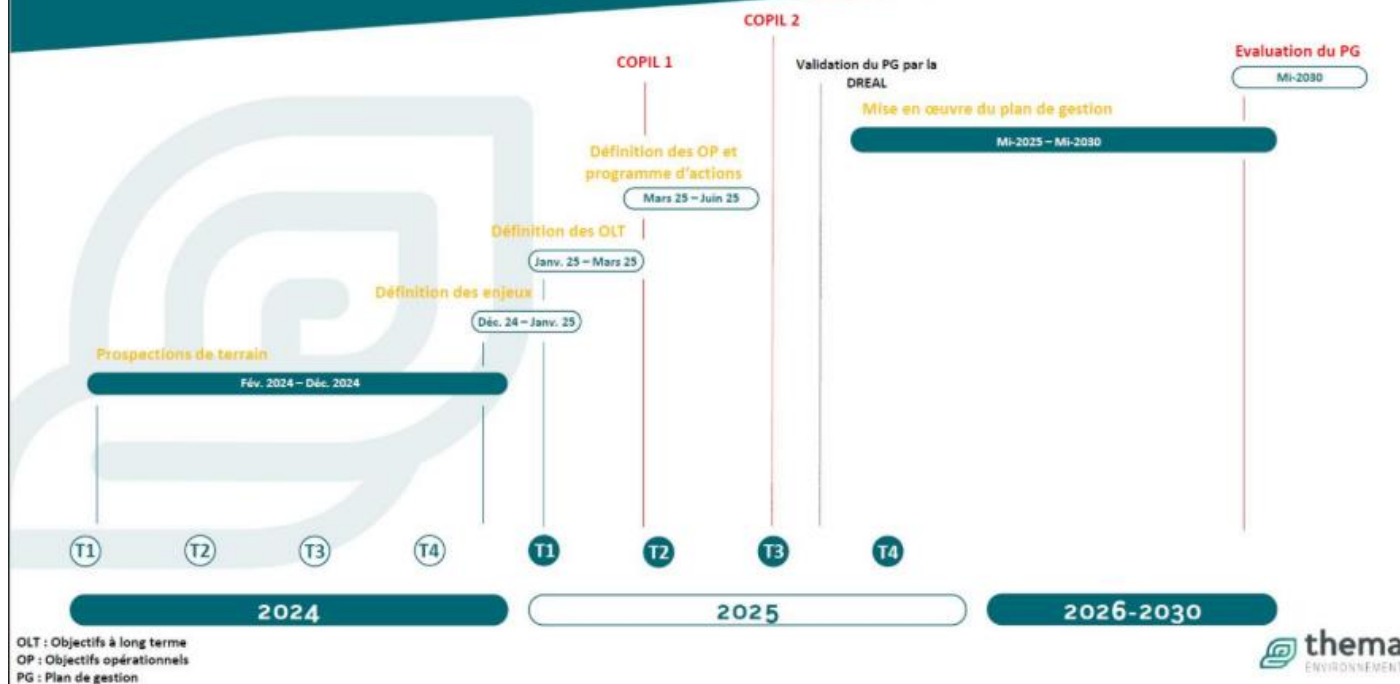
Mme Corinne FESNEAU présente les enjeux de la mesure de compensation :



La gestion envisagée vise à favoriser la biodiversité locale en protégeant les habitats existants, en limitant certains usages anthropiques comme le moto-cross, accompagner les passages piétons et cyclistes en dehors de la zone, et en assurant un suivi environnemental rigoureux.

La mise en œuvre effective de ces mesures est prévue entre 2026 et 2030, sous la supervision d'un comité de pilotage chargé d'évaluer régulièrement la progression et l'efficacité des actions engagées.

Les échéances – Calendrier prévisionnel



M. Bernard PLISSON précise que cette opération arrive au bon moment. Il n'était pas prévu de plan de gestion suite à la dépollution du site de Pré-Magnou. Les terres agricoles sont délaissées en lien avec la salinisation des sols. L'extension de la réserve naturelle vient d'être actée. Les questionnements sur les cheminements cyclables et pédestres sont aussi en cours sur le secteur.

M. François FLIES demande si le Port a prévu de racheter les terres agricoles.

M. Bernard PLISSON répond par la négative. Une convention sera signée avec le Conservatoire du littoral, propriétaire des terres, qui conservera la gestion foncière. Quant au Port, il s'engage à investir dans la protection et le suivi environnemental des sites, par le biais d'une convention avec le Conservatoire, afin d'assurer la pérennité de cette gestion écologique.

M. François FLIES s'interroge sur les moyens financiers qui seront engagés par le Port.

M. Bernard PLISSON explique que le Port mobilisera des moyens pour approfondir la connaissance du site. Des actions seront engagées pour aménager des sentiers, installer des barrières et informer le public afin d'éliminer les usages non souhaités. Ces mesures pourront se traduire par exemple par l'installation de ganivelles, de panneaux d'information ou de merlons destinés à dissuader la circulation des motocross. Par ailleurs, un suivi environnemental sera financé et conduit pendant plusieurs années afin de vérifier l'efficacité des mesures mises en place. Ce suivi sera réalisé en collaboration avec des organismes spécialisés comme la LPO, compte tenu de la proximité avec la réserve naturelle.

M. Patrick GIULIANI ajoute que l'objectif est de gérer ces terrains de façon cohérente et partagée avec le Conservatoire du littoral.

M. François FLIES demande si la chasse restera autorisée sur ces parcelles.

M. Patrick GIULIANI répond que le sujet est très compliqué. Certaines zones, ici comme ailleurs, sont difficiles à contrôler pleinement. Par exemple, il est impossible d'empêcher un propriétaire de carrelet de se rendre à son carrelet.

M. Bernard PLISSON précise que ce site n'est pas une réserve naturelle, mais plutôt une zone intermédiaire entre un espace non géré pour la biodiversité et une aire de protection maximale. Cela étant, certains usages s'avèrent très néfastes pour la biodiversité locale. Il s'agit notamment de promeneurs qui, arrivés au terme d'un chemin sans issue, pénètrent sans le vouloir dans des secteurs fragiles. D'autres pratiques, comme le motocross, portent un préjudice manifeste et volontaire à ces espaces. L'objectif est donc de limiter ces usages inappropriés, d'en évaluer les effets et, si nécessaire, d'adapter les mesures en concertation avec les gestionnaires du site, à savoir le Conservatoire du littoral et la Ligue pour la Protection des Oiseaux, gestionnaire de la réserve naturelle adjacente.

M. Stéphane GILBERT demande si la parcelle en question fait l'objet d'un fermage.

M. Bernard PLISSON explique que l'agriculteur était en fermage sur la parcelle située au nord. Ce fermage vient d'arriver à son terme. Le Conservatoire du Littoral et le Port saisissent cette opportunité.

M. Stéphane GILBERT informe que la Communauté d'Agglomération souhaiterait être informée de l'évolution de la démarche.

M. Bernard PLISSON en prend note. La démarche n'en est qu'à ses débuts, mais les acteurs concernés ont l'air motivés pour avancer dans la même direction. Le plan de gestion devrait être approuvé d'ici 2026.

M. Patrick GIULIANI ajoute que la création de zone tampon de ce type est idéale pour limiter les impacts anthropiques sur les réserves naturelles.

M. François FLIES s'interroge sur la MC1 « zone des crépidules ».

M. Bernard PLISSON répond qu'il s'agit de la dernière mesure de compensation en attente. Le Port est en contact étroit avec le Parc naturel marin. L'objectif idéal est d'identifier une zone d'habitat meuble, une vasière subtidale et dégradée, de sorte à pouvoir la restaurer. Depuis 18 mois, le Parc naturel marin mène un diagnostic des vasières dégradées à l'échelle des pertuis. Les résultats devraient être disponibles à l'été 2025. Quand les résultats seront publiés, il est convenu avec le Parc naturel Marin, que le Port reprendra contact avec eux pour définir précisément la zone favorable et mettre en œuvre la mesure de compensation.

Pour conclure, M. Bernard PLISSON donne lecture des questions adressées par Mme Marie-Dominique MONBRUN de Nature Environnement 17, qui n'a pas pu participer à la présente séance. Des réponses lui seront apportées par écrit. Les membres du CIS en seront également destinataires, afin de garantir à tous le même niveau d'information.

Madame MONBRUN s'interroge sur le plan de gestion des terres polluées : anomalies chimiques, radiologiques et gestion des déchets. Elle souhaite que le Comité d'Information et de Suivi (CIS) soit éclairé sur les modalités de prélèvement et d'analyse, ainsi que sur la localisation des piézomètres qui seront installés en vue de suivre la qualité de la nappe phréatique. Elle demande si les protocoles prennent en compte l'historique des sites et si ces questions ont été discutées avec le Comité Consultatif et Scientifique.

Par ailleurs, Madame MONBRUN sollicite des précisions sur la catégorisation des matériaux et les conditions de stockage.

Concernant le bruit sous-marin et ses impacts sur les mammifères marins, Madame MONBRUN demande quelles mesures sont prévues en cas de dépassement des niveaux sonores autorisés.

La réponse est simple : en pareil cas, les travaux doivent être ralentis, voire arrêtés.

Madame MONBRUN se demande si d'autres espèces que les mammifères marins sont susceptibles d'être sensibles au stress acoustique, par exemple les coquillages.

D'autre part, Madame MONBRUN demande des précisions sur la protection cathodique.

Concernant les mesures de compensation, elle souhaite être tenue informée de l'avancement des discussions avec le Parc naturel marin et accéder aux résultats détaillés des études réalisées. A ce jour, la synthèse est disponible sur le

site Internet. Les études détaillées sont remises sur demande. Ce choix a été fait car ce type de page est très rarement consulté. Ainsi, pour une question de gestion, de stockage de données lourdes, il a été acté de réaliser une synthèse des études et la fourniture du détail sur demande. Cela permet également d'échanger sur le contenu du document et apporter des précisions au besoin.

Madame MONBRUN s'interroge enfin sur la cohérence du futur Projet Stratégique du Port avec les prescriptions de l'arrêté préfectoral.

La réponse est affirmative : le Projet Stratégique s'inscrit pleinement dans le cadre fixé par l'arrêté, et respecte l'ensemble des prescriptions.

M. Bernard PLISSON rappelle que sont développées en séances les opérations et les phases du projet PH25 pour lesquelles il y a une actualité.

3. Questions diverses

Une visite du site est organisée en fin de séance pour les personnes qui le souhaitent.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Bernard PLISSON lève la séance à 15 heures 20.