

SÉANCE DU COMITÉ D'INFORMATION ET DE SUIVI - PORT HORIZON 2025 18 JUIN 2024

ÉTAIENT PRÉSENTS :

- M. Bernard PLISSON, Grand Port Maritime de la Rochelle
- M. Nicolas MÉNARD, Grand Port Maritime de la Rochelle
- Mme FESNEAU, Grand Port Maritime de la Rochelle
- M. Matthieu BRUNET, DDTM17
- M. Bruno HEMAR, Ville de L'Houmeau
- M. Philippe TREHELLO, Ville de Rivedoux Plage
- M. Camille BOURON, Communauté d'Agglomération de La Rochelle
- M. Patrick RAYTON, Ville de La Couarde sur Mer
- M. Bertrand MOQUAY, Port de plaisance de La Rochelle
- M. Francis GRIMAUD, Union Maritime de La Rochelle
- M. Michel LARDEUX, Mat Ré
- M. Vincent POUDEVIGNE, CCI Charente-Maritime
- M. Christophe BLEYNIE, DIRM SA
- Mme Céline JACOB, Ville de La Rochelle
- Mme Brigitte DESVEAUX, Département de la Charente-Maritime
- M. François FLIES, Respire
- Mme Mathilde ROUSSEL, Ville de la Rochelle

Rappel de l'ordre du jour :

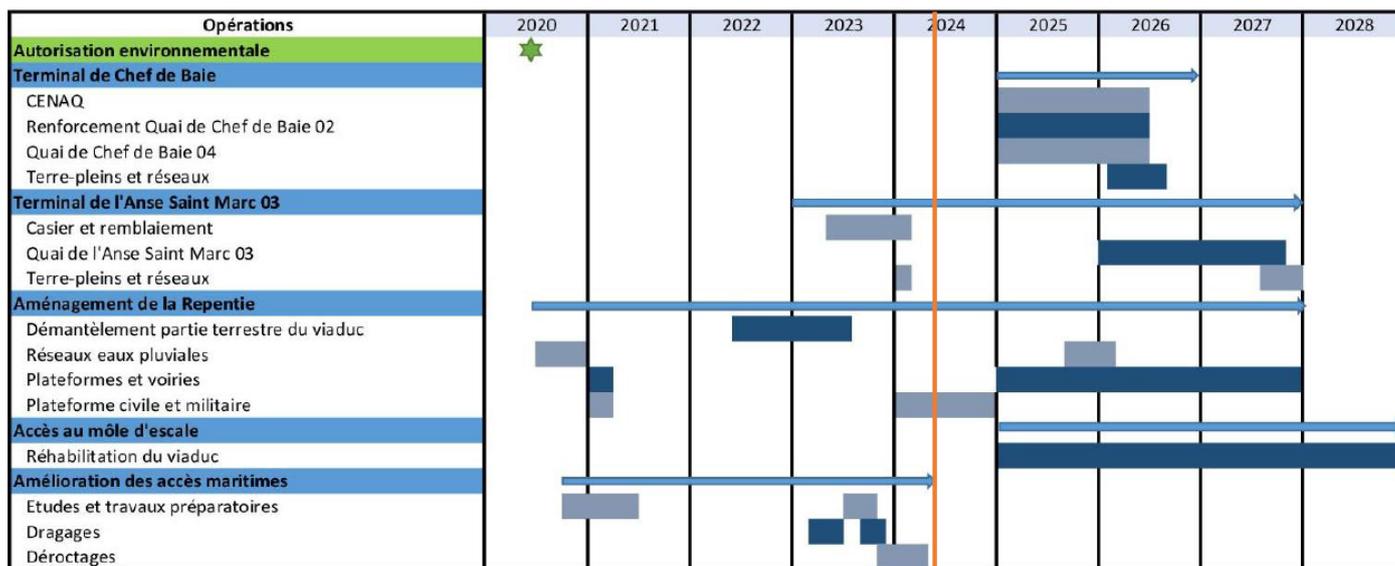
1. État d'avancement et planning prévisionnel de réalisation des travaux
2. Bilan du suivi des mesures « Éviter, Réduire, Compenser et Accompagner »
3. Questions diverses
4. Visite de site

La séance démarre à 14 heures 09.

M. Bernard PLISSON souhaite la bienvenue aux participants pour ce 5^e comité d'information et de suivi du projet Port Horizon 2025. Le comité se réunit tous les 6 mois depuis le début des travaux terrestres. Un des sujets principaux de la réunion est l'explication du déroulé des opérations de dragage et de déroctage dans le cadre du projet d'approfondissement des accès nautiques. Ces travaux ont démarré au premier trimestre 2023 et se sont achevés il y a quelques semaines.

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

M. Nicolas MÉNARD indique que le calendrier général a peu évolué depuis le dernier comité. Les travaux avancent conformément au calendrier prévisionnel présenté il y a quelques mois.



La phase de travaux d'aménagement du terminal de Chef de Baie est en cours de préparation. L'appel d'offres a été lancé. Les offres reçues sont actuellement analysées pour la construction du quai de Chef de Baie 4 qui interviendra en 2025 et 2026. Le démarrage est prévu en janvier 2025, avec un point de vigilance très fort sur le volet environnemental.

Le terminal Anse Saint-Marc 3 a déjà été partiellement aménagé en 2022 et 2023. Il est déjà exploité pour le champ éolien des Îles d'Yeu et de Noirmoutier. La réalisation du quai est visée à horizon 2026/2027. D'ici là, des études doivent être menées. L'ensemble des plateformes devraient être finalisées fin 2027 voire 2028. L'objectif, tant pour l'Anse Saint-Marc 3 que pour la Repentie, est d'être prêt pour 2029 pour le parc éolien d'Oléron. Le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR) entend mettre à disposition de ce projet un quai colis lourds et une plateforme de 35 hectares. Ainsi, l'ensemble des éléments (fondations et éoliennes) pourra passer par le GPMLR. Aujourd'hui, pour le parc éolien des Îles d'Yeu et de Noirmoutier, le Port n'accueille que les fondations. En effet, il manque, aujourd'hui, un quai colis lourds pour décharger et recharger les mâts et les nacelles d'éoliennes.

L'aménagement de la plateforme civile et militaire de la Repentie se poursuit. Il s'agit d'une 2^e phase d'aménagement de cette plateforme créée en 2010. L'installation de traitement des sédiments avait d'abord été construite au nord. Les travaux actuels portent sur une zone qui demandait à être réaménagée. Ils visent à construire un bassin de traitement des eaux pour améliorer la collecte et le traitement des eaux pluviales sur ce secteur, et de voies ferrées qui seront exploitées prioritairement par l'Armée. Pour information, le titre d'occupation de l'Armée a été renouvelé pour 50 ans. Le site de La Rochelle est stratégique pour l'Armée de Terre, car il est référencé OTAN.

S'agissant de la réhabilitation du viaduc, M. Nicolas MÉNARD rappelle que le projet ne fait pas partie de Port Horizon 2025. Pour autant, ce projet est très dimensionnant pour le Port. Les travaux conséquents de remise en état des 700 mètres du viaduc démarreront au printemps 2025, pour une durée de 4 ans, avec des conséquences assez importantes sur l'accessibilité au môle d'escale. L'analyse des offres est en cours. La chaussée sera réduite pendant la quasi-intégralité des travaux.

Les travaux d'approfondissement ont été réalisés par la société SDI (groupe DEME) cet hiver, comme prévu. Les travaux de dragage de la zone d'évitage de Chef de Baie et de l'accès maritime pour l'Anse Saint-Marc 3 ont été réalisés entre novembre 2023 et janvier 2024. Les équipes ont moins dragué que prévu, mais elles ont dérocté plus de matériaux que prévu, par des moyens mécaniques et hydrauliques. Tous les matériaux de déroctage ont été refoulés à la Repentie, afin de finaliser le comblement de la Repentie. Dans les zones exigües, les équipes n'ont pas utilisé la drague d'Artagnan, mais un ponton avec une pelle mécanique et un chaland. Le ponton est arrivé sur site en janvier et il est resté en place jusqu'à début mai.

Reste à approfondir le chenal d'accès par dragage, c'est la dernière phase d'approfondissement. Ce chantier est programmé en 2025. Il sera réalisé progressivement, en parallèle des travaux de dragage d'entretien, avec la drague Cap d'Aunis. Les travaux devraient être assez transparents, juste du dragage avec des volumes modérés, qui devraient se situer entre 50 000 et 100 000 m³ à gérer sur l'année. Néanmoins, il faut rester très prudent sur ces chiffres, des bathymétries sont nécessaires pour évaluer les volumes.

M. Nicolas MÉNARD revient en détail sur le déroulement des travaux de dragage et déroctage. Le chantier a été confié à un groupement composé de 3 sociétés :

- SDI (groupe DEME) : société belge internationale, qui fait partie des 4 majeures mondiales dans le domaine. SDI propose du dragage et du déroctage. Elle est spécialisée dans l'offshore.
- Idra Environnement : société chargée du suivi environnemental maritime.
- Terélian (ex groupe Vinci Terrassement Construction) : société chargée de l'aménagement terrestre de la digue de l'Anse Saint-Marc 3 et la plateforme de l'Anse Saint-Marc 3.

M. Bernard PLISSON revient sur le contexte réglementaire du projet. Ces travaux sont autorisés par arrêté préfectoral depuis juin 2020.

[L'arrêté préfectoral n°20EB0563 autorisant les travaux du projet Port Horizon 2025, modifié par l'arrêté complémentaire n°24-EB-059 du 15 février 2024:](#)

Le volume total de matériaux dragués et déroctés reste équivalent, seule la répartition change.

➤ Article 4.4 - Approfondissement des accès nautiques : un approfondissement des accès nautiques est réalisé par dragage de 400 000 m³ de matériaux, puis déroctage de 850 000 m³ de matériaux.

➤ Avec la répartition suivantes pour les volumes dragués puis clapés en mer :

- 160 000 m³ sur le site du Lavardin,
- 240 000 m³ sur le site d'Antioche

L'arrêté complémentaire a modifié les volumes de l'autorisation initiale qui prévoyait 550 000 m³ de matériaux par dragage et 700 000 m³ par déroctage. Pour rappel, pour être autorisé à immerger 160 000 m³ de sédiments sur le site du Lavardin dans le cadre de travaux neufs, les volumes liés aux dragages d'entretien ont été réduits fortement. Ainsi, le site du Lavardin a accueilli, durant la durée des travaux, des volumes de sédiments équivalents aux années précédentes. L'objectif étant de conserver l'équilibre du fonctionnement du site.

M. Nicolas MÉNARD explique que le dragage a été réalisé avec 3 dragues :

- La drague Cap D'Aunis, qui a dragué près de 93 000 m³ en 2023 de mars à juin puis de septembre à octobre.
- Les dragues Mellina et Reynaert du groupe DEME, dragues avec des puits plus importants que la Cap d'Aunis. La drague Mellina est intervenue du 9 novembre 2023 au 12 janvier 2024. La Reynaert est venue en renfort en

janvier 2024. Ces bateaux ont rencontré des difficultés pour être performants dans les dragages. Grâce à son expérience et son savoir-faire, la Cap d'Aunis a enregistré de meilleures performances de production, avec des puits mieux remplis que ceux de DEME en moyenne. Les tempêtes de novembre ont apporté beaucoup d'engraisement sur la zone du chantier, sans compter que les dragues de DEME étaient plus adaptées à draguer des sédiments plus grossiers de type sable. Ces difficultés ont conduit à un allongement du chantier, qui s'est terminé mi-janvier, contre mi-décembre prévu initialement, et ont rendu nécessaire l'intervention d'une drague de renfort (Reynaert). Finalement, les équipes ont atteint les objectifs pour le dragage, mais ont laissé un peu de sédiment en place, d'où le rééquilibrage nécessaire au moment du déroctage. La dérocteuse a aspiré un peu vase, en plus des rochers. Ainsi, plus de fines que prévues ont été envoyées dans le casier de la Repentie, ce qui pose ensuite des problèmes de gestion des fines, d'un point de vue géotechnique, pour l'aménagement du casier.

M. Bernard PLISSON fait remarquer que le Port a été autorisé à draguer 400 000 m³ de matériaux. Le volume dragué au cours de l'opération, autour 250 000 m³, est plus faible que ce qui a été autorisé. Il reste une opération de dragage, l'approfondissement du chenal d'accès, mais qui n'atteindra sans doute pas les 150 000 m³ restants.

Mme Brigitte DESVEAUX signale que les services du Département ont eu connaissance d'annulations d'opérations de dragage, cet hiver, dans certains secteurs du département pour cause de mauvaise qualité bactériologique. Elle s'interroge sur la rencontre de cette problématique par le Port et les motifs de cette pollution.

M. Bernard PLISSON indique que le Port n'a pas été confronté à ce type de pollution. Il explique que les pollutions bactériennes sont souvent localisées à l'endroit de leur déversement. Il s'agit souvent de bactéries fécales qui ont eu une mauvaise résistance dans l'eau de mer.

M. Matthieu BRUNET indique que la dégradation de la qualité bactériologique des sédiments s'explique par les fortes pluies enregistrées cet hiver, en lien avec la gestion des eaux pluviales et les problèmes d'assainissement qu'il peut y avoir dans certains réseaux. À plusieurs endroits, les maîtres d'ouvrage ont dû reporter des opérations compte tenu de ces résultats. La DDTM a préconisé ces reprogrammations en cas de mauvaise qualité bactériologique, surtout en présence d'activités conchylicoles à proximité de la zone concernée. Il y a eu le cas notamment pour le Port du Plomb et le Port de Saujon.

M. Nicolas MÉNARD présente les 2 sites d'immersion, le Lavardin et Antioche. Pour rappel, une rotation vers le Lavardin dure 1h15, tandis qu'une rotation vers Antioche dure 4h. Les deux sites ont été utilisés tel que prévu dans l'arrêté préfectoral.

M. Bernard PLISSON présente la bathymétrie différentielle du site du Lavardin, c'est-à-dire la différence entre la bathymétrie du site avant et après les travaux. Il en ressort que le caractère dispersif du site du Lavardin a bien été maintenu pendant les opérations d'immersion. Ces résultats confirment les modélisations de l'étude d'impact et sont conformes aux attendus.

M. Nicolas MÉNARD rappelle que le dragage d'entretien était suspendu pendant toute la période des travaux. La Cap d'Aunis s'est arrêtée au moment où la drague de DEME a débuté ses opérations.

M. Bernard PLISSON complète en rappelant que les volumes hebdomadaires et journaliers clapables sur le site étaient contraints par l'arrêté et ont été respectés par l'entreprise.

M. Bernard PLISSON informe que, pour le site d'Antioche, la bathymétrie différentielle met en évidence un léger dépôt dans la partie nord de la zone. Il rappelle que la zone a été peu utilisée avec 96 000 m³ clapés pour 240 000 m³ autorisés, avec des rotations par cadrons pour l'immersion. Le phénomène fera l'objet d'un suivi. Le Port a pris l'engagement de suivre la zone postérieurement aux travaux, avec une bathymétrie un an après les travaux et des prélèvements seront effectués pour analyser la qualité des sédiments.

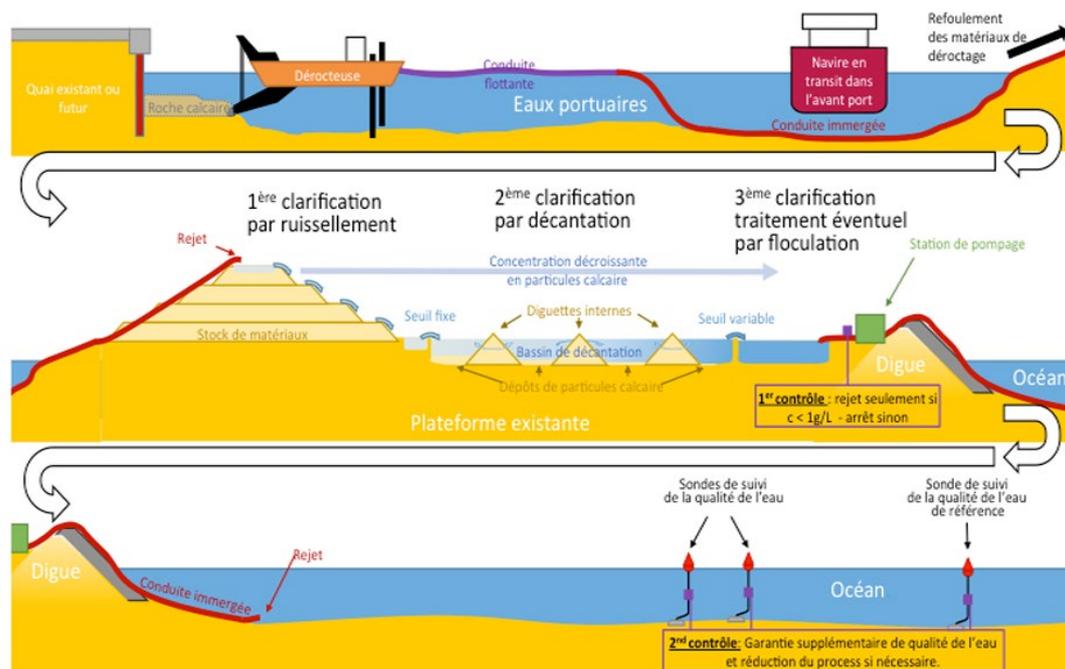
Au mois d'avril 2024, les équipes ont effectué le suivi annuel de la qualité des sédiments du Lavardin. Les résultats des prélèvements de surface viennent juste d'être reçus. Ils sont bons, dans et autour du site du Lavardin.

M. Nicolas MÉNARD indique que les travaux de déroctage se sont étalés entre le 22 décembre et le 8 mars. Globalement, le chantier s'est bien passé. Les zones étaient plus ou moins impactantes pour l'exploitation. Pour la zone d'évitage, il a fallu bloquer l'entrée du port pendant quelques jours. La SICA a ainsi connu des perturbations pendant près d'une semaine. Un travail de concertation avait été mené au préalable pour essayer de minimiser l'incidence des travaux sur l'exploitation. La dérocteuse a alterné entre l'Anse Saint-Marc 3 et la zone d'évitage. Son emplacement dépendait de plusieurs facteurs, notamment l'agitation. Le risque est plus élevé en cas de fortes houles, notamment quand il s'agissait de déconnecter et reconnecter les conduites. Le 29 janvier, le chantier a subi une explosion liée à un engin de guerre enfoui depuis les années 1940. L'évènement a contraint à stopper le chantier pendant une semaine. Il a fallu réparer la D'Artagnan, puis prendre des mesures complémentaires de prévention du risque lié aux engins explosifs. Le risque avait été préalablement identifié. Des études historiques et de la dépollution pyrotechnique avaient été faites en amont. Cependant, dans la zone de Chef de Baie 4, les couches de sédiments sont épaisses et les moyens de détection ne permettent donc pas d'aller suffisamment en profondeur et d'identifier les objets. À la suite de l'explosion, le chantier a été ralenti, car il a fallu mettre en place une procédure de repérage systématique avant que la D'Artagnan ne reprenne les travaux d'approfondissement. Le Port a sollicité la société Géomines, spécialisée dans le domaine, pour effectuer des magnétométries et des opérations de détection avec un sondeur à sédiment. Elle croisait toutes ces données pour identifier d'éventuels engins explosifs dans les couches à dérocter. Étonnamment, les travaux de dragage ont été menés dans ces mêmes zones sans que la bombe n'ait été découverte. La fin du chantier de déroctage a été décalée de mi-février au 8 mars.

M. Bernard PLISSON présente les zones effectivement déroctées, seuls les points hauts avaient besoin d'être déroctés. Ce sont les seuils qui ont nécessité le déroctage le plus important. Ces zones sont situées au droit des futurs quais.

M. Nicolas MÉNARD souligne que les surprises ne sont pas rares dans les chantiers de travaux maritimes. En l'occurrence, les équipes n'ont pas seulement découvert une bombe. Malgré les investigations primaires, elles ont également découvert des vestiges à Chef de Baie 4, probablement une ancienne épave. La zone a été nettoyée de ces vestiges, expliquant pour partie le retard pris par la pelle sur le ponton.

Pour maîtriser le chantier au niveau environnemental, un système de refoulement hydraulique a été mis en place. Il renvoie 90 % d'eau pour 10 % de roche.



Les matériaux arrivent à la Repentie pour un premier ressuyage. Une petite montagne de matériaux est créée. L'eau ruisselle et se décharge d'une partie de ses fines. Puis, elle passe une succession de bassins jusqu'à un bassin de clarification, avant contrôle de la concentration en matières en suspension (MES) et rejet en mer. La limite était fixée à 1 gramme par litre. Ce critère a été extrêmement déterminant dans le déroulement du chantier. D'ailleurs, c'est le critère qui a le plus orienté le processus de chantier. Au-delà du rejet, des sondes en mer donnaient des renseignements sur l'accroissement potentiel de la turbidité liée au chantier. Au démarrage du projet, il a fallu un certain nombre de réglages pour arriver à respecter ce seuil de 1 gramme par litre. Il faut savoir que les pompes de la dérocteuse renvoient jusqu'à 16 000 m³ par heure. Or, l'arrêté limitait les rejets en mer à 10 000 m³. Le bassin devait donc faire tampon. Il fallait ainsi faire des temps d'arrêt pour ralentir le flux dans le bassin. Les équipes ont été très vigilantes à la maîtrise du flux. Environ 2 semaines ont été nécessaires pour se caler. De plus, le fait d'avoir anticipé la construction de la plateforme de l'Anse Saint-Marc 3 a conduit à la création d'un bassin supplémentaire, du fait du besoin en matériau, ce qui a contribué également à la maîtrise du chantier.

En amont du rejet, des contrôles en temps réel ont été mis en place :

- Suivi continu du débit et du respect de la prescription,
- Sonde de turbidité dans le casier de clarification des eaux avant leur rejet (seuil à 1g/L),
- Mesures prises toutes les 5 minutes, mise à jour sur la plateforme toutes les 15 minutes,
- Analyse et adaptation du rejet en cas d'alerte.

En cas de dépassement, un protocole avait été défini. L'entreprise devait rendre compte au Port sur les raisons du dépassement et expliquer les décisions prises pour rétablir la situation. De nombreuses fiches alertes ont été analysées. La plupart des alertes étaient liées aux sondes installées en mer. Ces sondes subissaient l'évolution de la turbidité en mer et les événements météo. La difficulté était alors de savoir si le dépassement était dû à la météo ou au chantier. Raison pour laquelle, à un moment donné, le système a été renforcé, afin d'avoir une meilleure interprétation et compréhension du phénomène.

M. Bernard PLISSON précise que le chantier fonctionnait 24h/24. Des suivis étaient réalisés 24h/24 par les sondes pour mesurer la turbidité et la quantité de MES. Pendant la période de calage des 15 premiers jours, plusieurs arrêts ont été décidés jusqu'à ce que les équipes comprennent le flux de matière en suspension. Au fur et à mesure, la situation s'est améliorée. Un phénomène a été mis aussi en évidence : celui de l'érosion des digues autour des bassins de décantation en cas de clapot ou de mauvais temps. Le clapot venait légèrement attaquer la partie superficielle de la digue et remettait en suspension des particules très fines. Ainsi, la turbidité était plus importante sur la partie superficielle que sur la partie centrale, voire le fond. Une fois ce phénomène détecté, les équipes de l'entreprise ont effectué des mesures complémentaires avec des sondes situées à 1,50 m sous la surface de l'eau. Les résultats étaient beaucoup plus représentatifs de la turbidité réelle. Ce dispositif a permis de lever les fausses alertes. Toutes les alertes (fausses ou vraies) ont donné lieu à une fiche mentionnant la mesure, une analyse de la situation et la décision prise. Les vraies alertes, qui ont été rares, ont entraîné généralement un ralentissement ou un arrêt du chantier. Les entreprises ont été surprises des exigences du Port en matière de pilotage environnemental. Selon elles, ce niveau élevé d'exigences est plus fréquent en Australie ou au Canada qu'en France.

M. Nicolas MÉNARD confirme que le Port a contraint l'entreprise à être performante sur la maîtrise du rejet. Finalement, la performance environnementale attendue est au rendez-vous.

Les 5 sondes en mer ont été maintenues pendant toute la durée du chantier et la maîtrise du chantier s'est appuyée sur ces relevés permanents. L'entreprise s'est aussi adaptée en privilégiant le jusant au flot pour minimiser l'influence du rejet, quand cela était possible.

M. Bernard PLISSON précise que les sondes de suivi ont été positionnées, à la fois par rapport au territoire des réserves naturelles nationales et des zones de cultures marines proches. La zone d'activité conchylicole située au niveau de l'Anse de Pampin a fait l'objet d'une vigilance particulière. À noter que les sondes situées dans le pertuis d'Antioche n'ont généré aucune alerte, même avec les mauvaises conditions météo. La turbidité du pertuis d'Antioche est naturellement plus faible que celle du pertuis Breton, où il y a beaucoup de vasières.

La difficulté a été, avec les conditions climatiques dégradées de cet hiver, de faire la part des choses entre ce qui était lié aux conditions naturelles et ce qui était lié au chantier. Plusieurs moyens ont été mis en œuvre pour cela, avec des moyens d'observation photos et vidéos depuis le pont de l'Île de Ré et depuis un silo portuaire, mesures complémentaires à ce qui était prévu dans l'arrêt. Des sondes de suivi supplémentaires en mer ont également été positionnées en fin d'opération.

M. Nicolas MÉNARD explique qu'il a été très rapidement compris par les équipes, que la zone d'influence où il fallait prêter le plus d'attention, était l'Houmeau. Par ailleurs, assez rapidement, un conchyliculteur a alerté à propos de dépôts et de panaches qu'il voyait depuis le pont de l'Île de Ré. Des échanges ont été organisés avec lui pour mieux comprendre ses observations. Ce qui a amené à renforcer les mesures de suivis. Des mesures de turbidité ont été effectuées au droit de sa zone et une caméra time-laps supplémentaire a été installée sur le pont pour renforcer le contrôle visuel.

M. Bernard PLISSON précise que ces mesures constituaient une réponse au ressenti et aux observations du conchyliculteur, habitant de Rivedoux et travaillant au niveau de l'anse de Pampin, personne dont l'activité était la plus sous influence. En concertation avec la profession conchylicole, une sonde supplémentaire a été installée au droit de la pointe du plomb du 15 février au 7 mars. Avec ces mesures complémentaires et le ralentissement du chantier suite à l'explosion, l'opération s'est finalement terminée sereinement avec la profession conchylicole.

La sonde au droit du Port de l'Houmeau a affiché le pic de turbidité le plus important au moment de la dépression Louis. Le chantier avait alors été arrêté pendant 24 heures compte tenu des mauvaises conditions climatiques. Dans le pertuis Breton, sur les petits fonds, les tempêtes provoquent une remise en suspension rapide de matériaux, donc de la turbidité. Cet exemple illustre la difficulté de corrélérer, parfois, l'activité du chantier et les mesures de turbidité.

M. François FLIES demande si le Port a procédé à des prélèvements d'organismes vivants sur une surface donnée (hors domaine de la conchyliculture), de sorte à étudier la santé et la concentration de ces organismes vivants.

M. Bernard PLISSON assure que de tels prélèvements ont été effectués l'an passé, dans toutes les zones réputées sensibles autour de la zone de travaux : au plus proche du chantier et plus éloignées (secteurs d'activité conchylicole et réserves naturelles identifiées). Il faut savoir qu'au-delà des aspects économiques, les bivalves, les coquillages, les moules, les huîtres sont des témoins de la qualité du milieu. Les mesures ont permis de disposer d'un indice de qualité des sédiments et d'un indice de richesse biologique (macrofaune benthique). De nouveaux prélèvements seront effectués dans ces mêmes zones un an après la fin des travaux. Le problème est qu'avec le monde du vivant, il est parfois difficile d'expliquer certaines variabilités interannuelles. Les conclusions sont généralement plus solides si le suivi est effectué sur plusieurs années.

M. François FLIES considère qu'un taux en métaux lourds qui peut être concentré dans un organisme vivant peut se voir rapidement.

M. Bernard PLISSON confirme. Préalablement à l'opération de déroctage, les équipes ont étudié de près la qualité des matériaux dragués (sédiments). Les matériaux déroctés sont de la roche, calcaires et marnes, qui sont sous une couche de sédiments. Ainsi, une éventuelle pollution chimique aurait été détectée dans les sédiments plutôt que dans les matériaux rocheux déroctés.

En fin de chantier, des mesures complémentaires de maîtrise ont été prises d'un commun accord avec l'entreprise de travaux :

- L'installation d'un barrage anti-MES dans le bassin de décantation, le long de la digue, à l'endroit de l'érosion en surface du fait du clapot. L'entreprise était convaincue que ce positionnement serait plus efficace qu'un positionnement en transversal.
- L'arrêt du chantier pendant 24 heures pour laisser le temps aux matériaux de mieux se décanter, puis reprise à mi-débit (5 000 m³). À la fin, le débit était alterné avec des arrêts.

Ces mesures ont permis de rassurer les acteurs du secteur conchylicole, et notamment les mytiliculteurs, pour qui l'activité redémarre au printemps.

M. Nicolas MÉNARD explique que les équipes du Port ont rencontré les conchyliculteurs mi-février pour recueillir leurs inquiétudes et y répondre. Des mesures ont été prises en suivant pour réduire encore plus l'effet du rejet de particules fines en mer.

Il récapitule les aléas rencontrés durant la phase de déroctage :

➤ Conditions météo-océaniques instables

- Influence défavorable sur la productivité du chantier et les volumes à draguer (cf. PAC)
- Favorable à la dispersion des fines

➤ Découverte de vestiges (blocs dans les souilles et épave)

➤ Episode UXO: une bombe datant de la seconde guerre mondiale a explosé autour de 7h10 du matin le 29/01 devant la tête de forage.

->Le risque UXO était identifié et une campagne de reconnaissance a été réalisée en 2020/2021.

✓ Conséquences :

- Arrêt du chantier pendant 1 semaine puis reprise en douceur:
 - > zones dérisquées à l'avancement avec sécurisation pyrotechnique subaquatique et la remise d'un certificat
- Prolongement de la durée du chantier d'environ 3 semaines / au planning initial.
- Néanmoins, déroctage hydraulique stoppé le vendredi 8 mars (avant date limite du 30 avril considéré dans l'arrêté préfectoral).

S'agissant du casier de la Repentie, M. Nicolas MÉNARD considère que la décantation a bien fonctionné. Son efficacité se mesure notamment par la quantité considérable de particules fines présentes dans le casier à l'issue du chantier. Plusieurs mesures ont été réalisées avec des moyens différents. L'entreprise a utilisé un instrument appelé RhéoTune, qui se base sur des mesures de densité, pour estimer le volume de particules fines dans le casier à 400 000 m³, sur un total de 850 000 m³ de matériaux déroctés. Cet écart s'explique par la forte ségrégation qui s'effectue dès le départ avec le ruissellement entre les fines et les matériaux plus grossiers (cailloux). Le bassin de décantation s'est élevé de plusieurs mètres par rapport à son fond initial. Avant le chantier, le niveau d'eau dans le bassin était de l'ordre 5,50 m CM. Aujourd'hui, le niveau atteint 8,50 m. Le niveau d'eau n'a pas baissé depuis l'arrêt du chantier, car les fines ont étanché les digues. Le bassin ne se vide pas naturellement, tel que cela avait été envisagé ; d'où des discussions actuellement avec la DDTM sur la procédure de vidange de ce bassin. La question maintenant est de savoir comment aménager ce site avec ces fines accumulées dans le casier et qui y seront maintenues. L'épaisseur des fines se situe entre 6,5 m et 7,5 m.

M. Nicolas MÉNARD indique que ce dossier a mobilisé une dizaine de salariés du Port, chaque jour, de novembre à avril : à la fois des conducteurs de travaux sur le terrain, mais également des personnes dans les bureaux. La capitainerie était également fortement mobilisée. Les moyens bathymétriques étaient fortement sollicités, avec un contrôle quasi-permanent des évolutions bathymétriques des réceptions de zones. L'objectif était de réussir ce chantier de tous les points de vue.

M. Bernard PLISSON propose aux participants de poser leurs questions, soit en séance, soit ultérieurement par mail. M. Nicolas MÉNARD et M. Bernard PLISSON se tiennent à leur disposition pour leur fournir des informations plus détaillées. Des fiches de synthèse sont consultables sur le site SeaPolar.

À noter que les modélisations réalisées pour l'étude d'impact avaient plutôt bien prévu ce qui allait se passer, notamment en matière de dispersion des sédiments dans les Pertuis. Ce point est rassurant. Dans le pertuis d'Antioche, on observe une dispersion importante dans une zone étendue, donc très faible en intensité. Dans le pertuis Breton, la dispersion est plus localisée, mais plus intense. Les études de modélisation avaient correctement prévu les conditions de dispersion

des sédiments. En revanche, les équipes ont été un peu surprises par le volume de sédiments conséquents stockés dans le casier. Le casier contient probablement des sédiments qui auraient dû être dragués et immergés en mer, et non déroctés.

M. Nicolas MÉNARD confirme que le niveau de ségrégation a été surprenant. Ce phénomène est lié au flux venant de la dérocteuse avec un débit moyen autour de 12 000/13 000 m³.

M. Bernard PLISSON souligne que ces sédiments n'ont pas été rejetés dans le milieu.

Mme Brigitte DESVEAUX demande si, à terme, ces sédiments resteront dans le casier.

M. Bernard PLISSON répond par l'affirmative. L'enjeu est de disposer d'une plateforme qui ait suffisamment de portance. Il faut trouver des solutions pour l'assécher et la consolider.

M. Nicolas MÉNARD explique que l'équipe d'ingénierie du Port se concentre désormais sur le sujet d'aménagement de la plate-forme. Tout l'enjeu est d'enlever l'eau. L'échéance est fixée à 2029. Il faut que la plateforme soit prête pour le parc éolien d'Oléron.

M. Vincent POUDEVIGNE demande si un phénomène de lame glissante pourrait survenir compte tenu de la nature des matériaux utilisés en dessous et au-dessus.

M. Nicolas MÉNARD indique que c'est difficile à dire comme cela. Il n'en est pas certain. La priorité, pour les 2 années à venir, est de réussir à purger l'eau. Le matériau étant très sensible à l'eau, il faut l'assécher au maximum pour atteindre de bonnes performances. Au-dessus du marnage, tout va bien, mais en dessous, c'est compliqué. À partir de +6 CM, il faudra arriver à assécher au maximum le matériau. Les techniques de pré-chargement ou de compactage aideront à améliorer ce qui se situe en dessous.

M. François FLIES rappelle qu'une zone compensatoire près du pont de l'île de Ré avait été définie, avec un plan d'action d'éradication de la crépidule. Or, des mortalités de crépidules avaient été observées à cet endroit-là. Pourtant l'habitat dans cette zone était initialement réputée favorable au développement de la crépidule. M. François FLIES demande si le Port a trouvé une explication à ce phénomène et si une autre zone pour la compensation a été définie.

M. Bernard PLISSON propose de transmettre la question au comité consultatif scientifique. Les mesures de compensation en mer sont très difficiles à mettre en place. Il s'agit de restaurer un habitat équivalent à celui qui a été dégradé dans le cadre du projet, afin de lui redonner une valeur supplémentaire du point de vue environnemental.

M. François FLIES demande confirmation que les zones abîmées sont des zones Natura 2000.

M. Bernard PLISSON confirme. Il s'agit de la zone d'accès au Port, qui n'a pas encore été travaillée. Cette vasière subtidale sera draguée à partir de 2025. Pour respecter les règles de la compensation, le Port doit améliorer la qualité d'une autre zone avec un habitat équivalent à savoir une vasière subtidale. Seulement, il est très difficile de trouver une zone de surface équivalente pour cet habitat. Les services du Port se sont rapprochés de la DREAL et du Parc Naturel Marin (PNM) pour engager une discussion avec eux sur les propositions de mesures possibles. Il se trouve que le parc marin, qui est compétent sur la zone, réalise actuellement un diagnostic de l'état de dégradation des habitats subaquatiques, et notamment des vasières. Le diagnostic est en cours. Sur la base des cartographies de zones dégradées qui seront établies, le Port pourrait proposer au PNM de contribuer à la restauration de zones dégradées. Le PNM a déjà travaillé sur de la restauration d'habitats de vasières intertidales, c'est-à-dire qui découvrent à la marée, qui sont en fait des anciens parcs conchylicoles. Les conchyliculteurs étaient tout à fait d'accord à ce que le Port intervienne sur ces restaurations d'habitats mais, le PNM n'y était pas favorable. Car en toute rigueur, ce n'est pas tout à fait le même habitat. Le GPMLR a demandé au PNM, dans le cadre de leur diagnostic, de lui proposer des zones qui pourraient être favorables et qu'ainsi le GPMLR puisse proposer un plan d'actions. Pour l'instant, le PNM n'a pas répondu,

notamment, car le diagnostic est encore en cours. Le GPMLR est en attente d'un retour de la part des équipes du Parc Marin pour pouvoir faire une proposition qui irait dans le sens des priorités de gestion du parc.

M. François FLIES s'enquiert des matériaux entreposés au môle d'escale : granulats, déchets industriels, déchets routiers ? En cas de forte pluie, l'eau du môle d'escale s'écoule dans l'océan. M. François FLIES demande confirmation qu'aucune gestion de l'eau du môle d'escale n'est mise en place.

M. Bernard PLISSON indique qu'il n'y a pas de déchets industriels ou routiers. Il confirme l'absence de gestion de l'eau pluviale, sauf à l'appontement pétrolier. À une époque, le môle d'escale accueillait une activité de traitement de ferraille. Cette activité était exercée sur une plateforme bétonnée qui était l'emprise d'un ancien bâtiment. Cette installation était classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Elle bénéficiait d'un système de traitement aérien des eaux avant rejet. Pour le reste (route et terre-plein), il n'y a pas de gestion de l'eau avant rejet. L'eau est directement rejetée en mer.

M. François FLIES considère cette situation comme problématique. Il serait normal d'instaurer une gestion du pluvial au le môle d'escale, en fonction des matériaux stockés sur place, comme dans n'importe quel autre endroit du Port.

M. Bernard PLISSON précise que le môle d'escale stocke des gravats ou du laitier de fonderie qui ne sont pas des activités classées pour la protection de l'environnement. Si une activité était considérée comme impactante du point de vue environnemental, le Port obligerait l'exploitant à proposer des modalités de gestion de l'eau, par exemple une plateforme surélevée. C'est la raison pour laquelle le Port est limité dans les activités qu'il peut accueillir au môle d'escale. Contrairement aux terminaux plus modernes (Chef de Baie, Anse Saint-Marc), les zones anciennes du Port — construites avant les années 1980/1990 — ne bénéficient pas d'une gestion pluviale avant rejet, car cela ne se faisait pas à l'époque. Dans le cadre de projets d'aménagement majeurs, le Port profite de l'investissement pour créer des bassins de gestion des eaux pluviales dans des zones anciennes ; tel est le cas actuellement sur l'ancienne plateforme de la Repentie.

M. François FLIES alerte sur un bateau qui est resté à l'arrêt le week-end précédent, pendant 24 h ou 48 h. Le moteur n'a pas été coupé ; ce qui a généré des désagréments sonores pour les habitants. Ce phénomène est récurrent. Il exprime une inquiétude face à une augmentation du trafic dans les années à venir qui risque d'aggraver la situation.

Bernard PLISSON constate, depuis une dizaine d'années, une augmentation, irrégulière, mais certaine, de l'activité du Port. Depuis 5 ans, le tonnage tend à se stabiliser du fait de la variabilité de l'activité céréalière. De même, le nombre de navires accueillis au Port de La Rochelle est stable depuis plusieurs années, notamment en raison de l'augmentation de la taille moyenne des navires. Le nombre d'escales ne devrait pas augmenter fortement dans les prochaines années. Quand les riverains constatent un bruit intempestif en provenance du Port, ils sont invités à fournir très vite des informations précises : date, heure, zone, etc. Ces informations permettent aux services de remonter jusqu'à l'origine du bruit. Parfois, les services peuvent agir, parfois, ils ne peuvent pas. Une ou 2 fois par an, il peut arriver qu'un navire avec un moteur bruyant soit signalé par les riverains. Il s'agit le plus souvent d'un navire qui s'arrête aux bassins à flot pour une escale technique. Or, la partie nord des bassins à flot est située à proximité du boulevard Delmas. La capitainerie est ouverte H24. L'officier de port peut essayer de joindre l'entreprise si le bruit provient, par exemple, d'une alarme qui se déclenche.

M. Bruno HEMAR évoque la digue de Pampin, qui protège le marais de Pampin. La digue a été fortement dégradée cet hiver par les tempêtes. De plus, l'eau passe en dessous de la digue et crée de la salinité. Le bassin de décantation du Port est lui aussi protégé par une digue. Il se questionne sur l'exposition du Port à une telle situation, aux risques d'échanges d'eau entre la mer et les sédiments contenus dans le bassin de décantation.

M. Nicolas MÉNARD explique que la digue de la Repentie date de 2010. Elle fait l'objet d'une surveillance régulière. D'ailleurs, un système innovant, développé par une start-up, est à l'étude. Il s'agit de coupler des données bathymétriques et aériennes avec un système d'exploitation de nuages de points, dans l'objectif d'identifier les malformations de l'ouvrage. L'outil permettrait de déceler et d'anticiper les mouvements de chaque bloc ; ce que ne

permet pas l'œil humain. La start-up, A2D, développe des algorithmes en intelligence artificielle pour estimer le mouvement des blocs à partir des nuages de points et repérer des pertes de matières. Pour rappel, la digue a été créée en tenant compte de l'élévation du niveau de la mer. Les digues sont des ouvrages vivants. Avec la répétition des événements météo et la fatigue de l'ouvrage, l'ouvrage bouge inévitablement. D'ailleurs, il serait pertinent de se doter d'un outil commun, à l'échelle du territoire, pour le suivi de ces ouvrages. Le Port pourrait émettre une proposition en ce sens dans les prochains mois.

M. Bruno HEMAR croit savoir que le département gère les digues. Les ouvrages sont fortement dégradés.

M. Nicolas MÉNARD assure que les enjeux sont communs entre l'Agglomération, le Port, le Département et les communautés de communes.

M. Patrick RAYTON explique que des stations prennent des photos de dunes tous les quarts d'heure, sur un linéaire limité, ce qui permet de voir les évolutions. Les observations sont parfois surprenantes : diminutions de sable, puis, 15 jours plus tard, remontées de sable sur le bas de plage. La communauté de communes travaille avec CASAGEC. Le travail avec les drones est également intéressant.

M. Nicolas MÉNARD explique que le Port dispose d'une vedette équipée d'un sondeur multifaisceaux. Il est prévu de l'équiper d'un lidar. Pour schématiser, le sondeur observe ce qui est présent en dessous de l'eau et le lidar observe ce qui est présent au-dessus de l'eau. Il faudrait peut-être compléter avec des photos aériennes. Les outils ne manquent pas. Reste à savoir comment les coupler pour créer un outil de surveillance complet et facile d'utilisation pour les techniciens. Les données sont généralement faciles à recueillir. La difficulté réside dans le traitement et l'interprétation de ces données.

M. Michel LARDEUX souhaiterait obtenir l'analyse chimique des sédiments dragués et rejetés (dernières mesures de qualité des sédiments). Il a diligenté, au nom de l'association Mat Ré, une analyse, dont les résultats sont très surprenants. Il voudrait donc les comparer avec les résultats d'analyses menées par le Port, à titre documentaire.

M. Bernard PLISSON indique que le Port a systématiquement recours à des laboratoires accrédités COFRAC, car ils sont gages de qualité. Le laboratoire procède à des essais inter-laboratoires pour comparer les résultats avec ses pairs. M. Bernard PLISSON propose de fournir à M. Michel LARDEUX le rapport d'étude relatif aux dernières mesures de qualité des sédiments du Lavardin, après réception et validation du rapport d'étude. Concernant la qualité des sédiments du Port, la mesure annuelle sera effectuée fin juin 2024. À date, seules les données de 2023 sont disponibles.

M. Nicolas MÉNARD revient sur le projet Chef de Baie 4. La consultation des entreprises est en cours. Des auditions sont programmées la semaine suivante. Le marché de travaux devrait être notifié en octobre après un avis du comité d'audit en septembre. Le Port a obtenu une autorisation pour réaliser 250 mètres de quai. Dans un premier temps, le projet se limitera à 160 mètres de quai. Le marché sera passé pour 160 mètres de quai, au départ de l'ancienne jetée sud. Par la suite, si l'opérateur en voit l'intérêt, 90 mètres supplémentaires seront construits. Les travaux du front d'accostage débiteront en 2025 pour une durée estimée à 18 mois. L'objectif est la mise à disposition du terminal Chef de Baie 4 au 3^e trimestre 2026 : création du quai, aménagement de la plateforme et construction de bassins de traitement des eaux pour l'ensemble de la plateforme. L'enjeu du chantier est d'améliorer la maîtrise environnementale du site, qui était une déchetterie, d'où plusieurs mesures de réduction et une mesure d'accompagnement. L'idée est de faire un rideau étanche pour qu'il n'y ait plus de transfert du terre-plein vers la mer. C'est un rideau-mixte avec des pieux et des palplanches avec des tirants en arrière qui permettent d'assurer la stabilité de l'ouvrage. L'étanchéité est voulue verticalement mais, aussi horizontalement au niveau du terre-plein.

- [MR5: Réduction des incidences des lixiviats du massif de déchets de Chef-de-Baie 4 sur le milieu marin](#)
- [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](#)
- [MA8: Accompagnement pour la connaissance du bruit aérien lié aux travaux](#)

Concernant la réduction des incidences des anodes galvaniques, ce sont des sujets qui ont été regardés dans le cadre de deux thèses : Influence des anodes galvaniques sur le milieu marin et Performance des anodes galvaniques au niveau de la zone de marnage. Le principe de la protection cathodique est de créer un champ électrique pour que ce soit l'anode qui se corrode et non le métal de la structure. En général, les anodes sacrificielles sont dimensionnées pour une durée de vie de 15/20 ans, puis remplacées. C'est le système aujourd'hui qui est le plus performant pour lutter contre la corrosion d'une structure immergée. Les anodes sont composées de trois éléments : aluminium (+ de 90%), zinc et indium (sous forme de traces). S'est posée la question de l'influence de la dissolution de ces anodes dans la mer sur l'environnement. Le zinc est l'élément le plus problématique. La politique, au sein du GPMLR, est donc de limiter la teneur en zinc des anodes. Il est possible, réglementairement, d'avoir une concentration en zinc de l'ordre de 5/6%. Le Port impose une concentration inférieure à 3% pour limiter l'effet du zinc sur le milieu. Par ailleurs, le projet PH2025 a permis de sensibiliser de nouveau le principal fournisseur d'anodes, BAC, sur ces enjeux environnementaux. S'agissant du bruit aérien, le GPMLR a fortement insisté auprès des entreprises sur cet enjeu. Le GPMLR a encadré du point de vue des horaires les travaux et attend des entreprises un maximum de moyens pour limiter la nuisance sonore pour les riverains.

M. Patrick RAYTON souligne que les nuisances sont accentuées par les vents d'ouest dominants.

M. Nicolas MÉNARD confirme. C'est ce qui s'est passé pour le déroctage, le vent était le facteur prépondérant dans la propagation du bruit. La nuisance sonore de la conduite de refoulement n'avait pas été anticipée. Il était compliqué de trouver une solution pour réduire cette nuisance, sachant que la conduite en terrestre faisait plusieurs centaines de mètres de long.

Concernant les travaux en cours, M. Nicolas MÉNARD évoque le bassin en construction dans la zone de la Repentie pour le traitement des eaux. Ce bassin se rejetera dans un émissaire géré par la CDA. C'est une valeur ajoutée, car initialement, ce bassin n'était pas prévu dans le projet Port Horizon 2025, mais il s'est imposé naturellement compte tenu des surfaces exploitables. Des surfaces complémentaires ont été imperméabilisées. Les équipes ont été confrontées à la problématique UXO lors du terrassement, sur une surface qui n'avait jamais été travaillée.

Le projet est assez emblématique du savoir-faire du Port en termes d'économie circulaire et de gestion des matériaux. Tous les matériaux décaissés, notamment les démolitions de dalles, de blockhaus, sont concassés, criblés et préparés afin d'être utilisés pour la plateforme. Ce fonctionnement permet de limiter l'apport de matériaux de carrière, grâce à la réutilisation de plusieurs dizaines de milliers de m³ de matériaux. La profession a beaucoup évolué dans ce domaine ces dernières années. Par ailleurs, le nettoyage et la valorisation de la friche fournissent l'occasion d'éradiquer des espèces exotiques envahissantes.

M. Camille BOURON demande si le réemploi de matériaux induit un gain financier ou un coût supplémentaire.

M. Nicolas MÉNARD répond que le Port part du principe que l'économie circulaire représente un gain. Le Port a adopté cette politique interne de réemploi sur l'ensemble de ses chantiers. La volonté est environnementale avant d'être économique. Certes, les matériaux de carrière ne coûtent pas très chers, mais il serait dommage de ne pas profiter des gisements de matériaux présents sur place. Des progrès considérables ont été réalisés dans la production de matériaux normés, avec des fiches produits répondant aux normes. Ainsi, les entreprises peuvent les utiliser et les faire entrer dans leurs garanties.

M. Patrick RAYTON s'enquiert du pourcentage de réemploi, de valorisation.

M. Nicolas MÉNARD évoque plusieurs dizaines de pourcents pour ce chantier. Par exemple, la couche de forme de la plateforme sera conçue à 100 % avec des matériaux de réemploi. Aujourd'hui, des laboratoires accompagnent le GPMLR pour établir les fiches-produits qui facilitent le réemploi par les entreprises.

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

M. Bernard PLISSON rappelle le choix d'orienter cette réunion sur les opérations d'aménagement et d'aborder plus brièvement les mesures environnementales.

Il explique que le Port recherche une zone de compensation terrestre supplémentaire par rapport à l'avifaune pour compléter les deux mesures de compensation déjà mises en place (Repentie et Chef de Baie). Une zone au sud de la Baie d'Yves (commune de Fouras) est à l'étude, au niveau de l'ancienne décharge de Pré-Magnou. L'an passé, cette ancienne décharge côtière a été dépolluée par le département. Des échanges sont réalisés avec le département et surtout le Conservatoire du littoral, propriétaire de la parcelle. L'idée est de savoir si des mesures de génie écologique permettraient d'améliorer la capacité de cette parcelle à accueillir des oiseaux protégés. Le Conservatoire du littoral et le département ont juste prévu de dépolluer et de laisser en l'état. Au nord de cette zone se trouve une réserve naturelle nationale, gérée par la LPO et connue pour sa capacité à accueillir des oiseaux protégés. Le Port, accompagné de son bureau d'études, a présenté son projet à la DREAL en fin d'année 2023, qui a validé le site. Ainsi, l'année 2024 est dédiée aux inventaires et à l'analyse du potentiel de ce site.

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)



Si le site est favorable au déploiement d'une mesure compensatoire, des travaux pourraient être engagés à partir de 2025.

M. Patrick RAYTON souhaiterait savoir pourquoi le Port doit réaliser cette mesure de compensation, si une zone humide a été impactée.

M. Bernard PLISSON explique que la zone de la Repentie est une vaste zone poldérisée, anthropique de 35 hectares. Des camions apportaient des cailloux dans le cadre d'une installation de stockage de déchets inertes. Même avec un flux de 100 camions par jour, certains secteurs, partiellement en eau, restaient relativement calmes. Des espèces d'oiseaux protégés sont allées y nicher. La zone présentant un caractère favorable à la biodiversité, la DREAL et les services instructeurs ont exigé que le Port prenne une mesure compensatoire avant de finir le projet.

M. Patrick RAYTON s'enquiert du coefficient de compensation. Pour les marais dans l'île de Ré, le coefficient est généralement de 4, voire 7. Pour prendre une zone humide d'un hectare, il faut redonner 4 hectares.

M. Bernard PLISSON signale qu'il ne s'agissait pas de zones humides. Il estime qu'il ne faudrait pas raisonner ainsi parce que toutes les surfaces ne sont pas équivalentes. Il vaudrait mieux évaluer le potentiel biologique de la zone et compenser au moins à hauteur de ce potentiel biologique.

M. Matthieu BRUNET explique que la différence avec ce projet est que la compensation zone humide a un caractère réglementaire dans les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). En revanche, pour les

autres types de milieux naturels, les textes ne prévoient pas de surfaces de compensation réglementaires. Toutefois, toute la logique de compensation, milieu identique et durabilité de la mesure sont similaires.

M. Patrick RAYTON évoque la difficulté à trouver des zones disponibles pour compenser la destruction de zones humides.

M. Matthieu BRUNET entend que trouver des zones de compensation à terre est compliqué et cela l'est encore plus en mer en dehors des zones conchylicoles dégradées. Au-delà de ce gisement au niveau de l'estran, il est difficile d'identifier d'autres secteurs. Cela étant, cette mesure MC1 est attendue et exigée par les services de l'Etat. M. BRUNET évoque la possibilité de s'orienter vers un milieu différent que celui qui a été impacté, puisque c'est aujourd'hui très compliqué de trouver une zone à restaurer en pleine mer. Concernant les secteurs d'estrans, la démarche du Parc Naturel Marin au travers de l'état des lieux sur les secteurs d'estrans, va permettre de trouver une solution sur cette action qui reste à mener par le Port.

M. BRUNET souligne par ailleurs que pour l'aspect compensation et sur l'ensemble du projet, le travail mené est très abouti.

M. François FLIES soumet l'idée de créer une cellule permanente au niveau du Port (une Fondation), dont l'objet serait de participer, en tant que mécène, à la restauration de milieux dégradés en Charente-Maritime. Cette démarche serait plus intéressante que de s'en tenir à une réparation suite à destruction.

M. Bernard PLISSON trouve intéressant de contribuer à créer des banques de compensation. Il n'est pas opposé à l'idée de travailler collectivement sur cette idée avec les collectivités. Avec ses 300 M€ de chiffre d'affaires et ses 110 salariés, le Port seul ne pourra pas se transformer en mécène international. Par ailleurs, la première responsabilité du Port est de travailler à l'évitement et la réduction des impacts de ses activités, en concertation avec les entreprises portuaires. Il faut savoir que le Port œuvre déjà à la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. Il n'est pas prévu d'extension spatiale importante du Port. Avec ses 300 hectares, les limites géographiques du Port sont presque atteintes. Le Port de La Rochelle est très compact par rapport à d'autres Grands Ports Maritimes réalisant le même tonnage, notamment les ports d'estuaire.

Mme Brigitte DESVEAUX indique que la question s'est déjà posée au sein de la CDA de la Rochelle. Elle estime que la question mérite d'être posée par toute collectivité développant un certain nombre de projets. Il est indispensable de créer une provision foncière pour les zones de compensation. Au lieu de raisonner au projet et en aval de la réflexion du projet, il faudrait anticiper en constituant des réserves. La démarche pourrait être menée à l'échelle du territoire avec différents acteurs.

M. Bruno HEMAR indique que cela se fait déjà sur certaines communes, comme Nieul sur Mer avec une réserve foncière pour de la compensation en lien avec des projets d'aménagements.

M. Bernard PLISSON répète qu'il n'est pas opposé à une démarche collective.

3. Questions diverses

Une visite du site d'une trentaine de minutes est organisée à l'issue de la réunion.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Bernard PLISSON lève la séance à 16 heures 03.