

CONCERTATION PUBLIQUE

PORT HORIZON 2025





Pour répondre aux besoins du territoire, un port doit respecter une règle d'or : s'adapter en permanence, ne pas manquer ses rendez-vous avec l'avenir. Dans un contexte économique mondial où la concurrence est forte et les mutations des échanges

rapides, il est indispensable de savoir toujours anticiper. Si Port Atlantique La Rochelle est aujourd'hui un acteur économique du territoire, il lui faut répondre aux attentes de demain, à moyen et à long terme.

C'est ce que vise le projet "Port Horizon 2025", une nécessité d'aménagements destinés à faire évoluer la plateforme portuaire : un terminal transformé pour Chef de Baie, un nouvel accostage pour le site de l'Anse Saint-Marc et l'aménagement de La Repentie.

Port Atlantique La Rochelle a saisi de manière volontaire la Commission Nationale du Débat Public pour **expliquer et ajuster** ce projet d'aménagement dans le cadre d'une concertation publique, en ouvrant le dialogue avec le grand public.

Les enjeux sociétaux et environnementaux sont réels, ils exigent une information transparente. Sous l'égide de son garant M. Claude Renou, cette concertation doit faire de "Port Horizon 2025" **un projet de territoire lisible et partagé.**

Elle poursuit ainsi une **réflexion commune** avec les collectivités territoriales, les professionnels de la mer, les associations et les habitants concernés. Chaque avis permettra à Port Atlantique La Rochelle de prendre les meilleures décisions possibles sur les moyens à mettre en œuvre afin de mener à bien ces aménagements indispensables pour préserver le dynamisme de notre territoire.

Construire le Port de demain, c'est se projeter ensemble sur notre capacité à aller de l'avant, dans le respect de notre environnement naturel et urbain. L'enjeu dépasse la seule place portuaire pour toucher toute la communauté citoyenne. Saisissez l'occasion : **informez-vous, exprimez-vous !**

Michel Puyrazat,
Président du Directoire
de Port Atlantique La Rochelle

LE MOT DU GARANT



Port Atlantique La Rochelle a pris l'initiative de saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour préciser les modalités de la concertation relative à ses projets d'infrastructure.

La CNDP a décidé de l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant et m'a désigné, avec l'appui de Monsieur Jean-Louis Laure, pour assurer cette mission.

La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est d'informer les citoyens, leur donner la parole et la faire entendre.

Une concertation préalable est un dispositif participatif ayant pour objectif d'informer et recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et du grand public sur un projet, ce, avant que la décision finale ne soit prise.

Le garant est neutre, indépendant, impartial et ne donne aucun avis sur le fond du projet, mais facilite le déroulement de la concertation. Le garant représente la CNDP et porte ses valeurs que sont la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Concrètement, je serai attentif à la qualité et à l'accessibilité des informations diffusées, à la mise en œuvre des outils permettant l'information et l'expression du public, à la sincérité et à l'adéquation des réponses du maître d'ouvrage aux questions posées. En définitive, au bon déroulement de cette concertation.

Je souhaite que celle-ci soit la plus large possible et j'invite chacun d'entre vous à y contribuer comme il le souhaite à partir des différents moyens mis à sa disposition.

À l'issue de cette concertation, je rédigerai un bilan qui sera publié sur le site de Port Atlantique La Rochelle et sur le site de la CNDP. Dans les deux mois qui suivront cette publication, le maître d'ouvrage publiera sur son site les mesures qu'il entend mettre en place pour tenir compte des enseignements de la concertation.

Claude Renou
Garant de la concertation

04 UNE CONCERTATION PUBLIQUE, POUR QUOI FAIRE ?

- 05 La concertation publique : un cadre légal, une démarche volontaire du Port
- 07 Un temps d'échanges en amont du projet
- 08 Le calendrier de la concertation

09 UN PORT ANCRÉ DANS SON TERRITOIRE ET OUVERT SUR LE MONDE

- 10 Le Port de La Rochelle, porte de l'Atlantique
- 12 Le Port et son activité, leviers du développement du territoire
Une plateforme import/export décisive pour l'économie locale
Les filières, le positionnement du Port
Des activités à forte valeur ajoutée territoriale
- 15 Port Atlantique La Rochelle, opérateur logistique entre terre et mer
Les réseaux routiers, axes structurants
Le train, solution pionnière pour une logistique durable

16 POURQUOI AMÉNAGER LE PORT : L'ÉCONOMIE MONDIALE ÉVOLUE, LE PORT S'ADAPTE

- 17 Le fret maritime, une activité en pleine mutation
Flux maritimes : toujours plus de marchandises en circulation
Accueillir les navires de demain et mieux accueillir ceux d'aujourd'hui
- 19 La transition énergétique, nouvel horizon
Un contexte favorable aux EMR
De nouveaux espaces pour une filière d'avenir
- 20 Pour un territoire plus compétitif
Faire évoluer le Port, c'est renforcer et développer l'activité du territoire
Vers un hub portuaire

22 COMMENT AMÉNAGER LE PORT : DES PROJETS TOURNÉS VERS L'AVENIR

- 23 Quand et combien ?
- 24 Chef de Baie 4 : construire un nouveau terminal
- 26 Anse Saint-Marc 3 : bâtir un terminal pour les Énergies Marines Renouvelables
- 28 La Repentie : aménager une plateforme logistique
- 30 Améliorer les accès maritimes

32 RESPECTER UN ENVIRONNEMENT D'EXCEPTION

- 33 Un cadre naturel unique et fragile
- 34 La mer, ça se partage : un projet compatible avec toutes les activités maritimes
- 35 Biodiversité et cadre de vie : un projet à l'impact maîtrisé
- 36 L'enjeu des nuisances pour les riverains

38 GLOSSAIRE

UNE CONCERTATION PUBLIQUE

POUR QUOI FAIRE ?

D'ici 2025, Port Atlantique La Rochelle souhaite réaliser une série d'aménagements. Ils amélioreront la valeur ajoutée de la plateforme portuaire pour le territoire. La conduite d'un tel projet sera menée dans le respect des espaces sensibles (habitats naturels, aires protégées, quartiers résidentiels), en s'appuyant sur une réflexion collective et partagée.

Dans ce contexte, le Port a choisi de lancer une concertation publique préalable.



LA CONCERTATION PUBLIQUE

un cadre légal, une démarche volontaire du Port

L'objet

La concertation publique préalable est une procédure organisée en amont d'une opération d'aménagement susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire.

Une démarche de concertation crée un **espace de dialogue** puisqu'elle implique les citoyens de manière active dans l'élaboration d'un projet. Elle permet au maître d'ouvrage, c'est-à-dire la structure qui décide de lancer l'opération d'aménagement, de compléter sa vision avec les remarques et les propositions de tous les acteurs concernés.

L'un des objectifs d'une concertation est de communiquer de manière claire et transparente sur les enjeux d'un projet d'aménagement

Une concertation publique et volontaire

Une **concertation publique préalable** intervient en amont d'une enquête publique. Facultative selon la nature des aménagements prévus, cette forme de concertation est parfois privilégiée par certains maîtres d'ouvrage, qui sollicitent alors **de manière volontaire** la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). C'est ce qu'a choisi de faire Port Atlantique La Rochelle compte tenu des enjeux économiques majeurs et des questionnements environnementaux posés par les aménagements portuaires envisagés.



LE GARANT : un rôle essentiel

Le garant d'une concertation publique n'est ni un arbitre, ni un négociateur : il ne se substituera pas au Port pour faire accepter le projet au public, pas plus qu'il n'aidera les citoyens à faire modifier le projet. Son rôle est clair : **veiller à ce que la concertation permette au public de présenter ses observations.**

Désigné par la CNDP, **M. Claude Renou** sera particulièrement attentif à la qualité et à la transparence des informations communiquées par le Port. Il participera aux échanges en tant qu'observateur, apportera un conseil méthodologique et pourra éventuellement intervenir en cas de litige sur le processus de concertation.

Monsieur Renou se tient à la disposition de toute personne, association ou organisme souhaitant avoir des renseignements ou des précisions sur tous les aspects et les modalités de la concertation publique.

Pendant toute la durée de la concertation publique, vous pourrez le rencontrer en prenant rendez-vous avec lui :

- Par mail : clauderenu@garant-cndp.fr
- Par courrier : Port Atlantique La Rochelle Concertation publique - 141 bd Emile Delmas BP 70394 - 17001 La Rochelle cedex 1

LES PRINCIPES

de la concertation préalable



1

DÉMARCHE VOLONTAIRE

Sollicitation de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

2

IMPARTIALITÉ

Désignation d'un garant de la concertation par la CNDP

3

ORGANISATION

Élaboration commune d'un dispositif de concertation et validation par la CNDP



4

CONCERTATION

Mobilisation du public (habitants, associations, partenaires) : animation d'espaces d'expression pour recueillir observations et propositions

5

BILAN

Bilan de la concertation et prise en compte des observations par le Port

UN TEMPS D'ÉCHANGES

en amont du projet

Le projet d'aménagement "Port Horizon 2025" intègre des enjeux de première importance. C'est pourquoi Port Atlantique La Rochelle souhaite faire de cette concertation **une étape de dialogue constructive** avec le public. Il s'agit de réfléchir ensemble sur les moyens à mettre en oeuvre afin de réaliser les futurs aménagements portuaires, **dans le respect de l'environnement et en tenant compte du regard de chacun.**



Services de l'État, collectivités, experts, riverains, usagers, associations : tous concernés

Les futurs aménagements portuaires cohabiteront avec des milieux naturels fragiles, des activités maritimes dynamiques et le quartier résidentiel de La Pallice. Ils devront être menés dans un cadre réglementaire strict (suivi des études, cadrage des procédures) en association avec les services de l'État et les collectivités locales concernées.

Associations environnementales, comités de quartier, experts et professionnels de la mer auront également un rôle essentiel à jouer dans le processus de concertation.

Pendant toute la durée de la concertation, Port Atlantique La Rochelle délivrera une information accessible à tous. Livret de concertation, ressources mises en ligne sur www.larochelle.port.fr et réunion publique permettront au public de mieux comprendre le projet et les modalités de la concertation, mais seront aussi un très bon moyen de recueillir avis et propositions.

LES ENJEUX

de la concertation

Soumis à une évaluation environnementale et à l'avis du public, le projet stratégique 2014-2019 de Port Atlantique La Rochelle a déjà validé le bien-fondé et la pertinence des nouveaux aménagements portuaires.

La concertation publique sera ainsi l'occasion de débattre **des conditions de réalisation du**

projet, en particulier du respect des milieux naturels, des autres usagers de la mer et des riverains. Port Atlantique La Rochelle restera **responsable de la décision finale**, mais devra obligatoirement prendre en compte les enseignements de la concertation.

LE CALENDRIER de la concertation



La concertation auprès du grand public se déroulera sur une période de 6 semaines. **Du 1^{er} février au 18 mars 2018**, elle se composera de plusieurs étapes avant la restitution courant avril 2018 du bilan de la concertation, rendu public par le garant.

Port Atlantique La Rochelle prendra en compte ce bilan avant de déposer le dossier de demande d'autorisation de réalisation du projet d'aménagement. La phase administrative d'instruction du projet débutera autour du **1^{er} juin 2018**.

Concertation publique

Du 1^{er} février au 18 mars 2018

- 1 Mise à disposition du livret de la concertation publique
- 2 Information complète sur le projet et la concertation publique sur www.larochelle.port.fr
- 3 Rencontres avec le garant sur rendez-vous (coordonnées page 5)

FÉVRIER 2018

Mercredi 7 février 2018 à 18h
Réunion publique à La Rochelle

Du 1^{er} février au 18 mars 2018
Port Horizon 2025 : exposition ouverte dans 3 lieux

21 février
Rivedoux-Plage
Temps de rencontre
de 14h à 18h

2 mars
La Rochelle
Temps de rencontre
de 14h à 18h

7 mars
La Pallice
Temps de rencontre
de 14h à 18h

MARS 2018

Samedi 17 mars 2018 à 10h
Réunion "quartier Laleu -
La Pallice - La Rossignollette"
de la Ville de La Rochelle :
**présentation de Port Horizon
2025** (Maison des associations
de Laleu)

UN PORT ANCRÉ DANS SON TERRITOIRE

ET OUVERT SUR LE MONDE

Port Atlantique La Rochelle est un port en eau profonde, capable d'accueillir la plupart des navires de grande taille 24 H/24 et 7 j/7. En constante évolution, il est une plateforme logistique polyvalente, reconnue par les filières agricoles et industrielles, les acteurs logisticiens du Grand Ouest et les opérateurs internationaux.

Le Port joue un rôle essentiel de relais économique et logistique pour les régions du Grand Ouest et au-delà. Pleinement intégré aux territoires, il porte aussi le regard à l'horizon en étant une porte d'entrée sur le monde.

Port
Atlantique
La Rochelle

LE PORT DE LA ROCHELLE

porte de l'Atlantique

Idéalement situé sur le littoral atlantique, en connexion avec les grands ports européens et mondiaux, le Port de La Rochelle est l'un des 7 Grands Ports Maritimes français métropolitains. Il connaît ces dernières années une croissance quasi continue de ses trafics et se positionne en leader national sur certaines filières clés pour l'économie régionale et nationale.

UN PORT QUI COMPTE EN FRANCE ET EN EUROPE

6^E Grand Port Maritime français

2^E port français pour l'exportation céréalière



1^{ER} port français importateur de produits forestiers



2^E port européen importateur de pâte à papier

9,2 M de tonnes ont transité par le Port en 2016, ce qui en fait le premier port de la Région Nouvelle-Aquitaine en tonnage



UN IMPACT SIGNIFICATIF SUR L'ÉCONOMIE

16 400 emplois directs, indirects et induits

1 MILLIARD d'euros de valeur ajoutée globale

220 MILLIONS d'euros d'investissements publics et privés depuis 5 ans

GLOSSAIRE

Les **emplois directs** désignent les emplois directement liés à l'activité du Port. Celle-ci permet à d'autres entreprises d'embaucher (sous-traitants, transporteurs) : ce sont les **emplois indirects**. La consommation (nourriture, vêtements, loisirs) induite par les emplois directs et indirects crée des emplois appelés **induits**.

La **valeur ajoutée**, c'est la richesse réelle créée par une entreprise ou un établissement. Elle se calcule par la différence entre le chiffre d'affaires et le coût total des produits achetés pour permettre à l'entreprise de fonctionner et de produire. Elle permet de rémunérer toutes les personnes qui ont participé à la production et d'investir pour le développement et la pérennité des entreprises.

UN DOMAINE PORTUAIRE COMPÉTITIF

310 HECTARES

de domaine maritime, soit 2 480 piscines olympiques



276 HECTARES

de domaine terrestre, soit 394 terrains de football

dont **60 HECTARES**

de réserve foncière, c'est-à-dire de surface libre pour accueillir de nouvelles activités

70 000 M²

de surface de stockages couverts

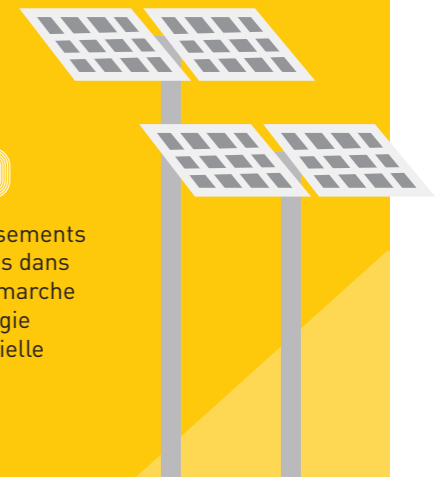
6 TERMINAUX

spécialisés de chargement et déchargement de marchandises, reliés à 40 km de voies ferrées

UN PORT ENGAGÉ ET DURABLE

4,5 MWH

c'est la production annuelle d'énergie photovoltaïque produite sur le Port à partir de 2018, ce qui correspond à la consommation électrique annuelle d'environ **1 400 foyers** (hors chauffage), soit l'équivalent de la population de La Pallice.



40

établissements engagés dans une démarche d'écologie industrielle



LE PORT ET SON ACTIVITÉ

leviers du développement du territoire

UNE PLATEFORME IMPORT/EXPORT DÉCISIVE POUR L'ÉCONOMIE LOCALE

Polyvalente, la place portuaire rochelaise est l'une des rares à présenter **un équilibre entre volumes importés et volumes exportés** : elle expédie à l'international presque autant de marchandises qu'elle en reçoit pour la consommation française.

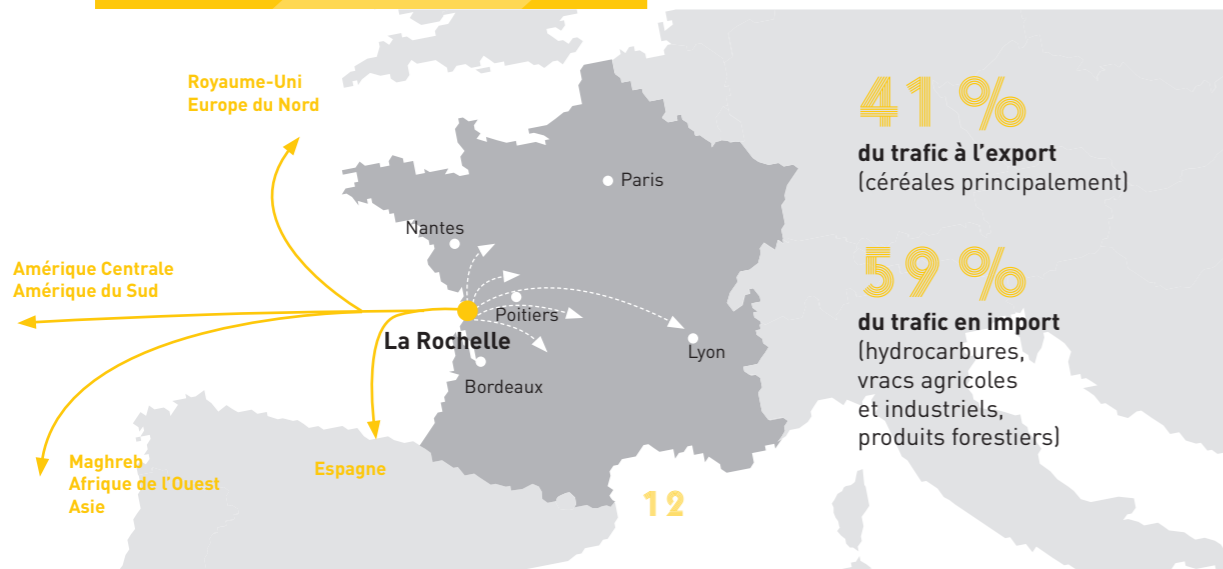


Le Port de La Rochelle développe des liens privilégiés avec son **hinterland**, marqué par une production céréalière dynamique. Il reçoit par la route et par la voie ferrée les céréales produites dans les régions Nouvelle-Aquitaine, Centre-Val de Loire et Bourgogne-Franche-Comté avant de les expédier vers le Maghreb, le Moyen-Orient, l'Afrique de l'Ouest et, au-delà, vers tous les continents. En sens inverse, les exploitants agricoles sont intéressés par l'import de vracs agricoles (alimentation du bétail et engrais) pour le développement de leurs activités. Plateforme d'import-export fondamentale pour le secteur agricole, le Port l'est également pour d'autres domaines d'activités tout aussi indispensables au dynamisme de son hinterland : hydrocarbures pour les entreprises et les stations-service, vracs industriels, bois, pâte à papier, biens manufacturés, colis lourds d'industrie.

Le Port de La Rochelle est **le seul port en eau profonde du littoral atlantique français**, accessible 24H/24, 365 jours par an pour la plupart des navires de grande taille. C'est un avantage considérable !

GLOSSAIRE

L'**hinterland**, c'est la zone d'influence et d'attraction économique d'un port à l'intérieur des terres.



LES FILIÈRES, LE POSITIONNEMENT DU PORT

L'histoire du Port de La Rochelle s'est en grande partie construite sur le trafic des bois, des hydrocarbures et des céréales. Depuis le début des années 2000, le trafic s'est encore diversifié : **aujourd'hui, 6 grandes filières composent le trafic du Port.**



LES CÉRÉALES ET LES OLÉAGINEUX



Le Port de La Rochelle est le second port français exportateur de céréales. Au contact de l'une des plus grandes et dynamiques régions céréalières de France, il est leader sur la façade atlantique. Il voit transiter du blé, du maïs et de l'orge, mais aussi des plantes oléagineuses (tournesol, colza) ou encore des plantes fourragères comme la luzerne.

LES VRACS SOLIDES ET LIQUIDES



Fort de son expérience acquise dans la manutention de vracs, le Port de La Rochelle traite des vracs industriels (clinker) et agricoles (alimentation du bétail, engrais). Il est aussi présent sur les trafics très spécialisés, dits "de niche" : pellets de bois, carbonate de sodium, méthanol, huiles minérales, pétrole lampant, etc.

LES PRODUITS PÉTROLIERS



Grâce à des accès en eau profonde à 1 km de la côte et à un appontement pétrolier sécurisé, le Port de La Rochelle est une porte d'entrée importante à destination du Grand Ouest.

LES CONTENEURS



Connecté au monde entier via les hubs européens que sont Le Havre ou Anvers, Port Atlantique La Rochelle s'est adapté aux besoins en import/export de conteneurs de son hinterland, en privilégiant notamment l'acheminement par voie maritime plutôt que par la route. L'objectif ? Réduire les coûts de transport et contribuer à la lutte contre l'émission de gaz à effet de serre.

LES PRODUITS FORESTIERS



La position de premier port français sur la filière produits forestiers (grumes, bois tropicaux et pâte à papier) trouve son explication par le fait que le Port est naturellement placé sur les routes maritimes en provenance d'Amérique du Sud et d'Afrique de l'Ouest. Une autre explication est la présence en Charente-Maritime et en Deux-Sèvres d'entreprises assurant tous les services de transformation du bois (sciage, stockage, placage, rabotage).

INDUSTRIE ET COLIS LOURDS



Disposant d'un plan d'eau abrité, de services performants de manutention et d'infrastructures dimensionnées pour les charges importantes, le Port est une plateforme logistique particulièrement adaptée aux colis lourds. À La Rochelle, on charge et on décharge des wagons, des bateaux, des pales, des fûts ou des nacelles d'éoliennes, mais aussi des bobines d'acier et des barreaux d'aluminium.

DES ACTIVITÉS À FORTE VALEUR AJOUTÉE TERRITORIALE

Au-delà de ses activités traditionnelles, Port Atlantique La Rochelle se positionne activement sur des filières très spécialisées : refit de mégayachts, accueil de navires de croisière, énergies renouvelables. Ces filières d'avenir et d'excellence renforcent l'innovation et le développement économique du territoire.

Le refit des mégayachts

Parmi les secteurs les plus prometteurs du secteur nautique, le refit, littéralement "réparation" ou "rénovation", transforme des mégayachts, ces navires de luxe de plus de 80 m de long. Au cœur du Port, c'est le Pôle de Réparation et de Construction Navale (PRCN) et ses deux cales sèches qui accueillent cette activité de refit.

La Rochelle, destination croisière

Destination loisir et patrimoine de premier choix, La Rochelle (et plus largement la Charente-Maritime) attire. Le Port a ainsi accompagné une nouvelle forme de tourisme avec une trentaine d'escales de paquebots de croisières par an, débarquant plus de 49 000 passagers.

49 000
passagers en 2017, soit
+ 16 %
par rapport à 2016

L'éolien en mer

Le littoral atlantique est doté d'un fort potentiel de production d'énergies marines. Dans ce contexte favorable, le Port de La Rochelle bénéficie de conditions géographiques et d'accès idéales.

Il ambitionne ainsi de devenir une **plateforme d'accueil privilégiée** pour les activités de manutention et/ou de construction de fondations pour éoliennes en mer. Dans le cadre des appels d'offres éoliens lancés par l'État, les projets de champs éoliens de la façade atlantique (dont celui prévu au large de l'île d'Oléron) s'appuieront notamment sur les infrastructures et le savoir-faire du Port de La Rochelle.

Le développement et la maintenance des champs éoliens pourraient créer de nombreux emplois dans un Port comme celui de La Rochelle, déjà reconnu pour la qualité de ses services de manutention de pièces détachées pour éoliennes.



PORT ATLANTIQUE LA ROCHELLE opérateur logistique entre terre et mer

Les réseaux routiers, axes structurants

Le transport routier occupe la part la plus importante des flux de marchandises en **pré- et post-acheminement** terrestre. Le Port de La Rochelle est relié au réseau autoroutier (A10 et Route Centre-Europe Atlantique) par la rocade RN237.

86 %
du trafic terrestre de marchandises
est réalisé par la route

GLOSSAIRE

Le **pré-acheminement** est le transport routier ou ferroviaire de marchandises vers le Port. À l'inverse, le **post-acheminement** désigne le transport depuis le Port vers une usine ou un entrepôt à l'intérieur des terres.

Le train, solution pionnière pour une logistique durable

Le Port est propriétaire d'un faisceau de triage électrifié et de 40 km de voies ferrées reliées à ses terminaux, connectées au réseau ferré national par une voie traversant la ville. Fait rare au sein du monde portuaire : Port Atlantique La Rochelle a créé en 2010 son propre opérateur de fret ferroviaire, **OPF Atlantique**.

Grâce à des liaisons ferroviaires directes et des installations modernes, le Port s'est rapproché de ses clients. Cette stratégie logistique pionnière entretient aujourd'hui une dynamique positive pour le trafic ferroviaire à La Rochelle.

Le report modal ou la connexion mer-fer

La stratégie logistique de Port Atlantique La Rochelle poursuit un objectif prioritaire : s'adapter à la forte augmentation du trafic de marchandises en s'appuyant sur le développement de la connexion maritime-ferroviaire. C'est ce que l'on appelle le **report modal**. Des flux utilisant des moyens de transport polluants, comme les camions, sont ainsi reportés vers des moyens plus respectueux de l'environnement. Le report modal vers le chemin de fer permet par exemple de retirer des routes près de **71 000 camions** par an.

1,3 M
de tonnes de
marchandises
transportées par
voie ferroviaire, soit
+ 93 % en 10 ans

POURQUOI AMENAGER LE PORT :

L'ÉCONOMIE MONDIALE ÉVOLUE, LE PORT S'ADAPTE

L'augmentation des échanges commerciaux et de la consommation à l'échelle mondiale a favorisé la massification des flux de marchandises. Cette évolution a entraîné une croissance régulière de la taille des navires. Aujourd'hui, l'un des enjeux majeurs pour un port est de s'adapter à cette nouvelle donne internationale.

C'est tout l'objet du projet d'aménagement "Port Horizon 2025" : accompagner les évolutions en cours et anticiper celles de demain pour accueillir avec efficacité les navires de commerce. Il permettra de transformer l'espace portuaire pour conserver une compétitivité cruciale en renforçant les filières historiques du Port et en attirant de nouvelles activités à forte valeur ajoutée.

LE FRET MARITIME

une activité en pleine mutation

FLUX MARITIMES : TOUJOURS PLUS DE MARCHANDISES EN CIRCULATION

Le transport maritime joue un rôle central dans la mondialisation des échanges de marchandises, dont il représente environ **90 %** du volume.

Cette massification des échanges maritimes a entraîné une augmentation des flux transitant par les ports. En réponse, ceux-ci doivent s'organiser de sorte à proposer une **logistique adaptée**, afin d'expédier par voie routière, ferroviaire, fluviale ou maritime de grandes quantités de marchandises.

C'est tout l'enjeu de Port Atlantique La Rochelle. Plateforme compacte disposant de peu d'espaces disponibles, le Port doit aujourd'hui **aménager de nouveaux espaces de chargement et de déchargement parfaitement connectés** aux réseaux routiers et ferroviaires. Cette organisation logistique à terre est une condition essentielle de son développement et de sa compétitivité.

UN TRAFIC MARITIME EN ÉVOLUTION CONSTANTE

Les experts s'accordent sur le fait que le trafic maritime mondial devrait progresser d'environ

3.6 % PAR AN
d'ici 2040*.

* "L'économie de la mer en 2030", rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), mai 2017



ACCUEILLIR LES NAVIRES DE DEMAIN ET MIEUX ACCUEILLIR CEUX D'AUJOURD'HUI

Dans un contexte où l'augmentation de la taille des navires est continue, il faut **adapter régulièrement les installations existantes**. Cela permettra d'**améliorer les conditions d'accueil des plus grands navires**, tout en restant en capacité d'accueillir ceux de petite et moyenne taille, qui assurent du **cabotage** à l'échelle européenne.

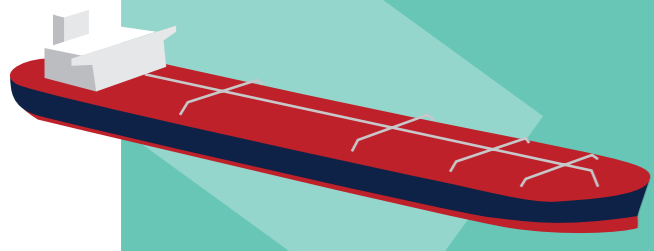
GLOSSAIRE

Le **cabotage** est une navigation de courte distance, qui consiste en l'acheminement de marchandises par mer entre des ports français ou européens.



LA TAILLE DES NAVIRES, UNE PROBLÉMATIQUE CLÉ

Les principaux navires de commerce en circulation se divisent en plusieurs catégories selon leur longueur, leur tirant d'eau et leur tonnage. Les **Panamax** (environ 230 m de long) font partie des navires les plus importants.



ZOOM SUR ...

Les paperbulks, navires spécialisés dans le transport et la manutention de pâte à papier

Les paperbulks acheminent de la pâte à papier de l'Amérique du Sud vers l'Europe pour qu'elle soit transformée en papier toilette, papier imprimé pour cahiers, livres, etc. Cette flotte de navires est en renouvellement avec une 6^e génération en service depuis 2009.

Aujourd'hui, compte tenu des contraintes de marées, ces navires de 6^e génération peuvent accoster en pleine charge seulement 5 jours par mois au Port de La Rochelle. En adaptant ses accès aux spécificités de ces navires, le Port pourra leur proposer un accueil en pleine charge de **25 jours par mois**. Pour cette filière à forte valeur ajoutée, cette adaptation est déterminante et permettra de rester compétitif face aux ports de la mer du Nord.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE nouvel horizon

UN CONTEXTE FAVORABLE AUX ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES

La France possède le 2^e espace maritime au monde avec trois façades littorales : Manche-Mer du Nord, Atlantique et Méditerranée. Ces atouts géographiques offrent un potentiel de développement important en matière d'Énergies Marines Renouvelables (EMR).

Parmi les EMR, l'éolien offshore dispose du plus fort potentiel de développement à court terme. C'est pourquoi dans le cadre de la **Loi de transition énergétique pour la croissance verte**, l'État entend promouvoir l'énergie éolienne en mer.

Avec 720 km de littoral et un tissu industriel spécialisé dans les technologies de pointe liées au secteur aéronautique, la Région Nouvelle-Aquitaine présente un profil idéal pour développer une filière EMR dynamique.

40 %

d'électricité
renouvelable,

c'est l'objectif fixé par la Loi de transition énergétique à horizon 2030*.

* Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire



LA FORCE DU VENT !

L'énergie éolienne transforme l'énergie mécanique du vent en énergie électrique. Ancrée sur le fond rocheux, ou flottante, une éolienne offshore bénéficie de vents plus fréquents, plus forts et plus réguliers qu'à terre.

DE NOUVEAUX ESPACES POUR UNE FILIÈRE D'AVENIR

Bénéficiant d'un plan d'eau abrité et d'une compétence reconnue de plateforme logistique pour les colis lourds, Port Atlantique La Rochelle représente un **site stratégique à fort potentiel** dans le domaine des Énergies Marines Renouvelables. Les composants des parcs éoliens terrestres (pales, mâts et nacelles) y sont déjà déchargés. Leur manutention nécessite un savoir-faire de grande qualité, mais également de larges espaces disponibles pour en assurer le stockage avant transport vers le site de mise en service.

Dans ce contexte, les trois projets de parcs éoliens offshore situés sur l'Atlantique (Saint-Nazaire, île d'Yeu, île d'Oléron) représentent une véritable

opportunité pour le Port de La Rochelle. Il est encore prématuré de savoir le rôle qu'il jouera dans ces projets. Cependant, il est d'ores et déjà déterminant d'être en mesure de mettre à disposition une surface de terre-plein pour **accompagner l'installation de ces parcs éoliens**. La Repentie sera un site idéal pour proposer les meilleures conditions d'accueil.

Cet espace disponible a également pour vocation d'être utilisé à l'avenir pour les activités logistiques traditionnelles du Port : réception, stockage dans des hangars, sur terre-plein ou en silo, expédition de vracs solides et liquides ou de colis lourds.

POUR UN TERRITOIRE plus compétitif

FAIRE ÉVOLUER LE PORT, C'EST RENFORCER ET DÉVELOPPER LES ACTIVITÉS DU TERRITOIRE

Le tissu économique de l'arrière-pays de Port Atlantique La Rochelle est caractérisé par un secteur prépondérant : l'agro-alimentaire. Le projet d'aménagement "Port Horizon 2025" permettra notamment d'améliorer l'accès des vraciers (céréales, engrais, alimentation animale) au Port et ainsi de renforcer ces filières essentielles pour le Grand Ouest.

À travers ces nouveaux aménagements, le Port de La Rochelle a également pour objectif de développer les filières pâte à papier et conteneurs et de bâtir de nouvelles filières à forte valeur ajoutée.



Port Atlantique La Rochelle s'est fixé le cap de 12 millions de tonnes annuelle de marchandises à moyen terme (contre 9,2 millions de tonnes en 2016) et d'être à l'origine de plus de 18 000 emplois directs, indirects et induits (contre 16 400 aujourd'hui).

VERS UN HUB PORTUAIRE

En étroite collaboration avec les collectivités territoriales et l'État, le Port de La Rochelle veille à disposer de dessertes terrestres de très bonne qualité, lui permettant d'avoir une connexion efficace avec l'ensemble du territoire desservi.

Il mène ainsi des actions innovantes et volontaristes, avec pour objectif de renforcer son attractivité, pour ce faire, il développe les liaisons ferroviaires avec ses clients et participe à l'amélioration de l'ensemble de la chaîne logistique, pour s'ouvrir à de nouveaux marchés commerciaux.

GLOSSAIRE

Un hub est une "plaque tournante" pour la marchandise, la recevant par navires de type Panamax et la réexpédiant par cabotage et par voie terrestre.

La création du nouveau terminal Chef de Baie 4 permettra d'améliorer l'attractivité du Port sur la filière pâte à papier en attirant plus de volumes de pâte à papier en provenance d'Amérique du Sud. Cette marchandise sera par la suite redéployée :

- plus profondément sur le territoire français, voire jusqu'en Allemagne, principalement via le chemin de fer ;
- par cabotage vers des destinations maritimes non clientes aujourd'hui.

Le Port de La Rochelle se positionne ainsi en concurrent des ports de la mer du Nord, dont le port néerlandais de Flessingue, leader européen de l'import de pâte à papier.



DES LIAISONS MARITIMES COURTES ÉGALEMENT POUR LES CONTENEURS

En complément du hub dédié à la pâte à papier, Port Atlantique La Rochelle saisit l'opportunité de développer l'import et l'export maritime de conteneurs, moins consommateur d'énergie que le transport routier. À travers des partenariats logistiques, la création de lignes régulières avec des ports européens favorisera la mise en place de liaisons maritimes courtes de cabotage. Cette activité conteneurs à vocation régionale vise à faire du Port une plateforme complémentaire, alimentée régulièrement par des hubs européens.

COMMENT AMÉNAGER LE PORT :

DES PROJETS TOURNÉS VERS L'AVENIR

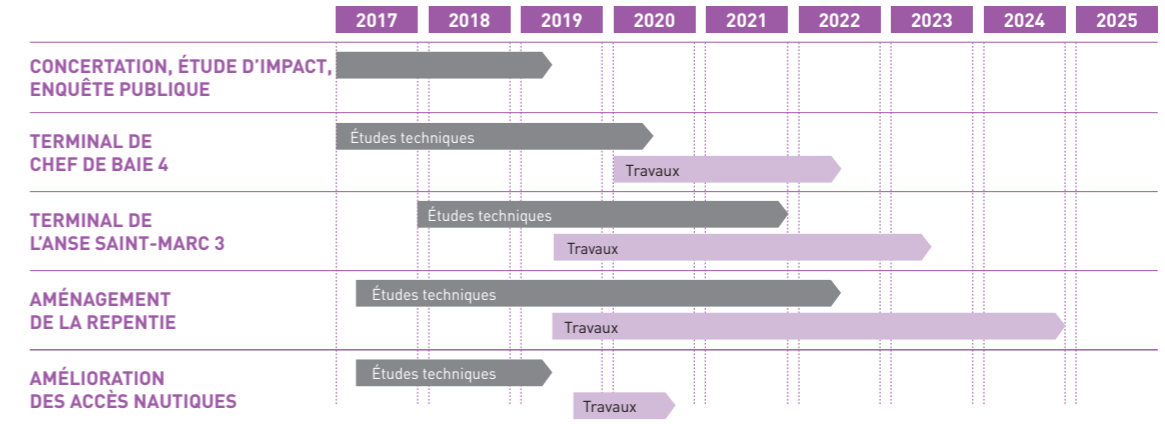
Le projet d'aménagement "Port Horizon 2025" prévoit quatre opérations : la construction du nouveau terminal de Chef de Baie 4 ; la création d'un troisième terminal pour le site de l'Anse Saint-Marc ; l'aménagement de 35 hectares de terre-pleins sur la zone de La Repentie, et l'approfondissement des accès nautiques.

Ces opérations seront organisées de sorte à en maîtriser l'impact sur l'environnement et à limiter les nuisances pour les riverains lors des travaux et à l'avenir. Des études ont été conduites très en amont pour privilégier des techniques innovantes et respectueuses des milieux naturels. Les avis et les propositions qui seront recueillis au cours de la concertation publique permettront d'enrichir encore le dispositif.



QUAND ET COMBIEN ?

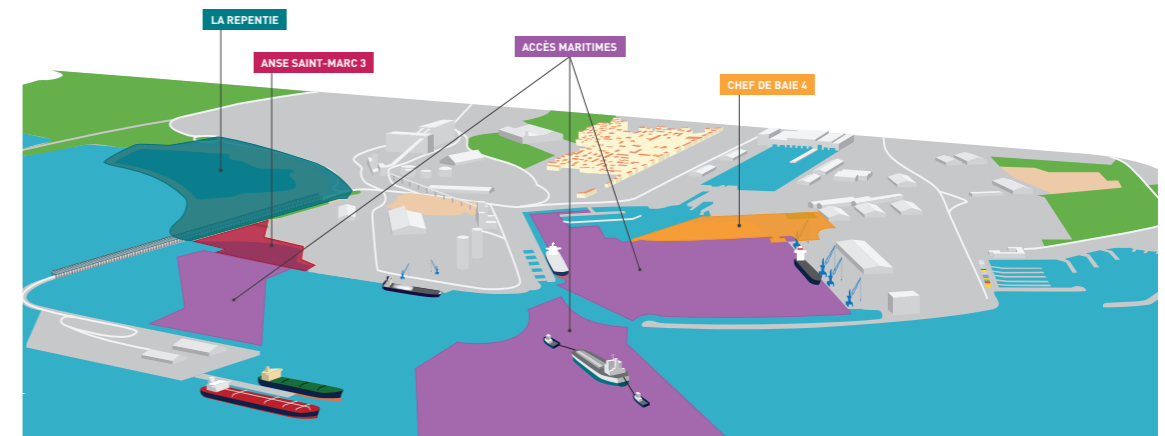
Le calendrier du projet



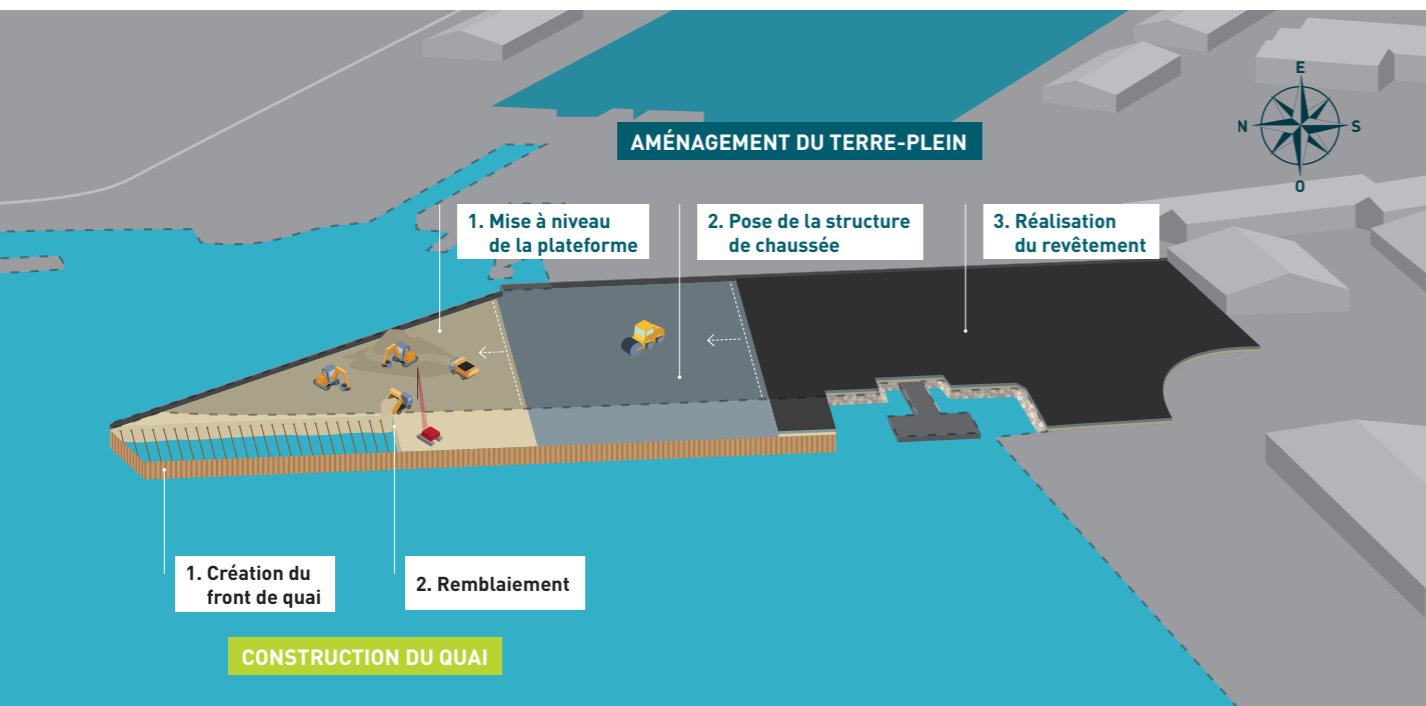
Le financement

Le montant estimé du projet "Port Horizon 2025" s'élève à **80 millions d'euros**. Intégré pour partie au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020, ce projet fait l'objet de cofinancements pour une première phase de la part de l'État, du Département de la Charente-Maritime et de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

Terminal de Chef de Baie 4 : 25 M€
Terminal de l'Anse Saint-Marc 3 : 25 M€
Aménagement de La Repentie : 15 M€
Amélioration des accès maritimes : 15 M€



CHEF DE BAIE 4 : construire un nouveau terminal



LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- Faire de Chef de Baie un **hub logistique** pour la filière pâte à papier
- **Adapter les infrastructures portuaires** à des navires d'une capacité de 85 000 tonnes
- **Développer** l'activité conteneurs
- **Optimiser** l'exploitation portuaire

CE QUI EST PRÉVU

- Construction du quai de Chef de Baie 4
- Aménagement du terre-plein

DESCRIPTION DU TERMINAL

Le terminal de Chef de Baie est aujourd'hui constitué de trois postes à quai. Deux d'entre eux sont essentiellement dédiés à la filière pâte à papier et le troisième à la filière céréales.

La volonté d'en faire un hub logistique pour l'import et la réexpédition maritime de pâte à papier nécessite des adaptations. En effet, les trois quais existants sont quasiment saturés. Il est donc nécessaire de construire un nouveau quai et d'améliorer les capacités de stockage.



La construction du quai de Chef de Baie 4

Fruit de la concertation avec l'opérateur portuaire Bolloré Ports, le quai de Chef de Baie 4 sera en capacité d'accueillir les navires transportant de la pâte à papier en provenance d'Amérique du Sud.

Compte tenu de la faible agitation dans l'avant-port, le front de quai est prévu droit et continu. Son implantation a été déterminée avec la volonté de limiter le dragage et le déroctage et de favoriser le réemploi de matériaux issus du chantier.

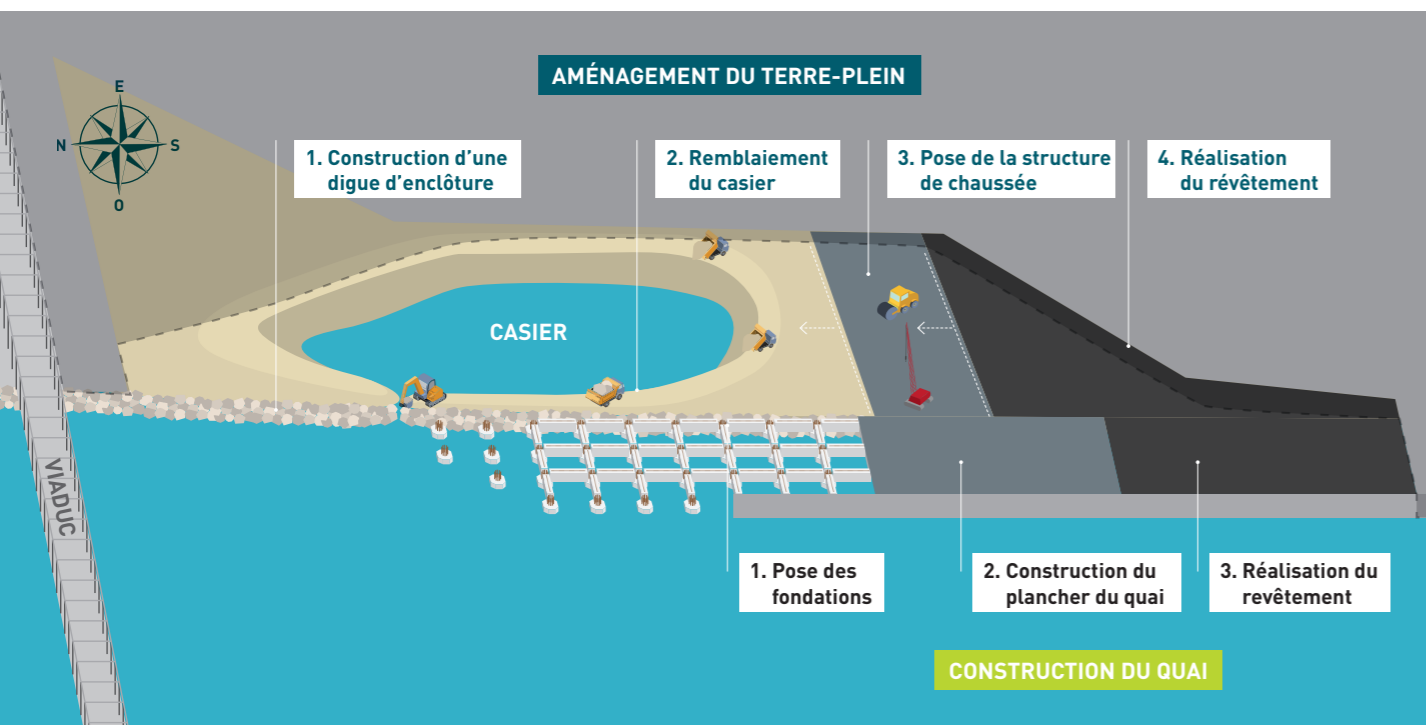
Long de 250 m maximum, le nouveau quai pourra accueillir les navires de nouvelle génération.

L'aménagement du terre-plein de Chef de Baie 4

Aujourd'hui occupée par un terminal sablier, la plateforme en arrière du nouveau quai s'étendra sur 6 hectares. Après relocalisation de l'activité sablière sur le Port, des travaux de terrassement et de nivellement sont prévus avant la mise à disposition de la plateforme à l'opérateur Bolloré Ports. La structure de chaussée et le revêtement seront réalisés par l'opérateur.

ANSE SAINT-MARC 3 :

bâtir un terminal pour les Énergies Marines Renouvelables



LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- **Connecter et desservir** la zone sud de La Repentie d'ici 2020
- Se doter d'un **terminal spécialisé** en manutention de colis lourds
- Répondre aux besoins de développement de la **filière EMR**

CE QUI EST PRÉVU

- Construction du quai de l'Anse Saint-Marc 3
- Aménagement d'un terre-plein

DESCRIPTION DU TERMINAL

Le terminal de l'Anse Saint-Marc est aujourd'hui constitué de deux quais dédiés à la filière vracs et aux éoliennes terrestres. La mise en exploitation du terminal de l'Anse Saint-Marc 2 a été un temps fort de l'année 2016. Ce ter-

terminal a immédiatement montré sa pertinence en étant pleinement utilisé. Avec l'apparition de nouvelles opportunités, il est nécessaire de prolonger l'Anse Saint-Marc 2 par un nouveau terminal : l'Anse Saint-Marc 3.



L'aménagement de la plateforme de l'Anse Saint-Marc 3

Cet aménagement comportera trois phases :

- **Création d'une digue d'enclosure**, qui permettra de prolonger vers le nord les terminaux de l'Anse Saint-Marc 1 et 2. Longue d'environ 430 m, elle rejoindra la digue de La Repentie après un passage sous le viaduc du Môle d'Escale. Le tracé définitif de la digue sera validé par des études de courantologie et hydro-sédimentaires.
- **Comblement d'un casier** avec des matériaux rocheux issus de l'approfondissement des accès nautiques.
- **Aménagement d'un terre-plein de 4 hectares**. Il bénéficiera d'une structure de chaussée adaptée à l'accueil de colis lourds. Les eaux pluviales des surfaces imperméabilisées seront collectées et traitées dans des bassins de décantation avant rejet en mer.

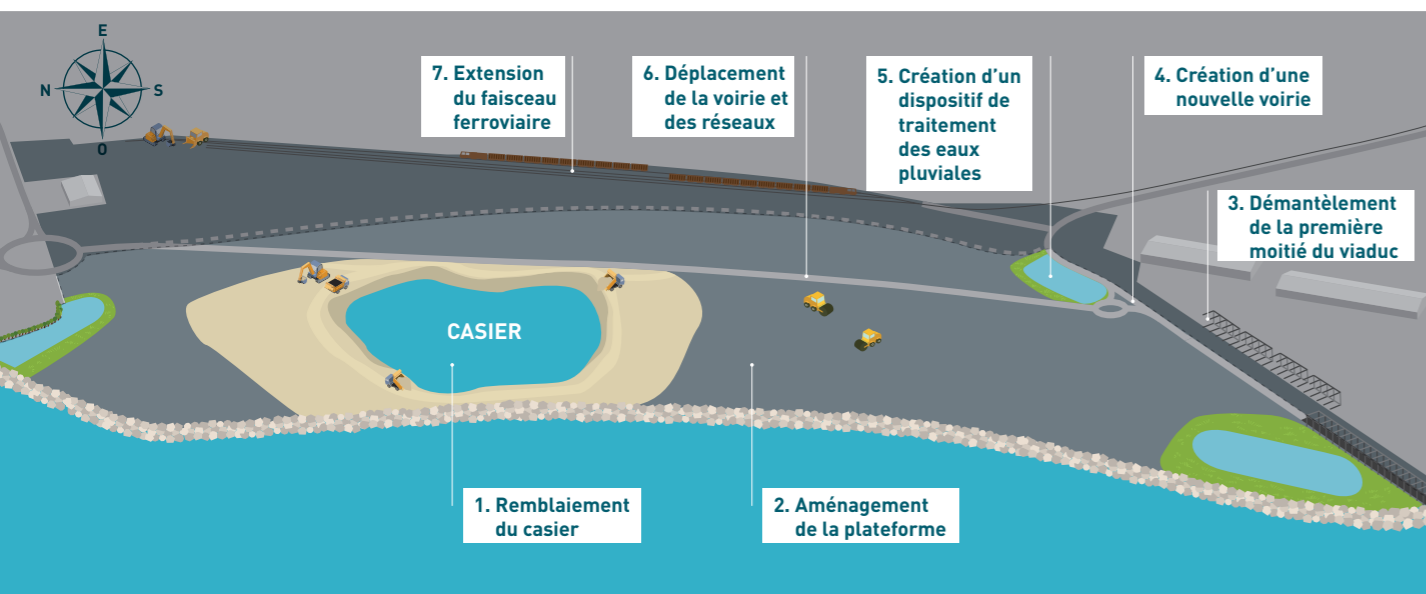
La création du quai de l'Anse Saint-Marc 3

Le nouveau quai se positionnera dans la continuité de celui de l'Anse Saint-Marc 2 et sera dimensionné pour des navires de 230 m de long et de 45 m de large. L'ouvrage aura pour fondations des pieux ancrés dans le sol rocheux, qui supporteront un plancher en béton armé. Ce plancher sera conçu pour supporter des surcharges importantes liées au stockage des colis lourds et à l'utilisation d'engins de levage pouvant manutentionner des charges de plusieurs centaines de tonnes.

GLOSSAIRE

Un **casier** est une aire de stockage destinée à accueillir les matériaux déblayés et à devenir ainsi l'assise du futur terre-plein.

LA REPENTIE : aménager une plateforme logistique



LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- **Connecter** la plateforme de La Repentie aux terminaux de l'Anse Saint-Marc et du Môle d'Escale
- **Favoriser l'implantation d'entreprises** au sein du Port (35 hectares)
- **Offrir une réponse adaptée** aux besoins des filières existantes (vracs) et d'avenir (EMR)

CE QUI EST PRÉVU

- **À horizon 2021** : démantèlement de la partie terrestre du viaduc du Môle d'Escale, aménagement d'une plateforme de 10 hectares pour le stockage de colis lourds, réalisation de la voirie définitive et de bassins de collecte et de traitement des eaux de pluie
- **À horizon 2025** : déplacement de la voirie principale, extension du faisceau ferroviaire et finalisation de la plateforme de 35 hectares

DESCRIPTION DU TERRE-PLEIN DE LA REPENTIE

La Repentie s'étend de l'Anse Saint-Marc au pont de l'île de Ré. Elle représente une superficie de 35 hectares gagnés sur la mer. La digue d'enclôture de La Repentie a été achevée en 2012 ; en 2016, elle a fait l'objet d'un rehaussement, conformément au retour d'expérience suite à la tempête Xynthia.



▲ Démantèlement de la partie terrestre du viaduc du Môle d'Escale

Construit en 1933, le viaduc présente une longueur de 1 120 m. Il permet un accès routier au Môle d'Escale et à l'apponement pétrolier, et supporte des canalisations d'hydrocarbures. Son âge et sa conception présentent aujourd'hui des contraintes de maintenance et d'exploitation lourdes et coûteuses. De plus, il représente un obstacle physique entre les secteurs de La Repentie et de l'Anse Saint-Marc. Le démantèlement de sa partie terrestre sera donc privilégié.

Les canalisations et réseaux divers, actuellement aériens, seront enterrés. Les travées métalliques seront déconstruites sur site et évacuées par tronçon.

▲ Aménagements de voirie

Une nouvelle chaussée reprendra le tracé du viaduc. La connexion entre La Repentie et l'Anse Saint-Marc 3 sera assurée par une voie d'accès dédiée au transit des convois exceptionnels de colis lourds.

D'ici 2025, la voie d'accès de La Repentie sera déplacée afin d'aménager des parcelles adaptées à l'implantation de nouvelles activités et de favoriser le report modal vers le fer.

▲ Extension du faisceau ferroviaire

Pour répondre à l'objectif d'augmentation du report modal entre la mer et le rail, la capacité du faisceau ferroviaire passera de 2 à 4 voies.

▲ Aménagement d'une plateforme de colis lourds

Autour de 2021, une plateforme de 10 hectares sera réalisée au nord du viaduc dans le but d'accueillir la filière des Énergies Marines Renouvelables (EMR). Elle sera dotée d'une structure de chaussée conçue pour le stockage de charges lourdes, telles que des fondations d'éoliennes en mer pesant jusqu'à plus de 1 000 tonnes.

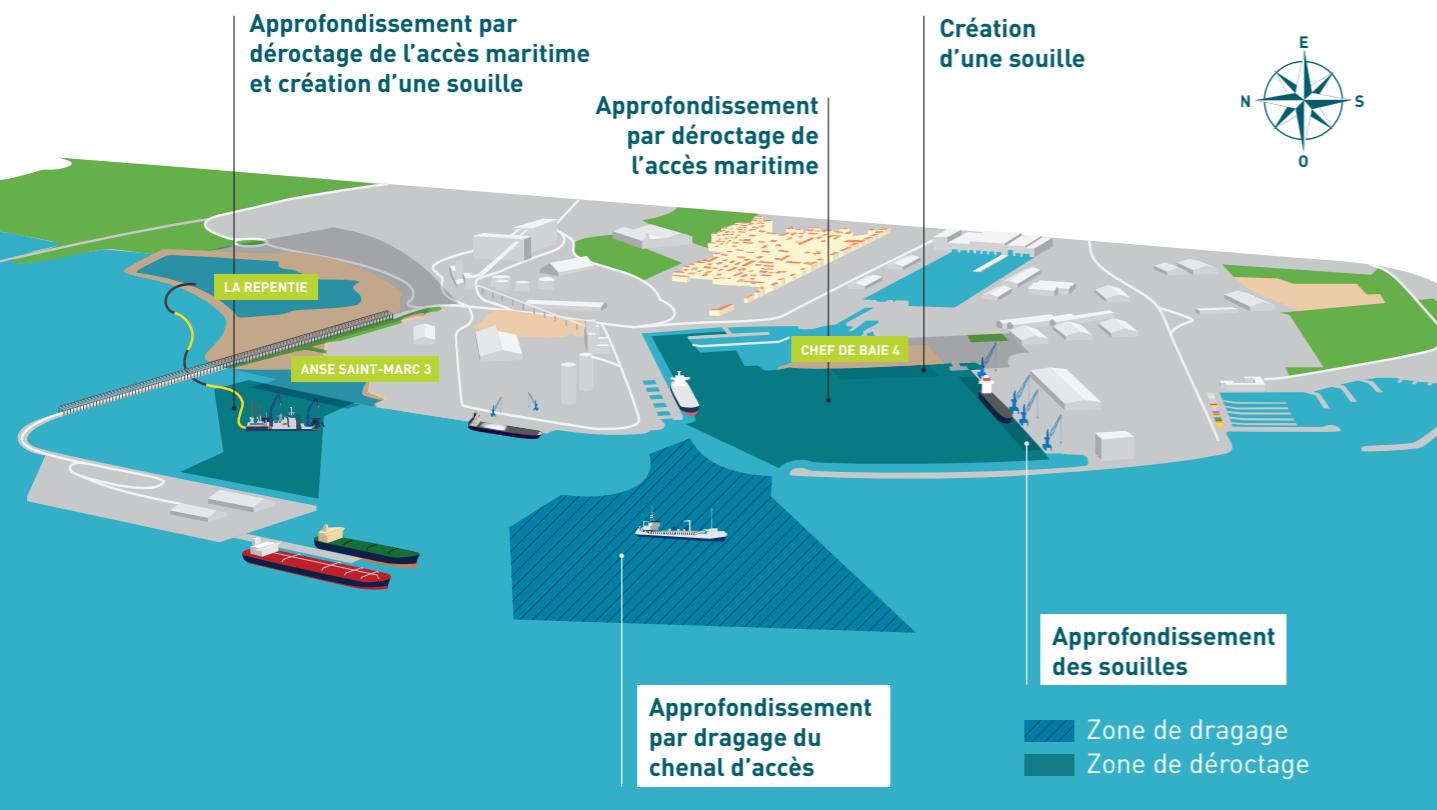
▲ Gestion des eaux pluviales de La Repentie

Des bassins de décantation seront positionnés au nord et au sud de La Repentie. Ils garantiront la maîtrise de la qualité des eaux de ruissellement des nouvelles surfaces imperméabilisées, avant leur rejet en mer.

LA REPENTIE ET LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

Dans la continuité de l'engagement environnemental du Port, les aménagements seront conçus en intégrant l'enjeu du maintien de la biodiversité sur site. Ainsi, les bassins de décantation des eaux et les espaces difficilement valorisables pour les activités portuaires seront aménagés dans le but de constituer un **habitat favorable aux espèces protégées (oiseaux et flore)**. La continuité écologique sera assurée sur la plateforme de La Repentie par la création d'un **corridor**, notamment le long de la digue reliant les zones d'habitats naturels reconstitués.

AMÉLIORER les accès maritimes



LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- Améliorer l'accessibilité des navires
- Créer les accès nautiques des terminaux de Chef de Baie 4 et de l'Anse Saint-Marc 3 en adaptant le chenal et les souilles aux navires de nouvelle génération
- Maintenir la sécurité des manœuvres d'entrée et de sortie des navires

CE QUI EST PRÉVU

- Approfondissement du chenal d'accès
- Création de souilles et de l'accès maritime à l'Anse Saint-Marc 3 et à Chef de Baie 4
- Approfondissement de l'accès maritime de Chef de Baie
- Approfondissement des souilles existantes des quais de Chef de Baie et Lombard

LES ENJEUX

L'augmentation de la capacité des quais et l'amélioration des accès nautiques sont devenues des étapes indispensables pour **anticiper l'évolution des tailles de navires** à l'échelle mondiale et poursuivre un **développement maîtrisé** des activités du Port.

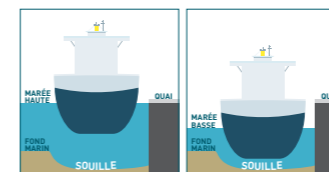
Sur le nouveau terminal de Chef de Baie 4, l'accès nautique devra permettre l'accostage de navires de 85 000 tonnes et 14 m de tirant d'eau, caractéristiques

courantes des navires transportant de la pâte à papier ou des céréales.

À l'Anse Saint-Marc 3, il s'agira de dimensionner un chenal et une **souille** compatibles avec les dimensions des navires spécialisés en particulier dans les opérations d'installation d'éoliennes en mer, dont la largeur peut dépasser les standards habituels.

GLOSSAIRE

Une **souille** est une fosse creusée au pied d'un quai afin d'augmenter le tirant d'eau accessible pour un navire à quai et lui permettre d'être toujours en flottaison, quelle que soit la marée.

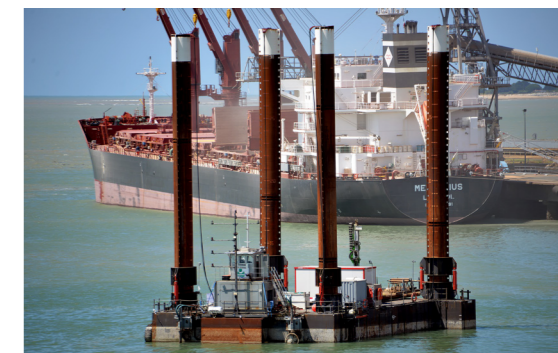


Les techniques d'aménagement des accès nautiques

Aménager des accès nautiques consiste à approfondir les fonds marins pour garantir que la coque du navire ne touche pas le rocher, quelles que soient les conditions de marée.

Les fonds marins concernés par les travaux sont recouverts de vase. Celle-ci doit être retirée avant de creuser le sol rocheux. Ces sédiments, dont le volume pourrait approcher les 550 000 m³, seront ôtés à l'aide d'une drague aspiratrice. Il est envisagé de les immerger sur le site du Lavardin, à proximité du Port, et sur celui d'Antioche, entre les îles d'Oléron et de Ré.

Ensuite, lors de la phase de déroctage, le sol rocheux sera creusé avec un désagrégateur hydraulique ou à l'aide de brise-roches et de bennes. Les matériaux à dérocter représentent un volume de 700 000 m³. Mélangés à de l'eau de mer, ils seront versés dans les casiers de La Repentie et de l'Anse Saint-Marc 3 afin de les combler. L'eau de mer décantée retournera en mer, dans le respect des enjeux environnementaux et après contrôle de la concentration de matières en suspension.



MIEUX CONNAÎTRE LES SOLS ET LES FONDS MARINS

Les premières études du projet "Port Horizon 2025" ont été menées en 2017 et ont complété des données acquises depuis plus de 10 ans. Grâce à des sondages géotechniques en mer réalisés par carottage, les fonds marins ont été mieux caractérisés : nature rocheuse ou sédimentaire, épaisseur de la couche de sédiments. La qualité environnementale des vases a fait l'objet d'analyses en laboratoire.

Ces études ont permis de répondre à trois objectifs :

- dimensionner les fondations des futurs quais ;
- distinguer les volumes de matériaux durs à dérocter des volumes de vases à draguer ;
- statuer sur le caractère immergeable de vases à draguer.

RESPECTER

UN ENVIRONNEMENT D'EXCEPTION

Au contact du quartier résidentiel de La Pallice et face à un espace naturel sensible, le projet "Port Horizon 2025" se construira en prenant en compte trois paramètres incontournables : un cadre naturel unique, les activités maritimes et le ressenti des habitants de l'agglomération de La Rochelle et de l'île de Ré.

Port Atlantique La Rochelle veillera à répondre aux enjeux sociaux et environnementaux posés par les futurs aménagements portuaires en faisant preuve d'efficacité, d'exemplarité et de sens collectif : cette ambition sera partagée avec tous les acteurs du territoire.



UN CADRE NATUREL unique et fragile



Le Port de La Rochelle se trouve au contact d'une zone maritime naturelle au caractère singulier, dont la valeur écologique est reconnue par de nombreux dispositifs de protection nationaux et européens. Bordé par deux zones Natura 2000 "Habitats" et "Oiseaux", il fait partie intégrante du Parc naturel marin et de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis.

La mer des Pertuis

Mosaïque de milieux marins, la mer des Pertuis est un refuge idéal pour la faune marine et les oiseaux migrateurs qui viennent s'y abriter. Que ce soit dans les eaux calmes des pertuis ou sur les estrans dévoilés par les marées, les abords du Port constituent une véritable nurserie pour de nombreuses espèces : poissons, mollusques ou crustacés y trouvent des conditions favorables pour se reproduire ou se nourrir dans des zones dites "de frai" ou "de nourricerie".

Oiseaux marins et migrateurs sont largement présents aux abords mêmes du Port, où l'on observe également quelques espèces de passereaux rares en Charente-Maritime.

→ 37
espèces
d'oiseaux
nicheuses
sur le Port



L'avenir, c'est aussi le Parc naturel marin

Le Parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis a été créé en avril 2015. Des côtes de la Gironde à la Vendée, il couvre 6 500 km² d'espaces marins remarquables par la richesse de leur biodiversité. Il intègre le pertuis Breton, le pertuis d'Antioche et le pertuis de Maumusson. Dispositif de gestion et de protection, son objectif premier est de **préserver les milieux naturels et les écosystèmes**, et de parvenir au **développement durable des activités maritimes, portuaires et de loisirs**.

L'île de Ré

De part et d'autre d'un pont visible depuis les terminaux portuaires, le Port de La Rochelle et l'île de Ré font tous deux parties intégrantes d'un même paysage.

Destination patrimoine et nature incontournable en Charente-Maritime, l'île est reconnue pour la qualité de ses paysages bâtis et naturels. Au titre du Code de l'Environnement, l'intégralité de l'île est placée en "Site inscrit", dispositif qui assure la protection d'ensembles géographiques ou paysagers reconnus pour leur valeur historique ou écologique. La pointe de l'île en vis-à-vis de la zone portuaire est un site classé.



LA MER, ÇA SE PARTAGE :

un projet compatible avec toutes les activités maritimes

Aux abords du Port et au large de La Rochelle, des activités économiques et de loisir se partagent le même espace :



la conchyliculture



la pêche professionnelle et de loisir



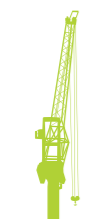
le nautisme



la baignade



l'exploitation des ressources marines et infra-marines



les activités industrielles portuaires

De nombreuses activités dépendent de la qualité des milieux naturels, notamment de la qualité de l'eau. Certaines occasionnent également un trafic maritime intense au sein d'un espace relativement réduit. Ainsi, les futurs aménagements portuaires ne devront perturber aucune activité. Le Port veillera à **préserver la cohabitation de tous les usages** en :

- réduisant les impacts des travaux pouvant dégrader la qualité de l'eau ;
- s'adaptant à l'occupation du plan d'eau ;
- surveillant la navigation afin de réduire les risques d'incidents en mer.



Port Atlantique La Rochelle a obtenu la certification Qualité, Sécurité et Environnement (QSE) sur l'ensemble de ses activités : **ISO 9001, OHSAS 18001 et ISO 14001**. C'est la preuve d'une démarche d'amélioration continue en matière de qualité, de sécurité et d'environnement. Son engagement en matière de responsabilité sociétale a été évalué selon la norme **ISO 26000**.

BIODIVERSITÉ ET CADRE DE VIE :

un projet à l'impact maîtrisé

Le projet d'aménagement "Port Horizon 2025" soulève des questionnements légitimes sur le plan de la protection de l'environnement et de la maîtrise des impacts potentiels sur les milieux naturels et le cadre de vie des riverains.

Les parties prenantes associées (représentants de l'État, collectivités territoriales, usagers de la mer, associations et experts) ont participé à plusieurs ateliers organisés par Port Atlantique La Rochelle.

En complément des études en cours, ces rencontres avaient pour but de :

- expliquer les intentions du projet ;
- identifier les enjeux en termes de nuisances maritimes et terrestres ;
- formuler des propositions sur les protocoles à mettre en place ou les techniques à privilégier ;
- ajuster les orientations du projet en conséquence.

Quatre grands enjeux ont été identifiés :

ENJEU N°1 : LA PRÉSERVATION DES FONDS MARINS

Les travaux (dragage, déroctage), pouvant entraîner une modification de la nature des fonds au-delà de la zone de travaux, devront être exemplaires. Pour cela, une bonne connaissance de la qualité initiale des sédiments est nécessaire, tout comme l'emploi de pratiques adaptées et respectueuses des milieux.

ENJEU N°2 : LA QUALITÉ DES EAUX ET LA MAÎTRISE DE LA TURBIDITÉ

Les travaux de déroctage et de dragage peuvent générer une augmentation de la turbidité, c'est-à-dire la présence de particules en suspension donnant un aspect trouble à l'eau, au-delà de ce qui est généré par les conditions naturelles. Des études seront menées très en amont dans le but de trouver les meilleurs dispositifs de réduction des impacts de la turbidité sur le milieu naturel.

ENJEU N°3 : COURANTS ET ÉROSION DU LITTORAL

Certaines opérations peuvent avoir comme impact de modifier les conditions d'agitation ou les courants, avec de possibles effets sur les écosystèmes locaux mais aussi sur les phénomènes d'**érosion/accrétion** du littoral. La connaissance de la courantologie du site et de l'influence des ouvrages sur celle-ci permettra de construire des quais peu impactants.



GLOSSAIRE

L'**érosion** est un phénomène de recul progressif du littoral provoqué par des usures naturelles (marées, houle, vent, etc.) ou liées à l'activité humaine. À l'inverse, l'**accrétion** correspond à une accumulation de matériaux extérieurs (sable, roches, sédiments) sur le rivage et donc à une progression de la partie terrestre sur l'espace marin.

ENJEU N°4 : LA PROTECTION DE LA FAUNE, DE LA FLORE ET DES HABITATS NATURELS

Espèces et habitats naturels restent particulièrement sensibles aux perturbations générées par les travaux : nuisances sonores, modification de la qualité de l'eau ou de l'intégrité des fonds, etc. En conséquence, le Port veillera à **préserver les habitats des Pertuis** pour la faune marine ; à **protéger la faune terrestre**, et notamment les oiseaux, sur la zone même des travaux ; à **adapter le calendrier ou les pratiques** pour limiter les perturbations des mammifères marins et de l'avifaune.

L'ENJEU DES NUISANCES pour les riverains



La qualité environnementale se mesure

De septembre 2016 à novembre 2017, Port Atlantique La Rochelle a souhaité lancer des **études environnementales complémentaires** pour en savoir plus sur les zones concernées par le projet d'aménagement : **inventaire** des habitats, de la flore et de la faune ; **mesure de la turbidité** dans et aux abords du Port ; **identification des fonds marins** sur les zones à draguer ; **études** des dynamiques de courants, etc.

Les bio-indicateurs

Un **bio-indicateur** est un organisme végétal ou animal qui fait l'objet de mesures permettant de détecter la présence ou les effets de polluants. Ce peut-être une abeille, du lichen... ou un coquillage dans le cas du Port de La Rochelle ! Les études à l'aide de bio-indicateurs sont susceptibles de détecter des polluants nouveaux ou accidentels non pris en compte par les capteurs déjà en place. Elles peuvent avoir un rôle à jouer dans le cadre du suivi de travaux.

ENJEU N°1 : LES TRAFICS ROUTIER ET FERROVIAIRE

L'objectif sera de s'assurer de la cohérence entre les projets d'aménagement et les dessertes routières et ferroviaires actuelles ou prévues pour 2025.

ENJEU N°2 : LES NUISANCES SONORES ET LA QUALITÉ DE L'AIR

L'objectif ? Maîtriser les émissions sonores et de poussières produites lors des phases de travaux. Il s'agira de maintenir aux abords du Port un niveau sonore en permanence inférieur aux normes réglementaires, de ne pas dégrader de manière significative la qualité de l'air et d'adapter les pratiques en cas de nuisance avérée.

ENJEU N°3 : RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

En matière de risques naturels de submersion et de risques technologiques, le risque zéro n'existe pas. Il s'agira ainsi de faire en sorte que le projet "Port Horizon 2025", par ses dimensions ou ses activités, ne rende pas le site plus vulnérable qu'il ne l'est actuellement.

Ce premier travail avec les parties prenantes associées a permis d'identifier différents enjeux. À présent, Port Atlantique La Rochelle souhaite que le grand public puisse s'informer et s'exprimer.

Le dispositif de concertation publique prévoit ainsi :

- des **supports d'information** mis à disposition du grand public : livret de la concertation, lettre d'information mensuelle L'Escale Atlantique
- des **annonces** dans la presse quotidienne régionale
- une **réunion publique** à La Rochelle (mercredi 7 février 2018 à 18h)
- une **exposition** visible sur trois lieux (La Rochelle, le quartier de La Pallice et Rivedoux) du 1^{er} février au 18 mars 2018
Temps de rencontre :
 - Rivedoux-Plage : 21 février
 - La Rochelle : 2 mars
 - La Pallice : 7 mars
- des **pages dédiées** sur www.larochelle.port.fr pour présenter le projet "Port Horizon 2025", son dispositif de concertation et télécharger les documents utiles (calendrier, livret, bilan du garant, etc.)
- le courriel clauderenuou@garant-cndp.fr pour toute question, avis et proposition en rapport avec l'objet de la concertation et le courriel concertation@larochelle.port.fr pour toute question sur le projet d'aménagement.



Privilégier l'information et le débat, c'est la garantie d'un projet d'aménagement mieux compris et plus exigeant, où l'avis de chacun sera respecté

GLOSSAIRE

Cabotage : navigation de courte distance, qui consiste en l'acheminement de marchandises par mer entre des ports français ou européens.

Casier : aire de stockage destinée à accueillir les matériaux déblayés et à devenir ainsi l'assise du futur terre-plein.

Emplois directs : ce sont les emplois directement liés à l'activité du Port. Celle-ci permet à d'autres entreprises d'embaucher (sous-traitants, transporteurs) : ce sont les **emplois indirects**. La consommation (nourriture, vêtements, loisirs) induite par les emplois directs et indirects crée des emplois appelés **induits**.

Érosion : phénomène de recul progressif du littoral provoqué par des usures naturelles (marées, houle, vent, etc.) ou liées à l'activité humaine. À l'inverse, l'**accrétion** correspond à une accumulation de matériaux extérieurs (sable, roches, sédiments) sur le rivage et donc à une progression de la partie terrestre sur l'espace marin.

Hinterland : zone d'influence et d'attraction économique d'un port à l'intérieur des terres.

Hub : "plaque tournante" pour la marchandise, la recevant par navires de type Panamax et la réexpédiant par cabotage et par voie terrestre.

Pré-acheminement : transport routier ou ferroviaire de marchandises vers le Port. À l'inverse, le **post-acheminement** désigne le transport depuis le port vers une usine ou un entrepôt à l'intérieur des terres.

Souille : fosse creusée au pied d'un quai afin d'augmenter le tirant d'eau accessible pour un navire à quai et lui permettre d'être toujours en flottaison, quelle que soit la marée.

Valeur ajoutée : richesse réelle créée par une entreprise ou un établissement. Elle se calcule par la différence entre le chiffre d'affaires et le coût total des produits achetés pour permettre à l'entreprise de fonctionner et de produire. Elle permet de rémunérer toutes les personnes qui ont participé à la production et d'investir pour le développement et la pérennité des entreprises.

PORT HORIZON 2025

LE MONDE CHANGE, VOTRE PORT S'ADAPTE



Port Atlantique La Rochelle
Concertation publique - 141 bd Emile Delmas
BP 70394 - 17001 La Rochelle cedex 1
concertation@la-rochelle.port.fr
www.larochelle.port.fr

