

# Reporterre

le quotidien de l'écologie

## Pour importer plus de soja et de pesticides, le port de La Rochelle veut racler les fonds marins

22 juin 2020 / Jean-Marc Aldophe (Reporterre)



Afin de « rester compétitif », le port de la Rochelle veut augmenter son tonnage, quitte à racler le fond de l'océan pour pouvoir importer toujours plus de produits forestiers, de tourteaux de soja, d'engrais et de pesticides.

- 
- *La Rochelle (Charente-Maritime), correspondance*

Devenir un territoire « *zéro carbone* » : c'est l'ambition proclamée par la ville de La Rochelle et son agglomération, qui a été retenue l'an passé parmi les lauréats de l'appel à projets national **Territoires d'innovation**. Selon la ville de La Rochelle, « *130 partenaires publics et privés sont engagés dans cet ambitieux projet humain et urbain qui vise à apporter des réponses concrètes au changement climatique en améliorant la qualité de vie des citoyens* ».

Or, au même moment, Port Atlantique La Rochelle, le port de commerce de La Rochelle, s'est lancé dans un vaste projet, dont les conséquences environnementales suscitent réserves et oppositions, sans entraver pour l'heure la détermination des opérateurs. Son nom de code : « *Port Horizon 2025* ». Les responsables du port de La Rochelle misent sur un fort accroissement du transport maritime d'ici 2040, et la nécessité, « *pour rester compétitif* », d'accueillir des navires de plus en plus gros, pour lancer un programme d'extension du port évalué à plus de 80 millions d'euros. Il s'agit notamment de considérables travaux de dragage et de déroctage — ce qui consiste à briser à l'explosif les rocs encombrant des fonds marins — afin d'approfondir les espaces maritimes du port et son chenal d'accès : **550.000 m<sup>3</sup> de vases à draguer et 700.000 m<sup>3</sup> de matériaux à dérocter**.

De l'aveu même des responsables de Port Atlantique La Rochelle, ce projet « *induit des impacts significatifs sur la faune terrestre* », alors que la zone portuaire de La Rochelle est bordée par des zones cruciales pour l'habitat de certains oiseaux nicheurs, dont une zone Natura 2000. Une « *raison d'intérêt public majeur* » a été invoquée pour demander une dérogation au titre de la réglementation sur les espèces protégées, qui a été finalement accordée en septembre 2019 en dépit des réserves de l'Autorité environnementale et de l'**avis défavorable du Conseil national de protection de la nature (CNPN)**. Dominique Chevillon, vice-président du Parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et des pertuis charentais, dénonce « *un manque d'objectivité de l'État* » sur ce projet. En effet, la dérogation a été accordée par le ministère de la Transition énergétique et solidaire, conjointement avec le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation. Or, le Port de la Rochelle, maître d'ouvrage du projet Port Horizon 2025, est un établissement public de l'État, sous tutelle... du même ministère de la Transition écologique et solidaire. Difficile d'être davantage juge et partie.

**« Une nouvelle pollution radioactive généralisée à l'ensemble des pertuis charentais »**

Pour Pierre Le Gall, secrétaire général de l'association Ré Nature Environnement, cela revient à « *attribuer à la structure portuaire rochelaise un droit à polluer* ». Dans **un mémoire**, il revient

sur une précédente opération de déroctage, en 2013, qui avait conduit « *quelques mois plus tard, à des mortalités affectant jusqu'à 100 % des populations directement concernées, moules puis huîtres et coquilles Saint-Jacques* ». Aujourd'hui, avertit-il, « *le rejet massif dans les pertuis : charentais d'eaux chargées de particules fines provoquera inévitablement un étouffement des peuplements littoraux fixés (algues et animaux) et une réduction généralisée de la biodiversité littorale* ».



**Le pertuis Breton, séparant l'île de Ré du continent, depuis le phare des Baleines, à l'extrémité occidentale de l'île.**

Autre sujet d'inquiétude, et non des moindres : pendant plus de vingt ans, jusqu'en 1994, une usine Rhône-Poulenc, spécialisée dans le traitement des terres rares (usine aujourd'hui exploitée par le groupe Solvay, **classée Seveso**, comme six autres sites sur le port de La Rochelle), a rejeté plusieurs milliers de tonnes de métaux lourds et de déchets radioactifs (le thorium), qui se sont fixés, avec le temps, dans les sédiments vaseux fins du pourtour de La Rochelle.

Le 24 janvier dernier, **plusieurs associations de protection de l'environnement ont saisi le préfet maritime Sud-Atlantique, la préfète de la région Nouvelle Aquitaine, et le préfet de Charente-Maritime** : « *La remise en suspension des particules contaminées aboutira à une nouvelle pollution radioactive généralisée à l'ensemble des pertuis charentais* », ont-elles déploré.

Le 16 décembre 2019, le conseil municipal de La Rochelle a donné son aval au chantier Port Horizon 2025, par 21 voix pour, 8 contre et 10 absentions. Le projet est donc loin de faire l'unanimité. L'écologiste Jean-Marc Soubeste — qui conduit la liste « *Ensemble, osons l'écologie* » pour les élections municipales (16,7 % des voix au premier tour [1]) — conteste, en sus de ce qui vient d'être évoqué, « *le modèle de développement économique qui sous-tend ce projet* ».

Il s'agit, disent les promoteurs du projet Port Horizon 2025 — donc, *in fine*, l'État — de rester compétitif, alors que l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

prévoit un triplement d'ici 2050 de « *la demande totale de transport de marchandises, principalement sous l'effet de la croissance économique* ». En avril 2018, le transport maritime a été le dernier secteur de l'économie mondiale à ratifier l'Accord de Paris sur le climat. Pour atteindre une réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, l'ONG Transport & Environnement estime que « *la plupart des nouveaux navires construits dans les années 2030 devront être zéro émission* ». Surtout, les différents rapports sur le transport maritime et le développement durable évoquent exclusivement la question des navires, mais jamais la nature de ce qu'ils transportent.

Sixième port français, le Port de La Rochelle est le premier importateur en France de produits forestiers et de pâte à papier. Selon un rapport du WWF, plus de 20 % des produits forestiers importés en Europe sont d'origine illégale, et cette exploitation participe à la destruction de forêts à très forte valeur comme l'Amazonie, les forêts du Congo ou encore les forêts boréales.

« Une centaine de points de captage ont été fermés pour l'eau potable ces dix dernières années à cause des intrants »

Parmi les autres tonnages significatifs qui caractérisent l'activité du port de commerce de La Rochelle : les produits pour l'alimentation animale, principalement des tourteaux de soja en provenance d'Amérique du Sud. Selon un rapport de Greenpeace, publié en juin 2019, « *le soja est la deuxième cause de déforestation dans le monde, mais, à l'échelle de l'Europe, c'est la première cause de déforestation importée* ».

Les engrais et pesticides, enfin, représentent près de 600.000 tonnes par an. Certains insecticides sont utilisés au sein même du port, dans les silos de stockage de céréales (blé, maïs) destinées à l'exportation. Le reste « irrigue » les grandes cultures céréalières en Nouvelle Aquitaine. En Charente-Maritime, 8<sup>e</sup> département français pour les achats de produits phytosanitaires, « *une centaine de points de captage ont été fermés pour l'eau potable ces dix dernières années à cause des intrants* », indique Jean-Marc Soubeste ; un diagnostic alarmant confirmé par Denis Minot, directeur général du syndicat des eaux de la Charente-Maritime.



Déchargement de produits forestiers au port de La Rochelle.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, La Rochelle était le second port négrier français, derrière Nantes. Les armateurs de l'époque avaient déjà envisagé et effectué une extension du port en vue de l'augmentation du trafic d'esclaves : des travaux eurent lieu entre 1770 et 1772, vingt ans avant l'insurrection généralisée de Saint-Domingue, qui allait ouvrir la voie à l'abolition de l'esclavage. Pour Johanne, un nom d'emprunt, militante d'Extinction Rebellion, qui a mené une première campagne d'affichage contre le projet Port Horizon 2025, « *le pillage des ressources naturelles ne s'apparente-t-il pas à une nouvelle forme d'esclavagisme, auquel une croissance toujours plus vorace soumet la planète ? Le port de La Rochelle n'est certes pas à lui seul responsable du dérèglement climatique, de la dégradation des sols et de l'effondrement de la biodiversité, mais force est de constater que son activité y concourt* ».

En tout cas, le projet Port Horizon 2025, tant par les conséquences environnementales locales de son chantier que par les « *impératifs économiques* », mis en avant pour le justifier, est pour ses opposants en total décalage avec la nécessité de faire face à l'urgence climatique, a fortiori au cœur d'un territoire qui se proclame « *zéro carbone* ».

---

[1] M. Soubeste est arrivé en 3<sup>e</sup> position, derrière la liste du maire sortant, M. Fontaine, et celle divers gauche de M. Falorni.

---

**Lire aussi :** [Plages bétonnées, terres bouleversées : à Port-la-Nouvelle, le projet de port géant suscite l'indignation](#)

---

**Source :** Jean-Marc Adolphe pour *Reporterre*

## Photos :

. chapô : Déchargement de bois exotique du cargo *Safmarine Sahara*, le 23 juin 2014, au Port de La Rochelle, après une action de militants de Greenpeace pour dénoncer l'importation de « bois illégal ». © Xavier Leoty/AFP

. pertuis Breton : [Wikimedia](#) (Éduarel/CC-BY-SA-3.0)

. Bois : © Port Atlantique La Rochelle

- Emplacement : Accueil > Info >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Pour-importer-plus-de-soja-et-de-pesticides-le-Port-de-La-Rochelle-veut-racler-les-fonds-marins>