

ÉDITO



Michel Puyrazat
Président du Directoire

Eradiquer la déforestation importée

La déforestation et la dégradation des forêts sont des facteurs importants du réchauffement climatique et de la perte de biodiversité. Dix ans après l'entrée en application du règlement du bois (RBUE), une étape importante a été franchie fin 2022 par l'Union européenne au travers d'un accord portant sur la lutte contre la déforestation (RDUE). Son objectif vise à empêcher les entreprises de placer des produits liés à la déforestation et à la dégradation des forêts sur le marché européen, et à promouvoir une consommation durable.

Sans attendre la publication de ce nouveau règlement qui laissera dix-huit mois aux opérateurs pour se mettre en conformité, le Port entend engager dès cette année des actions fortes dans ce domaine, en prenant appui sur les entreprises ayant d'ores et déjà mis en place des pratiques performantes, en particulier en matière de géolocalisation, de certification et de traçabilité.

Comme l'indique Emmanuel Groutel, spécialiste des flux internationaux de bois qui accompagne le Port dans cette mission, « nous assistons à un changement d'échelle en passant de la lutte contre l'illégalité à l'éradication de la déforestation importée ». Il convient de mobiliser l'ensemble des acteurs portuaires de la chaîne logistique pour accompagner ces transformations indispensables et répondre pleinement à cet enjeu.

Au travers de ce nouveau règlement, l'Europe montre la voie et nous devons tous la suivre, en espérant que ces exigences et pratiques soient relayées prochainement sur tous les continents.

À retenir

10 M€

Le coût de la reconfiguration des accès aux terminaux nord.

30 km/h

La limitation de vitesse bientôt applicable au carrefour des rues du Dahomey et de l'Anse Saint-Marc.

3 ans

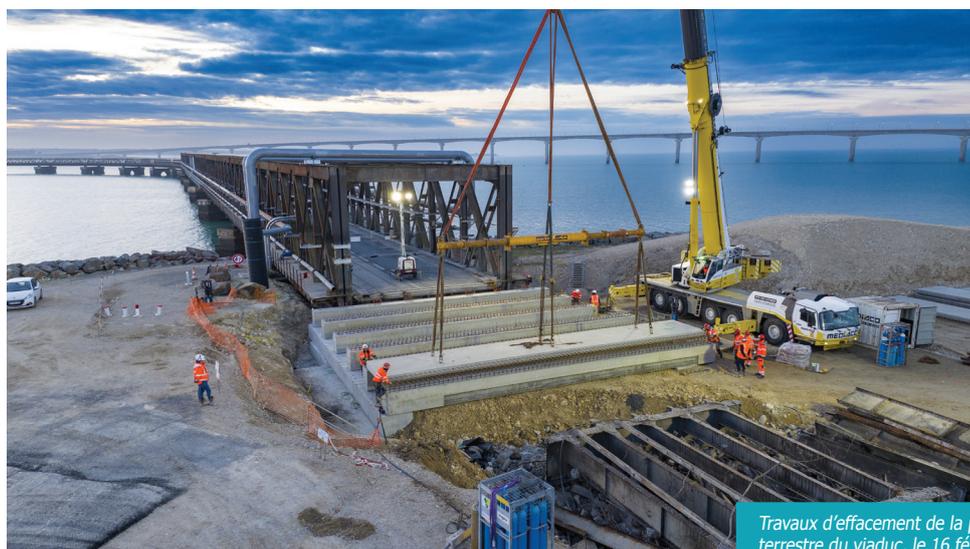
La durée des études réalisées sur le suivi de l'état de santé des coquillages.



ACCÈS AUX TERMINAUX NORD

Une reconfiguration majeure

Fin avril, les 420 mètres linéaires qui composent la partie terrestre du viaduc du Môle d'Escale auront été démantelés. Objectif de l'opération : connecter La Repentie au terminal de l'Anse Saint-Marc pour favoriser le développement de la filière colis lourds, notamment l'éolien flottant.



Travaux d'effacement de la partie terrestre du viaduc, le 16 février

« C'est après la phase d'études techniques et réglementaires de 2016 et les travaux préparatoires de 2022 que l'effacement des six travées terrestres du viaduc a été programmé », note Nicolas Menard, directeur des Infrastructures au sein de l'autorité portuaire.

Sous le pilotage du service Ingénierie, la période du 13 au 23 février a été marquée par le lancement de l'opération avec le démantèlement de la première travée, à la jonction des parties terrestres et maritimes. Une phase limitée dans le temps pour réduire l'impact sur l'activité portuaire, l'accès au Môle ayant été interrompu pendant cette étape. Dès cette dernière terminée, l'accès a été rouvert grâce à la voirie provisoire préalablement réalisée. En parallèle au démantèlement, une dalle de quatre-vingt mètres de long franchissant les canalisations d'hydrocarbures sera achevée en juillet. « Avec une portance de 20 tonnes par mètre carré, contre 6 tonnes au mètre carré pour un quai classique, elle est tout spécialement conçue pour permettre le transit des colis lourds comme les flotteurs d'éoliennes, de l'Anse Saint-Marc au futur terre-plein de La Repentie », précise le directeur des Infrastructures. Dans les prochaines années, La Repentie offrira en effet un terre-plein de plus de 30 hectares compatible avec les

besoins de l'éolien offshore. Il est aussi prévu la création en 2023 de la digue puis du casier de l'Anse Saint-Marc 3, dans la perspective de la construction ultérieure du quai éponyme. Le but est que cette nouvelle surface soit utilisée, dès 2024, pour l'accueil des éléments destinés au Parc éolien en mer des îles d'Yeu et de Noirmoutier.

Menée selon la ligne de conduite du Port en matière de développement durable, la reconfiguration des accès aux terminaux nord intègre bien sûr les aspects économiques, environnementaux et sociétaux. Environnementaux, avec un certain nombre de mesures en faveur de la biodiversité, le recours à des matériaux de réemploi, la réduction de l'empreinte carbone et des émissions sonores lors des travaux. Sociétaux, avec notamment la prise en compte du symbole historique que constitue le macaron « Môle et viaduc président Christian Mörch ». Ce dernier sera remis en place sur la nouvelle entrée du viaduc. « Cette reconfiguration, d'un coût de dix millions d'euros, est une étape majeure dans le cadre des grands aménagements portuaires, notre Port demeurant un outil à taille raisonnable, en adéquation avec les besoins de son territoire », souligne Nicolas Menard.

APPONTEMENT PÉTROLIER

Un programme pluriannuel

Jusqu'en 2026, l'apponement pétrolier va connaître différentes étapes d'évolution.

Objectif : moderniser l'installation et toujours mieux répondre aux besoins d'exploitation des opérateurs.

Première étape du programme : le transfert au Port dès le 1^{er} avril de la fonction sûreté jusque-là assurée par les opérateurs Picoty, SDLP et SISP. Un changement qui simplifiera les missions de ces derniers, lesquels conservent la fonction sécurité de l'exploitation. Des locaux temporaires dédiés à la sûreté et à la sécurité seront installés à l'extrémité sud du Môle d'Escale dans la perspective de nouveaux bureaux définitifs mi-2025.

Deuxième étape : le remplacement fin 2023 du séparateur d'hydrocarbures traitant les eaux de ruissellement issues de l'exploitation. Plus performant et d'une plus grande capacité que

L'apponement pétrolier, objet d'un programme pluriannuel



l'actuel, il permettra d'optimiser la gestion du site. Fin 2024, troisième étape avec la réhabilitation du réseau incendie. Le réseau actuel réparti sur le linéaire du Môle d'Escale fera l'objet d'un diagnostic, avant d'être chemisé via un procédé vapeur créant donc par l'intérieur une seconde paroi.

Quatrième étape à l'été 2025 avec la réfection du système de pilotage automatisé du réseau

incendie. Il s'agira là de remplacer l'intégralité de l'automatisme, de créer un réseau aérien en remplacement de l'actuel situé sous la dalle béton et d'ajouter, en redondance, de la capacité de pompe et d'émulsion.

Dernière étape du programme, la rénovation de la passerelle d'accès à l'horizon 2026 et le projet d'adaptation des potences situées sur la plateforme, permettant la manutention des coupées d'accès aux navires.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour un trafic plus apaisé

Le carrefour rue du Dahomey/rue de l'Anse Saint-Marc



Suite à la concertation menée avec la communauté portuaire, une nouvelle étape de sécurisation s'engage sur la voirie portuaire publique.

Au premier semestre va démarrer la réalisation d'aménagements spécifiques à l'intersection des rues du Dahomey et de l'Anse Saint-Marc. Ces travaux seront réalisés pour un coût de 600 000 euros. Il s'agira de créer des plateaux surélevés : un en amont et un autre en aval du carrefour rue du Dahomey ainsi qu'un troisième rue de l'Anse Saint-Marc. Ils seront matérialisés par un revêtement clair en résine gravillonnée, avec une limitation de vitesse fixée à 30 Km/h. Cet aménagement s'accompagnera de travaux ferroviaires avec, entre autres, l'automatisation du passage à niveau 40 bis, situé sur la voie d'accès au hangar 14 et à la rue du cargo Emmanuel Delmas.

FERROVIAIRE

Un report modal en bonne voie

Après trois mois de travaux, l'allongement de la voie 4 sur le faisceau ferroviaire de Vaugouin sera effectif et opérationnel fin mars.

Allongement de la voie 4 sur le faisceau ferroviaire de Vaugouin



« L'allongement de la voie 4 située à l'entrée du site portuaire répond à un double objectif, précise Sandrine Petit, cheffe du service Ingénierie au Port : fluidifier le trafic et ne pas créer de nuisances envers les riverains, côté ville, lors du stationnement des rames. »

L'allongement de cette voie porte sur la création de 750 mètres linéaires qui s'ajoutent aux 62 mètres existants. Ce linéaire permettra d'accueillir des doubles rames de 44 à 46 wagons.

Elles pourront stationner à cet endroit dans l'attente de mouvement en entrée ou en sortie du Port, pour le chargement ou le

déchargement des marchandises transportées par voie maritime.

Représentant un investissement de 900 000 euros, cet aménagement fait l'objet d'un cofinancement dans le cadre du plan de relance ferroviaire. Il vise à accroître le report modal de la route vers le fer et contribuer ainsi à diminuer encore l'empreinte carbone de l'activité portuaire.

Cette opération est cofinancée par l'État et la Région.



EQIOM

Exemplaire en économie d'énergie

Rencontre avec Ahmed Mansouri, directeur d'exploitation du site Eqiom, centre de broyage de clinker, situé à l'Anse Saint-Marc. Il explique les mesures de sobriété que le groupe a mises en place depuis de nombreuses années, anticipant ainsi les annonces gouvernementales de l'hiver 2022.

Ahmed Mansouri, directeur d'exploitation du site Eqiom



« L'énergie est un poste clé chez Eqiom et nous n'avons pas attendu la crise pour commencer à nous préoccuper de notre consommation », appuie Ahmed Mansouri. Chez Eqiom, la consommation d'énergie est analysée et visualisée afin de mieux la contrôler. Cela, grâce à l'installation d'un système intégral des données répertoriant tous les compteurs du site. L'idée est de pouvoir visualiser, en temps réel, les anomalies de consommation.

Un site certifié

Le site Eqiom de La Rochelle est certifié ISO 9001 pour sa qualité, ISO 14001 pour ses performances environnementales et ISO 50001 pour sa maîtrise de l'énergie. Eqiom travaille en collaboration avec un prestataire sur des offres de délestage électrique : « C'est une gestion d'énergie particulière afin de pallier le manque de production énergétique sur le marché, nous cessons de faire fonctionner nos équipements sur des tranches horaires imposées afin de faire baisser

notre consommation », explique Ahmed Mansouri. Démarrée il y a cinq ans, cette initiative permet à Eqiom de délester ponctuellement 4 mégawatts de puissance et de bénéficier de compensations financières.

Chaque année, un bilan de performance est effectué permettant de visualiser les axes d'amélioration à aborder. Par exemple, le moteur à vitesse fixe du compresseur d'air a été remplacé par un moteur à système de compression variable, permettant à ce dernier d'adapter sa vitesse et d'économiser 20 % de sa consommation électrique. « Cela représente par mois une économie de 20 000 kilowatts heure, ce qui est très impactant pour nous », souligne Ahmed Mansouri.

Autres actions significatives, le remplacement de l'éclairage du système sodium par de l'éclairage LED ou encore l'installation de panneaux solaires alimentant l'eau chaude des sanitaires et le chauffage de tout le bâtiment administratif.

QUALIPERTUIS

La santé des coquillages

De l'automne 2019 à l'automne 2022, le Port a participé à un travail de recherche portant sur le suivi de l'état de santé des coquillages. Cette étude, baptisée Qualipertuis, a été pilotée par Marine Barbarin, alors doctorante chargée de recherche, en lien avec La Rochelle Université et le CNRS.



Immersion de coquillages fin 2019 dans le cadre de l'expérimentation

Les expérimentations ont porté sur la technique du *caging*, consistant à immerger des moules, des pétoncles et des huîtres. Différents sites avaient été retenus dans les ports et en mer : Chef de Baie, La Repentie, les Minimes, au large de L'Houmeau et de Sainte-Marie-de-Ré. À partir de prélèvements, des analyses étaient ensuite réalisées en laboratoire, en comparaison avec des coquillages de même origine déposés dans un site de référence non exposé à l'activité humaine. Il s'agissait, par dosage chimique de leurs tissus, d'observer si ces coquillages développaient plus de réaction au stress que ceux du site de référence.

Le bilan de ces études montre une grande variabilité des résultats en fonction des saisons et des conditions naturelles. Le taux de mortalité des coquillages est resté faible et il n'a pas été mis en évidence d'impact significatif et pérenne de l'environnement portuaire.

Au terme de ses recherches, Marine Barbarin a soutenu la thèse relative à ses travaux fin 2022. Elle est maintenant docteure en biologie marine.



Prélèvement sur le site CNRS de référence à L'Houmeau

ÉVÈNEMENT

SHIPPING DAYS

Dernière ligne droite avant la grande première

Ce n'est plus qu'une question de jours avant l'ouverture de Shipping Days les 23 et 24 mars, premier salon français maritime dédié au conventionnel et aux colis lourds. Voici ce qu'il faut retenir du salon.

Shipping Days a pour vocation de devenir un événement régulier national et international. À ce jour, on compte près de quarante exposants : les ports français ont répondu présents pour cette édition inédite ainsi que de nombreux acteurs de la filière maritime, avec notamment des armateurs, transporteurs, affréteurs ou encore commissionnaires.

Port Atlantique La Rochelle sera présent sous la bannière d'Aquitania Ports Link, nouvelle association qui rassemble les quatre ports de Nouvelle-Aquitaine, avec le soutien de la CCI régionale et de la Région.

Shipping Days sera l'occasion de lancer officiellement cette nouvelle dynamique pour le développement et la promotion de ces quatre ports.

Trois conférences sur l'innovation et les évolutions de la



filière animées par des experts sont au programme de Shipping Days : « L'accélération de la décarbonation », « Les évolutions en matière d'éolien offshore » et « Le numérique au service de la compétitivité ». Rendez-vous et échanges professionnels seront au cœur de l'évènement.

Shipping Days, 23 et 24 mars, à l'Espace Encan de La Rochelle
Inscriptions : www.shippingdays.com/fr



Benoît Maurizot à bord de la vedette Armogan

Benoît Maurizot, chef d'unité opérations

Depuis deux ans et demi, cet amoureux de la mer et de la nature œuvre au sein du Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis. Un espace protégé de 6 500 km² où les enjeux sont nombreux.

Depuis l'enfance, Benoît Maurizot a toujours eu un pied sur terre et l'autre en mer. Bien qu'installée en région parisienne, sa famille navigue régulièrement à bord d'un bateau de plaisance. Cet équilibre, Benoît le cultivera à chaque étape de sa vie.

Après deux années de prépa, il effectue son service militaire et obtient son brevet de natation (maître-nageur). À l'issue de son service, il choisit de rester dans l'armée et intègre la Gendarmerie maritime à Crozon. Il passe les examens d'officier de police judiciaire, de plongeur de bord et de chef de quart auprès de la Marine nationale, ce qui lui permet d'embarquer à bord des navires de la Gendarmerie maritime dès 2007. Après sept ans à Brest, il rejoint Cherbourg où il officie comme navigateur chef de quart plongeur. De ces années passées à naviguer, il conserve un souvenir de plénitude face à l'océan.

En 2016, Benoît Maurizot quitte la Gendarmerie pour rejoindre les Affaires maritimes. Une place au Centre de sécurité des navires se libère à La Rochelle. Benoît n'hésite pas et met le cap sur la Charente-Maritime. Il reste quatre ans à ce poste. Une expérience riche d'enseignements qui lui offre l'occasion de connaître de nombreux acteurs locaux du milieu maritime.

Cette expérience le mènera également, en 2020, à intégrer le Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis, alors créé cinq ans auparavant. « Lorsque j'étais basé à Brest, j'ai assisté à la création du Parc Naturel Marin de la mer d'Iroise, se souvient-il. Depuis, j'ai toujours gardé un intérêt pour le sujet. Quand l'occasion s'est présentée de rejoindre un Parc en local, je n'ai pas hésité. Mon profil maritime et nautique était un atout. »

Le Parc Naturel Marin (PNM), service de l'Office Français de la Biodiversité, dispose d'une gouvernance spécifique. Le Conseil de Gestion, où siègent soixante-dix membres représentant différentes catégories d'acteurs du milieu marin, est composé de deux entités : l'équipe ingénierie, établie au moment de la création du PNM en 2015, et l'unité opérations dont Benoît Maurizot a été le premier membre à son arrivée. « D'abord seul à mes débuts en septembre 2020, j'ai pu compter sur une équipe de trois personnes quelques mois après. Actuellement, nous sommes sept inspecteurs de l'environnement, épaulés par une personne en service civique. Nos profils

sont complémentaires. Nous sommes deux anciens gendarmes passés par les Affaires maritimes, il y a deux techniciens de l'environnement déjà en poste à l'Office Français de la Biodiversité, un ancien du Parc National de Port-Cros et enfin deux collègues arrivés avec leur bagage universitaire en environnement marin. Nous sommes tous habilités à intervenir sur terre, en mer, à bord de notre navire, Armogan basé au Port de Service, et en plongée. »

Marin à 100 %

Plus qu'un métier, Benoît Maurizot considère son travail comme un engagement. Le champ d'intervention est aussi vaste que la superficie du Parc. Les missions requièrent des compétences en navigation, biologie marine, police de l'environnement, plongée professionnelle, pêche maritime et diverses connaissances professionnelles et personnelles dans le domaine de l'environnement. Parmi les opérations menées sur le terrain, citons les suivis scientifiques concernant les oiseaux d'eau côtiers, oiseaux marins, les populations d'algues, les macro-déchets, les habitats tels que les hermines, prés-salés, herbiers, la localisation des bancs d'huîtres plates, l'observation des pêches, les suivis de nettoyage de friches ostréicoles, etc. L'unité opérations travaille également en collaboration avec l'observatoire Pélagis dans le cadre de sauvetage de cétacés, participe à la protection du gravelot à collier ininterrompu et au dispositif de police sanitaire pour la grippe aviaire (réseau SAGIR). Elle contribue aussi à la surveillance et au contrôle de la pêche à pied, pêche de loisir, des mouillages en zone réglementée... Les agents effectuent enfin des actions de sensibilisation du grand public. « Nous intervenons en appui de l'équipe ingénierie, précise Benoît Maurizot. Parfois en interne, parfois en régie. Notre travail contribue à collecter des données sur le terrain et à améliorer ainsi les connaissances des milieux, des espèces et des activités. »

Et quand il ne porte pas sa casquette de chef d'unité opérations du Parc, ou qu'il ne consacre pas son temps à sa fille de 11 ans, Benoît Maurizot remplit avec passion son rôle de citoyen - il est conseiller municipal à Lagord - et de bénévole. En effet, il intervient depuis 2017 au sein du centre de formation et d'intervention de la SNSM. Un investissement naturel pour le marin qu'il est et qu'il restera.

QUALITÉ DE L'AIR Des émissions portuaires mesurées

Toujours soucieux de l'impact de son activité, le Port a sollicité Atmo Nouvelle-Aquitaine pour qualifier les différents polluants sur la zone portuaire, selon une méthodologie différente de celle des précédentes études.

Inventaires des émissions d'après les données réelles recueillies localement, ou à défaut à partir de facteurs d'émissions, pour aboutir à une modélisation de la qualité de l'air, voilà la nouvelle démarche retenue. Elle intègre et quantifie toutes les sources de polluants de la zone d'étude, qui inclut également le port de pêche : navires, engins de manutention, engins thermiques routiers et ferroviaires, activité industrielle. Il ressort de cette étude, réalisée en 2020 et 2021, un bilan des émissions portuaires et des cartes de qualité de l'air qui confirment que pour chacun des polluants et en tout point, le niveau moyen d'exposition aux polluants se situe largement en dessous des seuils réglementaires.



Retrouvez l'intégralité de l'étude Atmo Nouvelle-Aquitaine : www.atmo-nouvelleaquitaine.org/publications/inventaire-et-modelisation-de-la-qualite-de-lair-sur-la-zone-portuaire-et-le-quartier

L'Escale Atlantique

Port Atlantique La Rochelle

141 boulevard Émile Delmas
CS 70394 - 17001 La Rochelle Cedex 1
Tél. 33 (0)5 46 00 53 60
communication@larochelle.port.fr
www.larochelle.port.fr



Directeur de la Publication : Michel Puyrazat.
Responsable de la Publication : Sarah Boursier.

Rédaction : Thierry Rambaud, Ludivine Robin, Julie Leboissetier.
Crédits Photos : Thierry Rambaud, Ludivine Robin, Imagine Créations, Yann Werdefroy.

ISSN 1252 - 7963

Mise en page : PEUPLADES.FR

Impression : Imprimerie Mace

