

ÉDITO



**Michel Puyrazat**  
Président du Directoire

## Relancer l'activité

Même si nous n'en sommes qu'aux deux tiers de l'année 2020, il est d'ores et déjà acquis qu'elle marquera les esprits au regard des difficultés rencontrées. Après un début d'année où les conflits sociaux ont fortement impacté l'activité ferroviaire et portuaire, et une crise sanitaire amenant à un confinement au printemps dont les effets s'inscrivent dans la durée, la campagne céréalière de cet été a été extrêmement mauvaise. Du jamais vu selon certains depuis plusieurs décennies, quatre ans seulement après la campagne 2016, elle aussi marquée par un piètre bilan.

Dans un tel contexte, il est nécessaire d'aller de l'avant et de travailler collectivement pour faciliter la reprise de l'activité. C'est tout le sens des plans de relance engagés par le gouvernement et les collectivités. C'est également le chemin que prend le Port en décidant de limiter ses droits de port navires pour ses lignes régulières et en abaissant fortement ses droits de port marchandises pour les trafics émergents. Ces mesures, mises en œuvre le 1<sup>er</sup> septembre pour plusieurs mois, viennent compléter les facilités de trésorerie accordées aux entreprises au 1<sup>er</sup> semestre, ainsi que les accompagnements des investissements portuaires en faveur de la transition écologique. Il nous faut agir ensemble. Le 1<sup>er</sup> septembre est également la date où les chambres de commerce et d'industrie de la région, les services de la Région et les quatre ports de commerce de Nouvelle-Aquitaine ont confirmé leur volonté de travailler en coopération et synergie pour améliorer la logistique apportée aux entreprises et favoriser le développement économique territorial.

RESTES EXPLOSIFS DE GUERRE

## Une mission subaquatique exploratoire

Dans le cadre du projet d'aménagement Port Horizon 2025, qui vient de faire l'objet d'une autorisation environnementale, des travaux d'amélioration des accès nautiques vont être réalisés. En amont, une opération de reconnaissance et d'enlèvement d'engins explosifs, reliquats de guerre, s'engage en ce début du mois de septembre.



Supprimer des risques potentiels issus des restes de guerre

La mission de reconnaissance et d'enlèvement d'engins explosifs qui débute est réalisée sur la base d'une campagne d'observation effectuée il y a un an, et fait suite à une étude historique de 2018. L'opération vise à neutraliser d'éventuelles bombes ou munitions non explosées, datant principalement de la deuxième guerre mondiale. « Par magnétométrie couplée à un sonar à balayage latéral et un sonar à basse fréquence, ce sont des centaines d'objets métalliques qui ont été répertoriés, explique Idriss Delorme, chargé de mission Aménagements portuaires à Port Atlantique La Rochelle. Mais ces objets ne correspondent pas nécessairement à des bombes ou munitions non explosées. Il peut s'agir de morceaux de câbles d'élingues, de pièces métalliques en tous genres ou de munitions ayant bel et bien explosé ».

Après cette première phase d'identification des cibles magnétiques menée par la société Vinci

Construction Maritime et Fluviale, la deuxième phase de vérification, d'enlèvement et de neutralisation serait prise en charge, si nécessaire, par l'équipe de déminage de la Sécurité civile de La Rochelle ou celle de la Marine nationale de Brest, en fonction de la localisation et de la nature des engins. « Les plus gros seraient traités par voie maritime jusqu'à une zone de dépôt temporaire située au nord du viaduc du Môle d'Escale. Celle-ci a été matérialisée en août par des bouées cardinales délimitant une zone d'exclusion de navigation et de mouillage. Ensuite, les engins seraient repris et détruits en mer. Les munitions de petits calibres seraient extraites de l'eau, puis stockées momentanément à terre dans un entrepôt de la Sécurité civile, pour être neutralisées dans un second temps ».

Cette opération permettra d'assainir les fonds marins et de supprimer les risques potentiels à moyens et longs termes issus des restes de guerre.

À retenir

**60 T**

La force de traction du nouveau remorqueur *Croisic* en service à La Rochelle.

**172 T**

La quantité de CO<sub>2</sub> évitée avec l'électrification de sept hangars du Groupe Sica Atlantique.

**4 930 529 T**

Le volume de marchandises traitées sur le Port au 1<sup>er</sup> semestre 2020.



## REMRORQUAGE

# Le Croisic devient Rochelais

Arrivé de Saint-Nazaire mercredi 8 juillet en soirée, le remorqueur *Croisic* a été mis en service dès le lendemain à Port Atlantique La Rochelle.

« C'est un équipage ligérien complet qui nous a amené le *Croisic* début juillet, indique Albino Costa, chef d'agence Boluda La Rochelle. Trois de ces marins sont restés avec nous (le capitaine, le chef mécanicien et le bosco) le temps de la passation à l'occasion de l'accostage du navire *Endurance* transportant du matériel militaire américain, à Chef de Baie ».

Le *Croisic* remplace le *Pornichet* vendu à Boluda Espagne, tout comme le *Belle Île*, son sister ship, et le *VB Pouliguen*, deux remorqueurs qui ont un temps servi les navires à La Rochelle avant de retourner à Saint-Nazaire. « Le départ du *Pornichet* de La Rochelle mi-août a dû satisfaire à certaines conditions pour l'armer en 2<sup>ème</sup> catégorie, de sorte à ce qu'il puisse faire route vers l'Espagne, à Castellon, selon les normes de navigation, notamment des installations radio électriques VHF avec un armement complet et conforme pour le transit. Le temps du trajet, il est resté sous pavillon



Le nouveau remorqueur Boluda est arrivé à La Rochelle le 8 juillet

français par dérogation du consulat espagnol, en accord avec les Affaires maritimes ».

« L'arrivée à La Rochelle du *Croisic* répond à une anticipation de Boluda La Rochelle et à une amélioration de la sécurité. Cela en relation avec les évolutions en cours, en particulier la taille croissante des navires sur les terminaux portuaires ». Sa force de traction de 60 tonnes, alliée à celle de 40 tonnes du *VB Oléron* et du *VB Cognac*, optimise en effet la sécurité de l'activité portuaire. Plus puissant que les deux

autres remorqueurs rochelais, le *Croisic* est aussi différent car classé comme remorqueur de mer, doté d'une remorque spécifique et équipé d'un canon anti-incendie dit « Fifi » pour fire fighting.

« Les caractéristiques de ce remorqueur font que nous sommes sous contrat avec la préfecture maritime de l'Atlantique, mobilisables par le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage d'Étel, le CROSS, pour porter assistance à des navires en difficulté ».

## OPÉRATION MOUSQUETAIRE

# La relève des troupes américaines en Europe a transité en partie par la France



Manœuvre du navire américain *Endurance* le 9 juillet, de Chef de Baie au Môle d'Escale

**Des forces américaines sont présentes sur le territoire européen, au titre de l'OTAN et des mesures de réassurance de sécurité que donnent les américains à leurs alliés européens. Les relèves de ces équipes donnent lieu, tous les neuf mois, à des opérations de transit à travers le territoire européen.**

La bonne exécution de ces transits est une opération importante : la mobilité militaire participe de la capacité de l'Europe à effectuer des transferts de forces efficaces et ordonnés, et donc de sa capacité à organiser sa sécurité en cas de crise majeure.

Cet été, pour la première fois, une partie de cette relève a transité par la France. Un accord a été donné pour ce mouvement, au titre de la bonne relation entre les deux pays, de l'importance de la solidarité sur le territoire européen, mais aussi de la contribution au bon exercice de la mobilité militaire.

Le volet français de ce transit à travers l'Europe a été baptisé « opération Mousquetaire ». Il s'est déroulé en juillet avec l'accueil et le transit de 350 personnels américains, 500 véhicules, 250 conteneurs et 63 hélicoptères arrivés par avion et bateau à Bordeaux et La Rochelle et transitant

sur le territoire français par voies aérienne, routière et ferroviaire.

Opération interministérielle, Mousquetaire a mobilisé les ministères de l'Europe et des affaires étrangères, des Armées, de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports, de l'Intérieur, des Solidarités et de la Santé et, enfin, de l'Action et des Comptes publics. Elle s'est largement appuyée sur le Port de La Rochelle pour le transit des matériels avec des prestations réalisées par la société Agence Maritime La Pallice.

Les armées françaises ont participé à cette opération pour la planification et le soutien logistique avec, notamment, l'accueil des forces américaines sur les bases aériennes 721 de Rochefort et 709 de Cognac.

L'opération s'est déroulée dans le respect rigoureux de mesures sanitaires particulièrement strictes, pour lutter contre le COVID-19 édictées par le ministère des Solidarités et de la Santé et l'Agence Santé publique France. Elles prévoyaient une quatorzaine et le test de chaque personnel en amont de l'arrivée sur le territoire national puis, en France, l'adoption des gestes barrières et de la distanciation physique.

Cette opération logistique très importante s'est parfaitement déroulée, démontrant ainsi l'aptitude et l'efficacité de la place portuaire rochelaise pour répondre à ce type de besoins.

## TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

# Une impulsion vers le zéro carbone



En facilitant l'éclosion, sur son site, de projets contribuant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de manière significative, le Port s'affirme comme un acteur clé de la transition énergétique. Il s'implique aux cotés des opérateurs portuaires en cofinçant des innovations vertueuses. Le premier projet sélectionné et ainsi soutenu est celui porté par le Groupe Sica Atlantique pour l'électrification de sept hangars.

Les sept hangars électrifiés opérés par le Groupe Sica Atlantique



La décision, conforme à l'une des orientations majeures du projet stratégique 2020-2024 du Port, « Vers le zéro carbone », a été actée fin juin en directoire. Le Port s'engage ainsi à soutenir financièrement des projets développés dans l'enceinte portuaire à hauteur de 20 % de leur montant, dans la limite de 50 000 euros, et selon un plafond annuel d'engagement de 200 000 €.

« Les projets susceptibles d'être cofinancés doivent réunir plusieurs critères, souligne Bernard Plisson, directeur de la Stratégie et du Développement durable. Tout d'abord, ils doivent être portés par les opérateurs occupants, mis en œuvre sur le site portuaire et contribuer de manière mesurable à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Enfin, ils ne doivent pas intervenir en réponse à une contrainte réglementaire ». L'aspect financier pouvant être l'élément déclencheur, ces projets accélérateurs de la transition énergétique sont par ailleurs potentiellement éligibles à certaines aides de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe) ou de la Région Nouvelle-Aquitaine, en plus de la contribution financière du Port.

## Un projet mené à terme grâce au soutien du Port

Le projet d'électrification de sept hangars portuaires porté par le Groupe Sica Atlantique est le premier ainsi soutenu par le Port. « Ce projet, nous l'avions depuis plusieurs années et sans l'aide financière du Port nous ne l'aurions pas mené à son terme, assure Stéphane Bodescot, directeur général adjoint du Groupe Sica Atlantique, l'investissement qu'il représente, 280 000 euros, n'étant pas nécessairement productif ». Les sept hangars concernés par ce programme sont les cinq modulaires de l'Anse Saint-Marc 2 appartenant au groupe et les hangars 18 et 26 sous autorisation

d'occupation temporaire de Port Atlantique La Rochelle. L'exploitation de ces hangars est mutualisée entre les différentes filiales du groupe, Atena, Eva (filiale commune au Groupe Maritime Kuhn), Delpech Maritime et Sica pour le stockage des vracs (engrais, tourteaux, pellets, céréales). Déchargés des navires puis transportés par poids lourds jusqu'aux hangars, les vracs y sont déposés au moyen d'un « chantier » composé d'une fosse mobile et d'un tapis de 24 mètres. Jusqu'à présent, ces engins de manutention étaient alimentés par des groupes électrogènes fonctionnant au gasoil, générateurs de nuisances sonores pour les salariés et dockers assurant la manutention, et émetteurs de CO<sub>2</sub>.

## Un outil de manutention désormais électrifié



« Notre projet de transition énergétique a consisté à électrifier les sept magasins pour alimenter notre outil de manutention en électricité, une énergie décarbonnée à 80 %. Cela a nécessité la pose de fourreaux et le tirage des câbles d'alimentation sur des centaines de mètres, la mise en place d'un transformateur suffisamment puissant pour assurer la tension requise, le câblage des magasins et l'installation de prises électriques, travaux réalisés par AIS Elec. Le bilan énergétique de cette opération affiche une économie de 66 000 litres de gasoil et des émissions de CO<sub>2</sub> réduites de 172 tonnes par an ».

## PORT HORIZON 2025 Autorisation environnementale

Le 29 juin 2020, le Préfet de la Charente-Maritime a délivré au Port, par arrêté préfectoral, l'autorisation environnementale de mener les travaux du projet d'aménagement « Port Horizon 2025 ».

Cette autorisation est le fruit d'un travail engagé par le Port dès 2017, avec notamment une concertation publique préalable, menée début 2018 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a permis au public de s'informer et de s'exprimer, puis des ateliers de concertation avec les parties prenantes pour identifier et prendre en compte les enjeux environnementaux. Le dossier déposé auprès des services de l'État pour instruction a fait l'objet de compléments et modifications permettant d'intégrer les différents avis techniques exprimés. Le 12 décembre 2019 débutait l'enquête publique qui s'est achevée le 24 janvier 2020.

Toutes ces étapes ont permis d'améliorer sensiblement, au cours de ces trois années, la qualité du projet et d'apporter les garanties requises dans la réalisation des opérations.



Les cofinanceurs de l'opération

## ACTIVITÉ PORTUAIRE Bilan environnemental 2019

Le Port a édité son bilan environnemental annuel, téléchargeable sur son site [www.larochelle.port.fr](http://www.larochelle.port.fr) en version synthétique et disponible en version intégrale sur simple demande, à l'adresse suivante : [developpement.durable@larochelle.port.fr](mailto:developpement.durable@larochelle.port.fr).

Ce bilan passe en revue l'ensemble des thématiques liées à l'activité portuaire : les eaux et les sédiments, l'air, les sols et sous-sols, la biodiversité et les paysages, le bruit, les énergies et les matières, les déchets.



AMÉNAGEMENT

# Bientôt de nouvelles surfaces de stockage à La Repentie

Fin 2021, le Port mettra en service un nouveau hangar à La Repentie, à l'emplacement du hangar 15 qui avait été détruit accidentellement début 2013. L'objectif de cette nouvelle unité de 7 000 m<sup>2</sup> sera de répondre aux besoins des opérateurs pour stocker des marchandises sur de courtes durées.

« La réforme portuaire de 2008 a redéfini le rôle des Grands Ports maritimes. Notre rôle n'est pas d'investir à la place des opérateurs portuaires mais de répondre à leurs besoins ponctuels et de soutenir leurs activités, rappelle Anthony Vélot, directeur Marketing et Patrimoine. Les surfaces de stockage que le Port met à disposition répondent à cette nécessité d'absorber les pointes d'activité en mutualisant les surfaces et les coûts ». Depuis plusieurs années, le hangar 22 situé à l'est de la base sous-marine constitue la surface « tampon » pour l'accueil occasionnel de marchandises ne pouvant être stockées ailleurs. « Depuis six ans, le hangar 22 affiche presque complet ». Face à ce constat, le Port a réalisé une étude d'opportunité et de faisabilité en vue de la création d'un nouveau hangar de stockage dédié à la location de courte durée. Une création qui permettra aux opérateurs d'absorber ces pointes d'activités. « Après concertation avec la place portuaire, il a été décidé



Le nouveau hangar de La Repentie sera de type métallo-textile comme le M3 du Môle d'Escale

de construire ce nouveau hangar à La Repentie, ce site étant le plus pertinent en raison de sa proximité avec plusieurs terminaux ».

D'un coût d'environ 3,7 millions d'euros, ce nouveau hangar sera solarisé conformément à la stratégie de développement durable du Port. Il sera de type métallo-textile comme le M3 du Môle d'Escale. Il affichera 9,50 mètres de haut avec 12,50 mètres au faîte et sera cloisonné au moyen d'éléments modulaires de soutènement pour s'adapter à la demande de chaque client. « Loué à la quinzaine via une plateforme web dans une logique de stockage « as a service », il permettra d'absorber jusqu'à 30 000 tonnes de marchandises et pourra être loué partiellement selon les besoins ».

PÔLE DE RÉPARATION ET DE CONSTRUCTION NAVALE

# Un bateau porte en forme !



Le bateau porte de la forme n°1 en maintenance dans la forme n°2

Début juillet, le bateau porte de la forme de radoub numéro 1 a momentanément quitté son poste pour rejoindre la forme de radoub numéro 2 voisine, afin d'y être mis au sec. Pendant quinze jours, ce bateau porte a fait l'objet d'un programme de maintenance, une première depuis sa mise en service il y a 8 ans.

« Opérationnel depuis 2012, le bateau porte de la forme 1 a connu son premier arrêt technique, faisant appel aux entreprises spécialisées implantées sur site, Lecamus, AIS Elec et Seta, explique Philippe Texier, chef du service Accès Maritimes et Infrastructures Terrestres. Il s'agissait d'une vérification générale, un contrôle de tous les organes : vannes, pompes,

clapets, tuyauterie, structures, câblages électriques, épaisseur de la tôle ». Le bateau porte a aussi fait l'objet d'une mise en peinture sur sa face côté Bassin à Flot, l'autre face située côté forme de radoub pouvant être traitée à tout moment lorsque l'exploitation le permet. En amont de la peinture, la surface a été décapée à l'eau par ultra haute pression, une pression comprise en 2 500 et 3 000 bars suffisamment puissante pour, par exemple, découper le béton. « L'intérêt de cette technique est de présenter une alternative tout à fait satisfaisante au sablage. Elle évite d'avoir à traiter le sable en fin d'intervention ce qui est écologiquement très avantageux ».

D'un montant global de 90 000 euros, l'arrêt technique du bateau porte de la forme numéro 1, réalisé dans le cadre des marchés pluriannuels du Port, a aussi intégré une modification de la structure pour répondre aux attentes de certains clients du Pôle de Réparation et de Construction Navale, en particulier les propriétaires de yachts. « Nous y avons ajouté un tube traversant de 300 millimètres, précise Philippe Texier, pour permettre aux navires séjournant en cale sèche de se connecter au réseau d'eau salée du Bassin à Flot, notamment pour alimenter les blocs climatisation du bord ».

Mis en place en décembre 2012, ce bateau porte a été construit par le fabricant hollandais Ravenstein en huit mois. Affichant 22,85 mètres de large sur 6 mètres de long, il avait été remorqué jusqu'à La Rochelle au départ de Rotterdam pour occuper l'entrée de la forme de radoub numéro 1. Il remplaçait alors son prédécesseur victime d'une avarie, aux côtés de son voisin de la forme de radoub numéro 2. Construites à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, en même temps que le Bassin à Flot, les deux formes de radoub permettent d'entretenir et réparer les navires en escales techniques, à flot ou à sec. Les bateaux portes, qui séparent la forme du Bassin à Flot, sont mis en flottaison grâce à un système de ballastage pour permettre aux navires l'accès à la forme puis d'en sortir.



Mise en page : PEUPLADES.FR  
Impression : Imprimerie IRO

**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,  
Jean-Michel Rieupeyrout, Yann Werdefroy.  
ISSN 1252 - 7963

