Port Atlantique La Rochelle

L'Escale Atlantique

Lettre d'information mensuelle n° 147

AVRIL 2021

ÉDITO

Michel Puyrazat
Président du Directoire

La transition en actions

Depuis maintenant plus d'un mois, les énergies marines renouvelables font l'actualité sur notre Port. Et ce n'est qu'un début !
Les éléments destinés au parc éolien du banc de Guérande sont progressivement acheminés sur le terminal rochelais de l'Anse Saint-Marc. Si le navire *Svenja* a ainsi effectué à ce jour trois escales permettant le stockage temporaire de douze pièces sur les cent soixante programmées, le navire *Innovation* commencera première quinzaine d'avril le transfert de ces éléments éoliens et leur installation en mer. Cette activité témoigne de l'ancrage du Port dans sa contribution à la transition énergétique.

Avril verra également l'engagement d'une autre mutation importante, sur le Pôle de Réparation et de Construction Navales. La démolition de bâtiments industriels qui portent la trace d'un siècle de construction navale révolue, permettra la réalisation de la nouvelle unité rochelaise de la société Ocea. Une unité de production moderne en phase avec la stratégie de développement de cet acteur naval majeur opérant principalement à l'international.

Le mois d'avril verra aussi le lancement d'expérimentations en matière d'éclairage portuaire. En cohérence avec les actions menées par la Ville de La Rochelle, et dans le cadre de son projet de mise en valeur de nos paysages portuaires, le Port engage une phase de tests portant sur l'éclairage de travail, de circulation et patrimonial. Ces expérimentations permettront le déploiement de nouvelles pratiques avant la fin de l'année.

ENERGIES MARINES RENOUVELABLES

La Rochelle, hub éolien offshore

Depuis fin février, trois escales du navire *Svenja* en provenance de Rotterdam ont déjà eu lieu à l'Anse Saint-Marc. Avec à chaque fois, un déchargement de quatre monopieux et de quatre pièces de transition. Ces éléments sont momentanément stockés sur le terre-plein avant d'être mis en place sur le site du parc éolien offshore de Guérande, réacheminés par un autre navire, l'*Innovation*, à partir du mois d'avril. Les rotations vont se poursuivre jusqu'au second semestre 2022 pour permettre au final l'installation de quatre-vingts machines.

1ère escale du Svenja à l'Anse Saint-Marc, fin février

« *Il s'agit là du premier dossier français d'éolien offshore* », souligne François-Georges Kuhn, président d'AMLP, agent maritime et manutentionnaire pour le compte de son client DEME, groupe belge en charge de l'installation de ces éoliennes offshore, lui-même sous-traitant d'EDF Renouvelables, opérateur du parc de Guérande. « *Cela fait dix ans que Maritime Kuhn s'est positionné sur l'éolien et six ans que nous travaillons pour que La Rochelle apparaisse sur la carte de France de l'éolien offshore. Notre première rencontre avec DEME remonte à il y a cinq ans. Le contrat que nous avons remporté a représenté un gros travail en amont. Il porte sur la manutention (déchargement, stockage, rechargement), sur les aspects douaniers et le stockage inclut la réalisation de la base vie.* »

La manutention fait bien évidemment appel à la technicité des dockers de la place portuaire. « *Nous avons ensemble signé un accord spécifique qui repose sur un engagement mutuel pour répondre au mieux aux attentes particulières de notre client* », note François-Georges Kuhn. « *Nous sommes très satisfaits de la venue d'un tel client* », indique pour sa part Ludovic Geffré, secrétaire général du syndicat CGT des ouvriers dockers de La Rochelle-Pallice. « *C'est une bonne nouvelle, c'est bon pour l'emploi et pour l'image, en complément de nos activités traditionnelles. Travailler ce nouveau trafic, nous savons faire,* poursuit-il, *fruit de notre expérience sur l'éolien terrestre que nous avons complété par la formation d'une trentaine de dockers au travail en hauteur pour intervenir sur les pièces de transition de 28 mètres de haut, transportées à la verticale sur le navire* (les monopieux, de 36 à 62 mètres, sont eux transportés à l'horizontale, Ndlr). *Sur les cent treize dockers professionnels que nous comptons dans nos rangs, une grande partie est mobilisée à chaque escale du* Svenja, *potentiellement tous les jours de la semaine et H24, et ce sera la même chose pour la venue de l'*Innovation. *Cette expérience renforce nos atouts dans la perspective des prochains parcs éoliens que sont Yeu-Noirmoutier, Groix-Belle-Ile et Oléron, complète François-Georges Kuhn. Pour Groix-Belle-Ile, il s'agira d'éolien flottant avec des fondations de 80 mètres au carré qu'il faudra stocker. Plusieurs hectares bord à quai seront également nécessaires. Avec l'aménagement du terre-plein de l'Anse Saint-Marc 3, de La Repentie et le démantèlement d'une partie du viaduc du Môle d'Escale pour connecter les deux espaces, nous avons à nouveau une belle carte à jouer.* »

À retenir

18 mois
La durée des rotations du *Svenja* entre Rotterdam et La Rochelle pour acheminer pièces de transition et monopieux.

28 mètres
La hauteur des pièces de transition.

36 à 62 mètres
La hauteur des monopieux.

⊕ d'infos sur www.larochelle.port.fr

PÔLE DE RÉPARATION
ET DE CONSTRUCTION NAVALES

Bientôt un chantier naval nouvelle génération

Pionnier de la construction navale en aluminium, le chantier OCEA a quitté le site qui abritait ses ateliers et bureaux de la rue de la Côte d'Ivoire dans l'enceinte du Port. Un départ pour mieux revenir au même endroit d'ici environ deux ans, lorsque le nouvel outil de production rochelais y aura vu le jour, toujours en complément des sites Ocea des Sables-d'Olonne, Saint-Nazaire et Fontenay-le-Comte.

Déconstruction d'un site qui a connu la grande époque des chantiers navals à La Pallice

« *L'évolution de ce site marque le renouveau de la construction navale sur le Port avec un engagement d'Ocea résolument tourné vers l'avenir,* note Anthony Vélot, directeur marketing et patrimoine au sein de l'autorité portuaire. *Pour l'heure, nous avons depuis début mars démarré la déconstruction de ces bâtiments appartenant au Port, vestiges pour partie de la glorieuse époque des chantiers navals à La Pallice dont l'histoire remonte au début du XX*e *siècle.* »

Le premier temps de la déconstruction porte sur la phase du curage qui consiste à retirer tous les éléments de second œuvre qui se démontent, comme les réseaux électriques, les cloisons, les sols, la tuyauterie…, triés par matériaux et déposés dans des bennes dédiées avant d'être orientés vers des filières de valorisation spécifiques. Achevée courant avril, cette phase cédera la place au démantèlement de la couverture et de la charpente métallique qui sera envoyée en fonderie pour entamer une nouvelle vie, puis au grignotage des éléments béton eux aussi ensuite valorisés.

Ces deux phases achevées, la déconstruction aura fait place nette pour la prochaine étape.

« *Fin septembre, le Port va livrer à Ocea un terre-plein de 13 000 m². Les travaux pourront alors débuter avec la construction d'une plateforme pour recevoir la nouvelle nef de production. Le bâtiment s'inscrit pleinement dans la démarche de valorisation des paysages et une terrasse sera érigée au niveau R+1 précisément dans l'axe de la forme de radoub numéro 2, constituant un amer pour guider les navires lors de leur entrée dans cette cale sèche. De plus, il s'avère innovant et responsable avec la présence d'un mur solaire qui emmagasine la chaleur pour diminuer le chauffage du site en hiver.* »

INTERFACE VILLE-PORT

Les paysages portuaires nocturnes à l'honneur

Le schéma de mise en valeur des paysages portuaires, dont le déploiement a commencé il y a bientôt trois ans, repose sur une démarche globale qui permet à l'espace portuaire d'afficher une charte urbanistique, architecturale et paysagère cohérente, inscrite dans la durée. C'est un déploiement progressif au fil des années qui intègre un nouveau volet expérimental à partir d'avril, celui de la mise en valeur par la lumière.

Mise en valeur des paysages portuaires : le volet lumière (illustration non contractuelle)

« *Le volet actuellement le plus avancé,* constate Anthony Vélot, directeur Marketing et Patrimoine au Port, *porte sur l'architecture et la trame naturelle. Elle a vu sa traduction en actions sur le bâti et les espaces verts, comme les pignons de hangars à Chef de Baie, la réhabilitation de la gare de La Pallice ou l'aménagement paysager du Centre de valorisation des matériaux.* »

Autre volet du schéma de mise en valeur des paysages portuaires, dont on va connaître la phase test : l'éclairage. À partir de la mi-avril, des expérimentations ponctuelles vont être menées pour valider différents scénarios de la politique de mise en valeur par la lumière. Celle-ci doit impérativement concilier l'éclairage de travail, l'éclairage de circulation, l'éclairage patrimonial, sans être source de pollution lumineuse dans un contexte où le Port souhaite accompagner l'agglomération de La Rochelle qui a engagé un abaissement du niveau d'éclairage de la voie publique.

Trois secteurs prédéfinis vont faire l'objet de ces expérimentations : l'entrée Jeumont, secteur de référence qui ne sera pas modifié ; l'accès Champlain, où l'éclairage de voirie sera modulé pour améliorer la visibilité des barrières d'accès. Sur le secteur de La Repentie, un test de mise au noir sera réalisé, uniquement lorsque l'accès sera fermé.

« *Ces expérimentations sont rendues possibles grâce au déploiement d'armoires de gestion intelligente du réseau d'éclairage. Les enseignements que nous en tirerons permettront d'affiner la stratégie globale d'éclairage qui sera généralisée l'hiver prochain.* »

Un programme d'aménagement encadré

L'arrêté préfectoral délivré en juillet 2020 autorisant le programme d'aménagement du Port a défini un cadre, selon quatre principes : éviter, réduire, compenser et accompagner les effets ou impacts que pourraient avoir dans le milieu les travaux programmés.

Concernant le milieu maritime, une campagne de pêche scientifique de suivi a ainsi eu lieu. Son objectif : acquérir une meilleure connaissance d'une d'éventuelle incidence de l'immersion des déblais de dragage sur les zones du Lavardin et d'Antioche et la réduire le cas échéant. La première zone correspond habituellement au dragage d'entretien du port de commerce, du port de pêche et du port de plaisance où sont immergés les sédiments selon une autorisation préfectorale.

La seconde, elle aussi bien sûr autorisée, est située au large de l'île d'Oléron. Elle a été utilisée au moment des travaux d'agrandissement du port de plaisance des Minimes et interviendra en complément du Lavardin. Ces deux zones font l'objet d'une étude pour mieux comprendre l'ichtyofaune, la faune qui rassemble les poissons, et sera renouvelée après les travaux.

Alexandre Brard, pêcheur et patron du Tomzoé, et Loïc Helloco, technicien échantillonnage, manœuvrant le chalut

Le 4 mars dernier, le chalutier *Tomzoé* a été affrété par le prestataire du Port pour cette mission, Casagec Ingénierie, épaulé par son partenaire Nereis Environnement. « *Il a été fait appel à un patron pêcheur pour sa bonne connaissance de la zone et pour sa maîtrise des outils de pêche, le chalut à perche utilisé, avec ses trois mètres de large, nécessitant un protocole particulier* », confie Julie Bougant, chargée de mission Environnement au Port. L'intervention a pour but de mieux connaître le fonctionnement de ces zones, la population qui y vit, la classer par densité, espèces, familles et interpréter scientifiquement l'impact possible des travaux sur la faune. Cette mission sera renouvelée à intervalles prédéfinis : un an, trois ans et cinq ans après les travaux de dragage et déroctage.

Autre mesure en milieu maritime, réalisée courant mars, l'étude de la crépidule, espèce de mollusque invasive qui représente une gêne pour le milieu. Il s'agit là d'envisager la faisabilité d'éradiquer cette espèce par une mesure de compensation pour restaurer un habitat à partir de la zone observée, située entre le viaduc du Môle d'Escale et le pont de l'île de Ré. Une autre étude porte sur l'observation de la zone de mouillage des navires, en attente d'un poste à quai pour Port Atlantique La Rochelle ou pour Rochefort/Tonnay-Charente. Pour les deux études, les moyens mis en œuvre sont les mêmes à partir d'une embarcation : prélèvements et utilisation d'un sonar pour percevoir les reliefs au fond de l'eau, permettant d'identifier les zones à crépidule, les traces d'ancres et de chaînes lors du mouillage des navires, les traces de chalut… Objectif : mieux comprendre ces deux zones.

Cécile Persohn, responsable technique et scientifique des pêches, en train de noter les infos biométriques des individus mesurés

Accompagner, c'est tout le sens de l'étude du bruit subaquatique lancée en mars. Elle vise à mieux comprendre ce bruit ambiant dans le milieu qui provient de l'activité humaine, notamment les navires de commerce, susceptible de perturber les mammifères marins. Les moyens employés : l'immersion d'un enregistreur sonore pendant trois semaines tous les trimestres et pendant un an, au niveau de la bouée de Chauveau en amont du chenal d'accès au Port, là où embarquent les pilotes maritimes.

Comme pour la pêche scientifique, un autre suivi intervenant dans le cadre d'une mesure de réduction sera effectué, courant avril : la caractérisation du benthos dans le pertuis. C'est une opération qui concerne l'ensemble des organismes vivant dans les fonds marins. « *Sur les sites du Lavardin, d'Antioche, sur cinq réserves naturelles et d'autres habitats proches du Port*, explique Julie Bougant, *l'opération consiste à assurer le suivi de l'impact potentiel des travaux de dragage et de déroctage. Il s'agit là de caractériser l'état initial et l'opération sera reconduite au terme des travaux.* »

Le prochain numéro de *L'Escale Atlantique* abordera les principes d'évitement, réduction, compensation et accompagnement appliqués au milieu terrestre.

Intervention sur la zone de mouillage par prélèvements et immersion d'un sonar

Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne

Toutes ces études, maritimes et terrestres, sont financées par l'Europe.

Olivier Geoffroy

Olivier Geoffroy, délégué territorial Atlantique Fret SNCF

Aujourd'hui délégué territorial Atlantique basé à Bordeaux, Olivier Geoffroy s'est engagé dans la voie du ferroviaire au sein de Fret SNCF dès la fin de ses études, après une école de commerce à Nantes. Il avait alors quitté son Nord-Est natal, déjà attiré par le parfum de l'océan.

Mardi 17 mars, Olivier Geoffroy rentre de Lorient et fait une halte à la Maison du Port le temps d'une interview pour *L'Escale Atlantique*. Sa présence dans cette sous-préfecture du Morbihan était motivée par la tenue d'un séminaire consacré au développement du fret ferroviaire en Bretagne, qui réunissait des acteurs économiques, des transporteurs ainsi que des institutionnels. « *Entre l'attente générale de transports plus respectueux de l'environnement, et les premières mesures en faveur du secteur annoncées dans le Plan de Relance de l'État, il y a actuellement une forme d'alignement des planètes pour le fret ferroviaire français. Et chez Fret SNCF, nous pensons que ce redéveloppement devra se faire aussi et surtout en écoutant et travaillant avec les acteurs des territoires. D'où notre participation active à ce type de démarche régionale* », précise Olivier Geoffroy.

Aux côtés des chargeurs et des donneurs d'ordres en transport, les institutionnels et acteurs socio-économiques font partie de l'écosystème Fret SNCF et du réseau d'Olivier Geoffroy. « *Nous avons besoin d'être présents auprès de tous ces acteurs territoriaux qui selon les cas peuvent être partenaires, prescripteurs ou fournisseurs du ferroviaire*, note-t-il. *Le Port de La Rochelle, par exemple, agit comme un fournisseur lorsqu'il gère et met à notre disposition le réseau ferré portuaire qui nous permet d'aller desservir nos clients. Par ailleurs, il agit comme un prescripteur lorsque dans son projet stratégique il affiche une ambition forte de report modal, sur laquelle nous nous rejoignons forcément. Autre exemple d'acteur territorial qui compte pour le fret ferroviaire : la Région Nouvelle-Aquitaine, qui d'ailleurs vient de lancer une grande étude sur les flux routiers régionaux de marchandises et les possibilités de report modal. N'oublions pas aussi que la Région possède et gère en direct des voies (notamment la ligne Laluque-Tartas, dans les Landes) et aide de manière importante à la préservation des lignes capillaires dont Fret SNCF et les autres entreprises ont besoin pour fonctionner* ».

Un secteur géographique qui s'étend de l'Occitanie à la Bretagne

Sur le secteur géographique qui est le sien, cinq Régions de l'Occitanie à la Bretagne, Olivier Geoffroy intervient également en appui transversal du réseau de vente. « *Notre direction commerciale est structurée par marchés : granulats, céréales, produits chimiques, produits de grande consommation. S'il m'arrive de traiter en direct certains sujets commerciaux particuliers, j'ai le plus souvent un rôle d'initiateur ou de facilitateur d'affaires en apportant mon expertise du territoire et ma connaissance des acteurs territoriaux.* »

La réalisation des dessertes de Fret SNCF sur la zone portuaire, et le lien opérationnel pour les relations quotidiennes avec Port Atlantique La Rochelle sont assurés par une équipe de 7 à 8 agents en poste à la gare de La Pallice et dirigée par Jérôme Landriot. Tous sont rattachés à l'Usine Atlantique, qui assure la production des trains de Fret SNCF sur la grande façade Ouest de la France. Olivier Geoffroy, pour sa part, est en contact régulier avec les services de l'autorité portuaire et leurs représentants : Michel Puyrazat pour la direction générale et Nicolas Menard pour la direction des infrastructures.

« *Je participe notamment à la réunion ferroviaire annuelle organisée par le Port avec l'ensemble des acteurs : les entreprises ferroviaires (Fret SNCF donc, Millet Rail, Europorte,..), les clients utilisateurs du mode ferroviaire (Sica Atlantique, Socomac, Picoty, Gratecap, Solvay,...), le gestionnaire d'infrastructures délégué (Europorte Services), les institutionnels (Région Nouvelle-Aquitaine, Communauté d'Agglomération de La Rochelle, DREAL,...), et SNCF Réseau. C'est à chaque fois l'occasion de faire le bilan de l'année écoulée ; pour le Port et pour SNCF Réseau, c'est aussi l'opportunité de présenter les travaux réalisés et à venir, ayant un impact sur les circulations ferroviaires de ou vers le Port. Une partie de la dernière réunion a ainsi été consacrée aux travaux programmés à l'automne prochain pour le renouvellement de la ligne entre La Rochelle ville et La Pallice ; pendant plusieurs semaines, une grande partie des trains prévus ne pourront pas être exécutés, et Fret SNCF réfléchit d'ores et déjà aux alternatives possibles pour ses clients : cela passera peut-être par la réalisation, sur cette période, d'opérations de « fercam » consistant à opérer des transbordements wagons-camions avant la zone de travaux, pour une desserte finale de la zone de La Pallice en camions.* »

Les relations de Fret SNCF avec le Port semblent sur de bons rails ! « *Grâce à son expérience d'opérateur ferroviaire, le Port de La Rochelle a acquis une maturité dans ce domaine. Il connaît bien les contraintes de notre métier et sait se positionner en appui des entreprises ferroviaires et de leurs clients, notamment sur le sujet de la réservation des sillons. Je dois aussi reconnaître une forme d'attachement personnel pour le Port, lié notamment à un excellent souvenir : à l'époque, lors de mon arrivée sur la Région, Sica Atlantique figurait parmi mes clients. Sur la campagne céréalière 2004-2005, le trafic fer était tombé à quinze ou vingt trains dans l'année. Avec Sica, nous avions alors élaboré un schéma ferroviaire permettant une collecte plus large auprès des coopératives agricoles de l'hinterland. Dès la campagne suivante, nous étions passés à soixante-quinze trains. Aujourd'hui, ce sont plusieurs centaines.* »

L'Escale Atlantique
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.
Crédit Photos : Thierry Rambaud, Imagine Créations, Phytolab/Interland/ NNP/Arcadis/Studio Vicarini.
ISSN 1252 - 7963

PEFC 10-32-3010