

ÉDITO



Michel Puyrazat
Président du Directoire

Ajustement à 55

Le 1^{er} volume du 6^{ème} rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), publié le 9 août 2021, porte sur les éléments scientifiques du changement climatique.

Il nous enseigne que la hausse de la température globale et de la concentration atmosphérique en CO₂ s'est encore accentuée. Au début des années 2030, le réchauffement observé depuis l'ère préindustrielle devrait dépasser 1,5°. Les phénomènes météorologiques et climatiques extrêmes, observés dans toutes les régions du monde, vont s'accroître. L'heure est à l'action.

La Commission européenne a présenté le 14 juillet un ensemble de mesures, « fit for 55 » (« ajustement à 55 »), dont l'objectif est d'atteindre une réduction d'au moins 55 % des émissions de CO₂ en 2030, première étape dans l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. Ces mesures visent à transformer en profondeur l'économie et la société européennes, dans tous les domaines. Les ports ont bien évidemment pleinement leur rôle à jouer dans cette évolution.

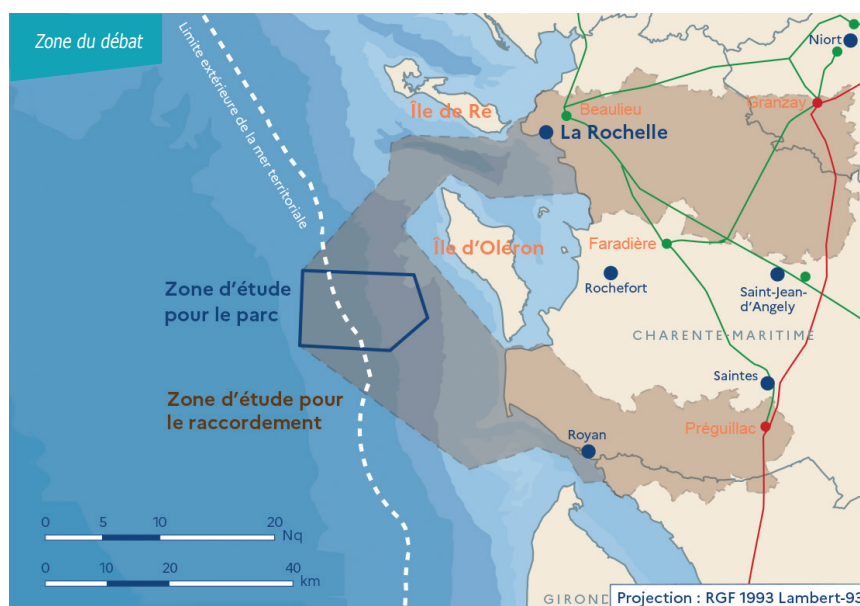
Suite à l'Accord de Paris, la France s'est engagée à accélérer la transition énergétique et le développement des énergies renouvelables pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Son objectif est de porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation totale d'énergie en 2030. À cette date, les énergies renouvelables devront représenter 40 % de la production d'électricité.

C'est dans ce contexte que va débiter le débat public pour le projet éolien en mer en Sud-Atlantique.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Projet éolien en mer au large d'Oléron : ouverture du débat public

Le 30 septembre, le débat public portant sur le projet éolien en mer d'Oléron va s'ouvrir. Jusqu'à fin janvier 2022, citoyens, associations et élus pourront s'exprimer sur le sujet afin d'éclairer le ministère de la Transition écologique et le ministère de la Mer, porteurs du projet dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030.



Sources : Cerema, ministère de la Transition écologique (MTE), RTE, Service hydrographique et océanographique de la Marine (Shom), l'Institut Français de Recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) – mai 2021

Pour atteindre son objectif de 40 % d'énergies renouvelables dans la production électrique, l'État français prévoit l'attribution d'un projet de parc éolien en mer posé sur la façade sud-atlantique, d'une puissance comprise entre 0,5 et 1 GW. Est également envisagée la construction d'un second parc d'une puissance allant jusqu'à 1 GW, le raccordement de ces deux parcs pouvant être mutualisé. Après avoir été saisie par l'État, la Commission nationale du débat public (CNDP) a désigné une Commission particulière du débat public pour organiser et animer les contributions au projet. Cette commission particulière, composée de quatre membres et d'un président, organise le débat dans le respect des principes de neutralité et d'indépendance. Le débat intervient très en amont du projet alors que ses caractéristiques et son emplacement précis ne sont pas encore définis. Ce sont les questions, avis et propositions du public qui vont le nourrir. Le compte-rendu du débat sera publié le 30 mars 2022.

Dans le cadre de la concertation qui va s'engager, l'État souhaite que les parties prenantes cherchent avant tout des zones d'accueil pour ce parc et son extension dans une zone d'étude de 297 km² : c'est la zone préférentielle. Il est toutefois possible de sortir de ce cadre préférentiel pour étendre les recherches sur une zone potentielle, entre l'île de Ré et l'estuaire de la Gironde, zone qui peut techniquement accueillir des parcs éoliens posés. L'élaboration du projet de parc éolien et son raccordement prendra en compte les enjeux écologiques et de la pêche ainsi que le paysage et le patrimoine, la plaisance, le trafic maritime ou encore le tourisme dans une logique d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

Pour s'informer, se documenter, suivre les événements et prendre part au débat à partir du 30 septembre :
<https://www.debatpublic.fr/eolien-nouvelle-aquitaine>

À retenir

13 M€

Le coût de la rénovation de la voie ferrée entre la gare de La Rochelle et le réseau ferré portuaire.

5 000 m²

La surface d'extension prévue pour le Centre de Valorisation des Matériaux à La Repentie.

5 938 273 T

Le volume du trafic portuaire toutes filières confondues à fin août.



FERROVIAIRE

4 kilomètres de voie ferrée bientôt rénovée

En juin, SNCF Réseau a procédé à l'installation du chantier préalable à la réfection de la voie ferrée qui relie la gare de La Rochelle et le Port. Les travaux vont s'étendre jusqu'à début décembre pour un coût avoisinant les 13 millions d'euros. Objectif : fiabiliser et pérenniser les infrastructures indispensables au trafic TER entre la ville et la Porte Dauphine et à la desserte du Port.

Programmés depuis plusieurs années, ces travaux ferroviaires comportent deux opérations : le remplacement du tablier du pont Edmond Grasset construit en 1931, un ouvrage d'art situé dans la rue du même nom, et le renouvellement complet de la voie ferrée entre la gare du centre-ville et le début du réseau ferré portuaire, sur un linéaire de 4 kilomètres. « Les travaux réalisés, note Nicolas Menard, directeur des Infrastructures au Port, permettront de retrouver la vitesse nominale de la ligne, soit 50 km/h au lieu de 30 km/h, cette augmentation de la vitesse ne devant pas entraîner une augmentation du niveau sonore pour les riverains. » Les travaux ont fait l'objet d'une concertation en amont entre SNCF Réseau, le Port et la Ville de La Rochelle en vue d'adapter le chantier aux enjeux urbains et industriels. Les entreprises ferroviaires et les chargeurs ont également été associés en raison de la nécessité d'adapter les flux de marchandises. La ligne a été



L'entrée du réseau ferré portuaire

ponctuellement fermée à la circulation ferroviaire du le 30 août au 18 septembre. Elle le sera à nouveau du 11 au 30 octobre et du 15 au 18 décembre. Elle a été totalement fermée à la circulation depuis le 20 septembre et le sera jusqu'au 8 octobre, puis du 1^{er} novembre au 12 novembre.

Le Port profite des travaux engagés par SNCF Réseau et des interruptions de trafic qui en découlent pour moderniser ses installations ferroviaires, notamment en dédoublant la voie numéro 2 qui était jusqu'à présent la voie unique d'entrée au Port, et en agrandissant et modernisant le Poste P, le poste d'aiguillage. Pour ce dernier, le chantier installé tout près sur un terrain de sport entraînera quelques gênes ponctuelles avec des coupures de circulation rue Meschinot de Richemond. « Nous n'interviendrons

de toute façon que de jour pour ne pas générer de nuisances nocturnes envers les riverains, annonce Nicolas Menard, mais nous pourrions être amenés à élargir l'amplitude horaire d'intervention pour tenir les délais, car le retour planifié des trains devra être honoré. »

Plus d'infos : <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/nouvelle-aquitaine/renovation-voie-ferree-entre-gares-rochelle-et-rochelle-pallice/presentation>.



GOVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité



FILIÈRE CÉRÉALES

Les campagnes se suivent et ne se ressemblent pas

Alors que la campagne céréalière 2020-2021 ne restera pas dans les annales en termes de volumes en raison des conditions météo, la nouvelle redonne le sourire aux opérateurs rochelais, le Groupe Sica Atlantique et Socomac Groupe Soufflet.

Directeur général du Groupe Sica Atlantique, Vincent Poudevigne résume sans détour la campagne précédente : « Elle aura été la plus faible depuis près de 40 ans ! Seulement 1 321 000 tonnes auront été manutentionnées par Sica Atlantique sur notre site de La Pallice (soit 1 452 000 tonnes de moins que la campagne précédente). Du point de vue des marchandises, le blé tendre, notre fer de lance, représente environ 40 % du tonnage global et l'orge 30 %. Du côté des destinations, la Chine domine le classement à hauteur de 38 %, suivie par la Côte d'Ivoire et le Sénégal. Au niveau intracommunautaire, l'Italie reste la première destination malgré une perte du volume global du blé dur. Concernant la campagne 2021-2022, les premiers indicateurs laissent heureusement entrevoir une quantité plus proche de la normale. »

Pour Socomac, la campagne précédente a aussi ralenti l'activité, comme le résume Jean-François Lépy, directeur général de Soufflet Négoce : « Avec 1 360 000 tonnes à fin juin, les volumes sont à - 30 % par rapport à notre record de 2019-20. La part du blé tendre est passée de 70 % en 2019-2020 à 45 %, les semis de blé dans l'hinterland de La Pallice ayant particulièrement souffert de la mauvaise météo de l'automne 2020. À noter une bonne campagne export mais atteignant 25 % des volumes chargés.



Un retour à la normale annoncé pour la nouvelle campagne céréalière

Concernant les destinations, en plus de l'Europe et de l'Afrique, la Chine a été une nouvelle fois importante dans les volumes exportés. Pour les perspectives 2021-2022, le retour de récoltes significatives aussi bien en céréales d'hiver qu'en cultures de printemps laisse présager une bonne campagne export. »

Des actions au quotidien

Pour le Port, la santé et la sécurité au travail intègrent deux axes majeurs : les responsabilités qui sont les siennes en tant qu'établissement vis-à-vis de ses salariés et pour ses équipements, d'une part, son rôle en tant que gestionnaire d'un espace mis à disposition des entreprises portuaires, d'autre part.



Des aménagements spécifiques pour la sécurité routière

Le premier axe des obligations incombant au Port se résume ainsi, selon Michel Soldati, chargé de mission Système et Réglementation au sein de l'autorité portuaire : « La sécurité des personnes et des biens est encadrée par la réglementation qui prévoit des obligations dans le cadre du code du Travail et aussi dans le cadre de réglementations spécifiques comme celles concernant le dragage, le ferroviaire ou le transport de marchandises dangereuses. » Ces différentes obligations impliquent un certain nombre d'actions, notamment en matière de formation des personnels dans leurs spécificités professionnelles et en matière de contrôle technique des équipements dans leur diversité. En 2020, le Port a ainsi, entre autres, consacré 25 000 euros à la formation, dont 12 000 euros pour les habilitations électriques et plus de 166 000 euros d'autres dépenses pour la sécurité, dont 50 000 euros liés à la vérification périodique d'équipements et 30 000 euros pour la prévention dans le contexte de la pandémie Covid-19.

Sujet de première importance souligné notamment à l'occasion de l'enquête clients réalisée récemment, la sécurité routière est l'objet de toutes les attentions de la part du Port. Sur la voie publique, l'autorité portuaire a ainsi procédé à un marquage au sol d'ampleur sur les axes principaux, à La Repentie, rue du Dahomey, chaussée de Ceinture Nord et de Ceinture Est, boulevard Mörch, rue de la Douane, de la Côte d'Ivoire et de la Jetée Sud. Ce marquage se compose d'une bande de rive renforcée pour accentuer l'effet couloir et réduire la vitesse, et d'une ligne médiane continue. « D'ici à la fin de l'année, annonce Michel Soldati, nous allons lancer une opération de sensibilisation concernant le franchissement des passages à niveau, à destination de nos clients et usagers. »

La sécurité des personnes et des biens

Concernant l'espace sous convention d'occupation par les opérateurs portuaires, le Port a engagé une refonte des plans de circulation par secteur, en concertation. L'objectif est de bien appréhender les interactions entre les voies publiques et les espaces sous convention.

« L'opérateur est responsable du plan de circulation à l'intérieur de sa convention et doit identifier et matérialiser les points d'entrées et de sorties de son espace », indique le chargé de mission. Une réflexion a été réalisée par exemple sur le secteur de Chef de Baie en associant AMLP, Socomac, Sarrion et le lamanage. En fin d'année, un programme d'actions doit être engagé avec la reconfiguration du quai Constant Brisson et la voie d'accès au silo. Le rond-point Phares et Balises sera lui aussi reconfiguré pour une meilleure régulation des flux et de la vitesse. D'autres secteurs font l'objet d'une réflexion avec les entreprises portuaires comme celui englobant le quai sud du Bassin à Flot, le Pôle de Réparation et de Construction Navales et le boulevard Mörch, ou l'accès Est du quai Lombard en lien avec Sica Atlantique, SISP et Cétramaris.

La concertation visant à la sécurité des personnes et des biens concerne aussi les opérations des occupants impactant les espaces publics. C'est le cas de l'installation de l'ensacheuse Atena à l'Anse Saint-Marc. « Pour ce type d'opérations, nous mettons en place un plan de prévention pour appréhender le chantier sans perturber la circulation sur la voie publique. Nous identifions les interactions, définissons les règles et les conditions de sécurité ».

De son côté, Port Atlantique La Rochelle réalise au quotidien des opérations dans les espaces sous conventions. Dans ce cas, les occupants établissent avec le Port des plans de prévention annuels afin de prévenir les risques liés aux interactions. « Ces plans de prévention permettent d'encadrer et sécuriser les opérations régulières du Port et de ses prestataires, comme celles des officiers de Port qui se rendent tous les jours sur un quai pour l'accueil des navires ou celles des techniciens pour l'entretien des infrastructures ».

L'ensemble de ces procédures fait écho à la certification ISO 45001 pour le management de la santé et de la sécurité au travail dont dispose le Port depuis 2019, laquelle complète la certification ISO 14001 (management de l'environnement) et ISO 9001 (management de la qualité) ainsi que l'engagement RSE de l'autorité portuaire.



ÉCONOMIE CIRCULAIRE



Des recherches pour le réemploi des sédiments

Depuis bientôt deux ans, le Port est partenaire de l'école d'ingénieurs IMT Lille-Douai dans le cadre de la chaire Ecosed dédiée à l'économie circulaire des sédiments. L'objectif de cette chaire, qui réunit différents partenaires, est de développer la valorisation des sédiments portuaires et fluviaux dans différents domaines comme la réalisation de routes, de merlons paysagers, de remblais ou encore de granulats.

« Nous nous sommes intéressés de près à cette thématique dès 2018, au moment de la mise en service de notre Centre de Valorisation des Matériaux à La Repentie, précise Sandrine Petit, cheffe du service Ingénierie au Port. Nous avons pris contact avec l'IMT Lille-Douai par l'intermédiaire d'Ahmed Mansouri, directeur du site Eqiom à La Rochelle. Le laboratoire lillois du cimentier travaillait déjà depuis plusieurs années avec l'IMT sur la valorisation des sédiments. »

Le Port a depuis créé un groupe de travail avec l'IMT, Eqiom et Colas pour procéder à des recherches sur la formulation de structures routières à partir de sédiments. « Les premières études de formulation d'un béton compacté routier (BCR) avec l'incorporation d'un certain pourcentage de sédiments n'ayant pas abouti à des résultats satisfaisants, nous nous sommes donc tournés vers des formulations de couches de forme et d'assise avec l'intégration d'une part plus importante de sédiments. »

L'heure est maintenant à la recherche de cofinancements par l'intermédiaire de l'association Matières Energies Rochelaises (MER) pour finaliser les différentes étapes que sont la validation définitive de la formulation et des caractéristiques mécaniques et l'évaluation environnementale, avant d'engager une phase opérationnelle : « Au printemps 2022, nous projetons d'étendre de 5 000 m² l'aire de travail du Centre de Valorisation des Matériaux en réalisant une structure de chaussée issue de la valorisation de nos sédiments et d'autres matériaux provenant de nos chantiers », se réjouit Sandrine Petit.



Centre de valorisation des matériaux : une extension de 5 000 m² prévue pour l'aire de travail



Mission d'effarouchage sur le site de La Repentie

David Renou, effaroucheur d'oiseaux

Effaroucher les oiseaux à l'aide de son chien ne représente qu'une facette du métier de David Renou qui est plus globalement prestataire de services canins dans le cadre de sa petite entreprise Educaniservices. La mission que lui a confiée le Port s'avère néanmoins essentielle pour préserver la biodiversité sur le site de La Repentie, conformément à l'arrêté préfectoral du 29 juin 2020 qui a autorisé le programme d'aménagement portuaire selon des principes d'évitement, réduction, compensation et accompagnement des impacts que pourraient avoir dans le milieu les travaux programmés.

« C'est mi-février que la direction de la Stratégie et de la Transition écologique du Port m'a contacté pour un début de mission programmé en mars, confie David Renou. Les contacts précédents passés avec différents intervenants, société de chasse, club canin, agence cynophile avaient été vains et mon profil a retenu l'attention de l'autorité portuaire. Je n'avais certes pas d'expérience en matière d'effarouchage mais mes pratiques basées sur des rondes de surveillance ont paru adaptées à l'objectif : faire en sorte que des espèces protégées ne nichent pas dans la zone de travaux de La Repentie et se reportent sur la zone de compensation toute proche. » Les pratiques de David Renou appliquées à l'effarouchement des oiseaux se sont en effet révélées concluantes et bien plus adaptées que la technique de fauconnerie souvent employée dans les aéroports ou en milieu urbain pour chasser les pigeons, technique ne permettant pas de faire de distinction entre les espèces à éloigner.

Une mission en lien avec celle de l'écologue

En dix jours, David Renou et son beauceron Fantôm se sont parfaitement adaptés au site et aux impératifs de la mission. « Les bases du dressage ont été très utiles pour orienter le chien, le faire se diriger à

gauche, à droite, monter sur un talus, en faire le tour, afin de déplacer les oiseaux pour préserver leurs nids et leurs œufs, en les reportant vers un endroit qui leur est favorable. » Les débuts de l'intervention sur le tour de ronde de 7,5 kilomètres pour le chien s'effectuaient selon des séquences de deux heures trois fois par semaine pour éviter que les oiseaux ne s'installent. À partir de la mi-juin, la fréquence est passée à cinq fois par semaine car malgré les oiseaux qui étaient partis, d'autres s'étaient installés. En juillet et août, le rythme s'est réduit à un seul passage hebdomadaire pour s'assurer qu'il n'y avait pas de nidification tardive. La mission de David Renou n'est pas isolée mais liée à celle d'un écologue, également présent sur le site pour vérifier que les oiseaux vont bien nicher sur les zones de compensation dédiées, que leur habitat est adapté et émettre d'éventuelles préconisations. « Après chacun de mes passages, indique l'éducateur canin, j'adresse un rapport écrit à l'écologue précisant la date et mes horaires de rondes et matérialisant sur un plan mes observations et interventions, par exemple l'envol d'une échasse blanche provoqué par Fantôm ou celui d'autres échassiers limicoles qui commençaient à nicher et jacassaient pour défendre le territoire qu'ils étaient en train de se constituer. »

La fin août a marqué la fin de mission pour David Renou, la période de nidification étant achevée. Il reprendra cette activité d'effarouchage en mars prochain avec l'appui d'un deuxième chien, le petit Sodiôm qui n'est encore qu'un chiot, également un beauceron, sensibilisé au site de La Repentie dans le courant de l'été aux côtés de Fantôm. Pour l'heure, retour aux activités plus classiques de prestations de services canins que propose David Renou : l'éducation des chiens de compagnie, la surveillance d'équipements bien sûr et, son cœur de métier, son rôle de formateur pour les chiens de catégories et sa qualification pour le dressage de chiens de sécurité et leurs aptitudes au mordant. Ces deux activités de dressage, l'éducateur les exerce bien évidemment avec les certificats de capacité requis par le ministère de l'Agriculture et la préfecture de Charente-Maritime. Ses talents d'éducateur, David Renou les prodigue aussi pour les chiens voués à l'accompagnement des personnes en situation de handicap. Dans le domaine du handicap, il intervient selon un planning annuel de fin août à mi-juin pour l'Association départementale de parents et amis de personnes handicapées mentales (Adapei) des Deux-Sèvres. « Il s'agit là de séances actives de canimarche avec des résidents pouvant se déplacer », précise-t-il. Autres prestations proposées : la capture de chiens errants pour le compte de collectivités, avant mise en fourrière, et pour les particuliers, le transport de chien chez le vétérinaire lorsque le maître ne peut s'en charger.

Son intérêt pour les chiens, David Renou le doit à son service militaire. « Auparavant, j'étais plutôt neutre vis-à-vis des chiens, j'avais peu d'intérêt pour celui de mes parents, reconnaît-il. Le 132^e groupement cynophile de l'Armée de Terre dont j'ai fait partie m'a permis de me découvrir de véritables affinités avec les beaucerons. J'en suis maintenant au quatrième chien de cette race avec le jeune Sodiôm qui est là pour prendre la relève. »

David Renou en compagnie de ses chiens Sodiôm et Fantôm



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, CNDP.

ISSN 1252 - 7963

