

ÉDITO



Michel Puyrazat
Président du Directoire

Préparer l'avenir ensemble

Lors du Comité Interministériel de la Mer du 15 novembre 2018, le Premier ministre a décidé que le Gouvernement élaborerait en 2019 une nouvelle stratégie nationale portuaire. Avec pour ambition de doter la France d'une véritable offre portuaire performante et durable, elle vise à ce que les principaux ports de commerce s'inscrivent au cœur des flux économiques et logistiques mondiaux côté terre et côté mer. Cette stratégie définira un cadre nouveau, partagé entre l'État, les collectivités et les acteurs économiques.

Au niveau local, la préparation de l'avenir est aussi en ligne de mire. La volonté d'amélioration de la coopération et de la synergie entre les ports de Nouvelle Aquitaine, dans le prolongement de la conférence régionale portuaire initiée en 2018, se traduira par la définition d'un programme d'actions commun visant à favoriser la création d'emplois et de valeur ajoutée sur le territoire. Le nouveau Conseil de Surveillance du Grand Port maritime de La Rochelle, qui se mettra en place fin mars, aura également pour mission d'élaborer le projet stratégique du Port pour la période 2019-2024 en associant ses parties prenantes.

L'année 2019 verra donc l'élaboration des orientations prioritaires de Port Atlantique La Rochelle pour les prochaines années, en intégrant ces différents enjeux, nationaux et locaux. Ce travail collectif commence par une phase de diagnostics et d'écoute des attentes et des besoins des acteurs concernés, notamment l'Union Maritime de La Rochelle qui engage la réflexion tout début mars.

HYDROGRAPHIE PORTUAIRE

Une nouvelle vedette hybride en construction

En novembre prochain, Port Atlantique La Rochelle disposera d'une nouvelle vedette hydrographique pour assurer les relevés bathymétriques, interventions permettant d'entretenir la qualité des accès nautiques portuaires en lien avec les opérations de dragage.



Après validation des plans de la nouvelle unité par les services du Port, les Affaires maritimes et le Bureau Veritas, la construction a démarré mi-février avec la pose de la quille. Le chantier va durer huit mois dans les ateliers d'Alumarine Shipyard, basés à Couëron (Loire-Atlantique). La nouvelle vedette hydrographique portuaire est provisoirement baptisée *Bathus 2* en hommage à celle qu'elle va remplacer. Elle présente approximativement les mêmes dimensions que cette dernière (7,88 mètres de long sur 2,98 mètres de large) mais la comparaison s'arrête là. « Nous avons souhaité disposer d'une vedette en aluminium, précise Philippe Texier, chef du service Accès maritimes et Infrastructures terrestres au Port, car c'est un matériau qui permet d'apporter des modifications dans le temps, contrairement à une coque en polyester sur laquelle ce type d'opération s'avère plus complexe ». La nouvelle vedette sera dotée d'une bi-propulsion, avec un moteur thermique diesel et deux moteurs électriques. « Les déplacements longs au cours desquels le navire se rend d'un point à un autre se feront au moyen du moteur thermique et la propulsion électrique sera activée en phase d'acquisition des données bathymétriques, en total silence et sans impact sur l'environnement. La recharge de la batterie s'effectuera

la nuit, sur le courant de quai au Port de Service, pour stocker l'énergie nécessaire au travail en autonomie la journée ».

Avec la mise en service de la nouvelle vedette, l'innovation sera double. En plus de sa motorisation hybride, « *Bathus 2* » sera équipée d'un sondeur multifaisceaux en remplacement du monofaisceau utilisé jusqu'à maintenant. « Au lieu d'effectuer un scan des fonds marins sur une série de points comme auparavant, le sondeur réalisera un scan en continu sur une largeur pouvant aller jusqu'à cinq fois la hauteur d'eau (10 mètres de hauteur d'eau représentant 50 mètres de largeur de mesure en continu). Les données collectées en seront d'autant plus précises, permettant de rafraîchir plus régulièrement les cartes bathymétriques du Port et, d'autre part, d'être en conformité avec les normes OHI (Organisation Hydrographique Internationale) ». Le niveau de définition du sondeur n'est pas étranger à son coût : il compte pour 170 000 euros sur les 430 000 euros du montant global de la vedette. Dimensionnée pour intégrer un gabarit routier, elle permettra à son équipage de proposer davantage de prestations d'acquisition de données sur des chantiers extérieurs au Port.



Les impacts environnementaux d'Internet

Parmi les émissions de gaz à effet de serre générées par le numérique, 25 % sont dues aux data centers, 28 % aux infrastructures et 47 % aux équipements des utilisateurs.



Du CAP à bac + 8

Les profils des métiers portuaires.

+ 15 %

L'évolution du trafic ferroviaire portuaire en 2018 vs 2017.

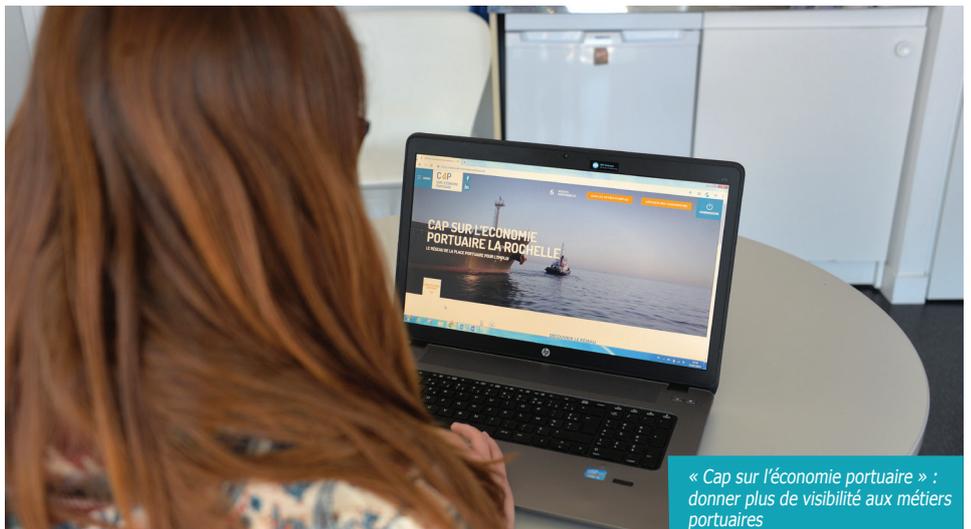
CAP SUR L'ÉCONOMIE PORTUAIRE

Le site dédié à l'emploi portuaire dévoilé

5 mars 2019, top départ pour la mise en ligne du site internet « Cap sur l'économie portuaire ». Géré par Port Atlantique La Rochelle en lien avec l'Union Maritime, c'est le support de diffusion des offres d'emplois, de stages et d'alternance émanant de la communauté portuaire.

Le site Internet réunit à ce jour trente-cinq entreprises de la communauté portuaire. L'activité de tous les acteurs y est présentée et le site permet de bien appréhender la diversité des métiers auxquels ces derniers font appel. Un candidat à l'emploi peut désormais adresser une candidature spontanée à l'entreprise de son choix, consulter les offres d'emplois publiées et y répondre via un site spécialisé. Il peut aussi déposer son CV dans la CVthèque, afin d'être contacté directement par les entreprises du réseau si son profil correspond à un besoin.

Le site de « Cap sur l'économie portuaire » est l'une des phases opérationnelles résultant des actions imaginées



« Cap sur l'économie portuaire » : donner plus de visibilité aux métiers portuaires

et engagées par le groupe de travail éponyme. Créé par le Port et l'Union Maritime en 2015, il a su réunir les entreprises portuaires ainsi que les acteurs de l'emploi et du monde éducatif du territoire dans le but de donner une meilleure visibilité des métiers portuaires. Mieux se faire connaître, permet de faciliter l'adéquation entre les besoins des entreprises sur des profils du CAP à bac + 8 et les ressources du territoire.

La participation à des forums et salons fait également

partie des actions menées depuis bientôt quatre ans par les partenaires de « Cap sur l'économie portuaire » pour attirer de nouveaux talents dans le cadre de recrutements, de stages ou de contrats d'alternance. Prochain rendez-vous du 11 au 16 mars à l'occasion de la « Semaine de l'emploi maritime » dont la conférence de presse de lancement, animée par Pôle Emploi, se tiendra à la Maison du Port le 8 mars.

En savoir plus : www.cap-economie-portuaire.fr

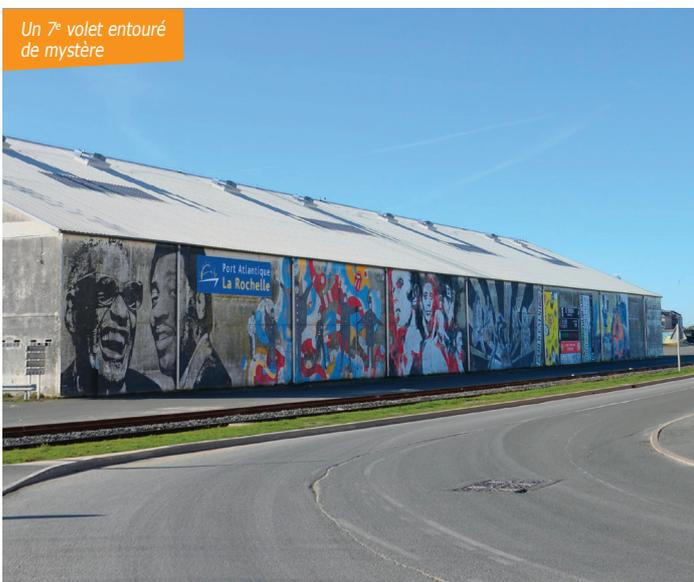
FRESQUE DES MUSIQUES ACTUELLES

Le 7^e et dernier volet prochainement révélé

Dimanche 31 mars à 18 heures, le dernier volet de la fresque des musiques actuelles qui orne le mur du hangar 1 face à La Sirène sera officiellement inauguré.

Cet événement en précèdera un autre le même jour : l'anniversaire de La Sirène. La salle de concerts fêtera en effet ses huit ans d'existence avec pour l'occasion une carte blanche à Miossec le temps d'une soirée. Jusqu'à cette date, le 7^e volet de la fresque restera entouré de mystère. Quelques indications toutefois, il couvrira la période 2010-2020 et proposera un traité en noir et blanc. Un parti pris artistique voulu comme un clin d'œil au premier volet de la fresque réalisé par Jef Aérosol, représentant Ray Charles et Otis Redding, et comme un clin d'œil également au volet central signé Hyuro, consacré à la période 1975-1985 punk-new wave.

Un 7^e volet entouré de mystère



MISE EN VALEUR DES PAYSAGES PORTUAIRES

Un objectif à partager

Qu'il s'agisse d'aménagements développés par le Port ou de projets engagés par les opérateurs privés, la mise en valeur des paysages portuaires vise à témoigner d'une identité portuaire plus harmonieuse, dynamique et moderne.

« Du côté des opérateurs privés, confie France Brunel, responsable Gestion et Valorisation Foncière et Immobilière au Port, le premier projet à avoir intégré des points clés de mise en valeur des paysages portuaires est celui de la crêperie Ker Coco sur une parcelle qui jouxte le restaurant Hangar 27. Ce projet, en cours, a été étudié en amont du dépôt de la demande de permis de construire et partiellement modifié pour être plus cohérent avec la charte paysagère ». Avant de mettre en œuvre l'aménagement de la gare de La Pallice ou la végétalisation du Centre de Valorisation des Sédiments, l'autorité portuaire a, pour sa part, pris en compte certains paramètres prescrits. « Le principe même de la charte est d'envisager et concevoir les différents projets portuaires selon quatre leviers d'action : la valorisation paysagère, la trame douce (la circulation des vélos et piétons), l'identité architecturale et le volet lumière. Le Port a dans cette optique contracté pour dix ans avec un groupement d'architectes, paysagistes et urbanistes ». Chaque porteur de projet, public ou privé, peut ainsi bénéficier des prestations de conseil, selon une approche cohérente et respectueuse de l'environnement portuaire. « La mise en valeur des paysages portuaires repose à long terme sur un ensemble d'actions modestes dont l'ensemble permettra un changement profond sur le long terme ».

Ker Coco, un projet qui intègre des prescriptions de la charte paysagère



Illustration non contractuelle

TRAFIC FERROVIAIRE 2018

Le 2^e meilleur trafic

L'évolution du trafic ferroviaire 2018 est en ligne avec celle du trafic portuaire. Le trafic ferroviaire ayant transité par les voies ferrées portuaires s'établit en 2018 à 1 480 968 tonnes, soit une évolution de + 15 % par rapport à 2017. C'est le meilleur tonnage enregistré depuis 2015.



Trafic ferroviaire portuaire 2018 : une part modale de 14,3 %

Le tonnage ferroviaire global comprend les marchandises qui arrivent au Port ou qui en partent par voie maritime et celles transportées pour Borealis et Solvay. À fin 2018, le trafic ferroviaire lié au transport maritime représente 1 380 449 tonnes de marchandises (+ 14 % par rapport à 2017), soit une part modale de 14,3 %.

« 2018 est une très bonne année ferroviaire pour la place portuaire rochelaise, tirée par une bonne saison céréalière. Cela confirme l'efficacité du mode ferroviaire sur le Port et son fort potentiel au service du développement de nos activités », note Philippe Guillard, directeur des Opérations et de la Logistique à Port Atlantique La Rochelle. Ces résultats sont à mettre à l'actif de l'excellent travail collectif mené depuis plusieurs années par tous les acteurs du mode ferroviaire

desservant le Port, que ce soit les clients du Port, le Port, SNCF Réseau, les entreprises ferroviaires, et Socorail. Le bilan 2018 aurait pu être encore meilleur sans l'impact des grèves SNCF que nous avons connues au printemps dernier. Notre objectif reste d'atteindre les 20 % de part modale ferroviaire. Nous continuons à mener des actions de fond pour que le mode ferroviaire puisse accompagner le développement du Port, avec une vigilance constante pour assurer une insertion harmonieuse de l'activité ferroviaire dans l'environnement urbain du Port. À titre d'exemple, le Port, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire délégué d'infrastructures ont mis en œuvre, suite à une concertation avec les riverains et comités de quartier, de nombreux moyens pour limiter fortement les nuisances sonores au niveau du faisceau de Vaugouin. Et le travail porte ses fruits ».

VOIE FERRÉE LALEU-LA PALLICE

Un réseau bientôt totalement sécurisé

D'avril à août 2019, le Port va engager des travaux pour réaménager les voies ferrées et sécuriser les passages à niveau au carrefour des rues Deflandre et de Béthencourt dans le quartier de La Pallice.

« Ces travaux constitueront la dernière étape de l'engagement pris par le Port en réponse aux attentes des riverains pour sécuriser la voie ferrée Laleu - La Pallice », annonce Sandrine Petit, adjointe au chef du service Ingénierie au sein de l'autorité portuaire. Les précédentes étapes de sécurisation ferroviaire avaient en effet notamment concerné six passages à niveau situés dans le quartier. Ces derniers avaient fait l'objet de travaux de génie civil puis avaient été dotés de barrières automatiques, avant d'être mis en service il y a deux ans.

Au carrefour des rues Deflandre et de Béthencourt, il va donc s'agir de réaménager les voies ferrées et de sécuriser les passages à niveau 37 et 38 avec l'installation de barrières automatiques. « L'accès à l'installation terminale embranchée qui dessert Sica Atlantique sera déplacé pour être sorti du carrefour, réduisant ainsi les manœuvres des trains à cet endroit ». Le programme des travaux prévoit un arrêt des circulations ferroviaires au droit du carrefour pendant quatre semaines en juin prochain. Cette période a été définie en concertation avec Sica



Des voies ferrées sécurisées, des barrières automatiques installées

Atlantique car elle précède le démarrage de la nouvelle campagne céréalière et l'acheminement ferroviaire des marchandises vers les silos.

En parallèle à ces travaux ferroviaires, le secteur va connaître des aménagements routiers menés par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle. « Nous avons passé une convention de maîtrise d'ouvrage avec la CdA, souligne Sandrine Petit, pour que les travaux intègrent nos besoins et contraintes respectifs. L'objectif de la CdA est le même que le nôtre, la sécurisation et la fluidification du trafic à cet endroit qui peut compter jusqu'à 1 500 poids lourds par jour pour la desserte des différents sites industriels ». L'ensemble des travaux, ferroviaires et routiers, représente un budget de 1,5 million d'euros dont 900 000 euros uniquement consacrés au volet ferroviaire.



PATRIMOINE PORTUAIRE

Optimiser les espaces disponibles

Avec un domaine terrestre de 276 hectares, Port Atlantique La Rochelle est un site compact disposant d'assez peu d'espaces disponibles, d'où la nécessité de les optimiser pour développer de nouvelles activités.



La déconstruction du bâtiment précédemment occupé par CABD* (Compagnie Atlantique des Bois Dérivés) a été mise en œuvre du fait d'une triple conjonction : la fin de l'autorisation d'occupation temporaire dont disposait l'opérateur, le surdimensionnement des locaux si la poursuite d'activité y avait été envisagée et la vétusté du site.

Si cette opération voit disparaître un bâtiment qui a marqué un pan de l'histoire du Port, puisqu'il s'agit d'une partie des anciens chantiers navals, elle libère un espace de 11 000 m². Un projet de développement portuaire est déjà en cours pour occuper cette surface, sa nature devrait être dévoilée dans les prochains mois.

Démarrée en novembre, la déconstruction s'est faite en concertation avec Ocea, qui occupe le bâtiment contigu, pour lui assurer une parfaite continuité d'exploitation.

Achevée courant mars, cette déconstruction aura fait appel à la technique du grignotage pour les éléments béton, au démontage pour les éléments métalliques de charpente, avec un important travail de tri effectué sur place. Le béton y a été concassé avant d'être orienté vers les filières de valorisation et être réutilisé en sous-couche routière ou en matériau pour le bâtiment.

Avant d'être mis à disposition de son futur opérateur, le site sera livré sous la forme d'une plateforme compactée dans l'attente de la définition du projet à venir et conservera le mur qui constituait l'ancienne digue de la jetée sud.

*CABD est maintenant implantée à l'extérieur du Port, boulevard Emile Delmas.



Marc Nottebart et Benoît Courtioux, l'ancien et le nouveau directeur de la Scierie de l'Atlantique

Directeur de la Scierie de l'Atlantique

Rencontre avec deux directeurs de la Scierie de l'Atlantique, l'ancien et le nouveau. Le premier a cédé sa place au second pour prendre une retraite bien méritée, non sans avoir transmis à son successeur de précieuses connaissances acquises au fil des années passées dans l'entreprise.

Marc Nottebart est à la retraite depuis le 1^{er} janvier 2019. C'est à cette date qu'il a quitté les effectifs de la Scierie de l'Atlantique et le poste de directeur qu'il y occupait depuis dix-huit ans. Avec cette nouvelle vie qui est maintenant la sienne, son amour du bois ne l'a pas quitté, un matériau dont il ne peut pas se passer, confie-t-il : « J'ai à la maison de nombreux outils pour travailler le bois et je consacre pas mal de temps à réaliser des meubles pour mes enfants et petits-enfants ». Le bois n'était pourtant pas le domaine de prédilection de Marc Nottebart à ses débuts. « Ma spécialité de départ, c'est l'électricité », précise le jeune retraité. Rouennais d'origine, il a entamé sa carrière comme dessinateur industriel au sein du groupe Alstom au Petit-Quevilly (Seine-Maritime), où il est resté plus de dix ans. « Grâce à des contacts familiaux que possédait mon épouse avec François Pinault alors à la tête du groupe éponyme, j'ai intégré la scierie Ouest Bois à Cheviré, près de Nantes. J'y ai tout d'abord été contremaître sur la chaîne de production avant de monter en grade pour occuper le poste de directeur adjoint puis de directeur, l'ensemble représentant une dizaine d'années de ma carrière ».

La Scierie de l'Atlantique, un site qui a su s'adapter

En 2000, Marc Nottebart a été recruté pour prendre la direction de la Scierie de l'Atlantique. « Marc Héritier, président du groupe Provost dont fait partie le site rochelais, est venu me chercher pour remplacer le précédent directeur ». En dix-huit

ans, la Scierie de l'Atlantique a su s'adapter pour résister à l'évolution du marché, contrairement à nombre de ses concurrents. « Lorsque je suis arrivé, il y avait une scie et quatre séchoirs. Aujourd'hui, l'outil de production se compose de deux scies et quatorze séchoirs ». L'effectif a aussi évolué passant de vingt-trois à dix-huit salariés du fait de changement dans l'organisation et la technique. « Notre scierie a comme beaucoup d'autres connu ses années de gloire avant le krach boursier de 2008. À cette période, le travail s'effectuait en deux-huit ce qui n'est plus possible aujourd'hui compte tenu de la baisse des volumes de sciages sur les bois exotiques ». Une baisse qui s'explique par le fait que les fournisseurs exportateurs transforment de plus en plus le bois sur place dans les pays d'origine, en Afrique de l'Ouest et Afrique centrale. « Si la Scierie de l'Atlantique a su tirer son épingle du jeu, c'est en bonne partie en raison de son implantation dans l'enceinte même du Port et des caractéristiques nautiques de ce dernier. Ouest Bois, où j'ai travaillé avant, avait un gros potentiel, mais freiné par la nécessaire remontée de la Loire pour les navires transportant le bois jusqu'à Nantes. Et l'autre élément qui a permis à la scierie de maintenir le cap, c'est la création par Marc Héritier en 2010 d'Atlanwood, sur le même site. Dans un contexte de raréfaction du bois exotique, Atlanwood apporte une vraie valeur ajoutée aux déchets de bois de la scierie par la technique du lamellé-collé. Une bonne partie des chutes issues des grumes est récupérée, rabotée et collée pour en faire des produits destinés

à la menuiserie industrielle. Sur ce projet innovant, Marc Héritier a vraiment été visionnaire ».

Ses trois dernières semaines d'activité avant la retraite, Marc Nottebart les a consacrées à transmettre le flambeau à son successeur, Benoît Courtioux, à lui faire partager sa connaissance de l'entreprise et lui donner la vision la plus complète possible de ses nombreuses missions : organisation humaine et technique, relation clients, achat de matériel, de consommables, gestion des stocks, maintenance des machines, etc. « Il est malin, il apprend vite », résume-t-il.

« Marc m'a en effet passé le relais en me faisant bénéficier de son expérience, de sa maîtrise des différents rouages », confirme Benoît Courtioux qui occupe officiellement le poste de directeur de la Scierie de l'Atlantique depuis le 3 janvier. Agé de 41 ans, il est originaire et a grandi dans les Deux-Sèvres où il a suivi des études en maintenance des systèmes mécaniques, à Niort précisément. « J'ai commencé à travailler à 19 ans à la scierie du groupe Provost à Sausé-Vaussais, indique-t-il. J'étais au départ opérateur en charge de l'entretien des machines avant de gravir progressivement les échelons au fil des quinze années que j'ai passées là-bas pour finir affûteur. J'ai ensuite quitté ce milieu industriel pour le secteur du bâtiment où je suis resté sept ans comme chef d'équipe d'abord pour un constructeur de maisons à ossatures bois puis dans le gros œuvre. Cette expérience m'a permis d'apprendre à gérer l'humain, à manager le personnel. Alors que j'avais envie d'évoluer, Marc Héritier a eu vent de mon souhait de changer de poste et c'est ainsi qu'il m'a contacté pour que j'assure le remplacement de Marc Nottebart. C'est pour moi un nouveau métier, un challenge. L'objectif que je me fixe est de perpétuer et de développer la qualité de service que nous offrons à nos clients dans le sciage de bois tropicaux, environ 15 000 m³ chaque année ».

L'Escale Atlantique

Mise en page : PEUPLADES.FR
Impression : Imprimerie Mingot

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, Julien Chauvet, Alumarine, Benoit Le Foll.

ISSN 1252 - 7963

