

ÉDITO

ALIMENTATION ANIMALE



Michel Puyrazat
Président du Directoire

Agir sans attendre

Fin 2018, la France adoptait une stratégie de lutte contre la déforestation importée, afin de mettre fin en 2030 à l'importation de produits forestiers ou agricoles non durables contribuant à la déforestation.

La France confirmait ainsi vouloir jouer un rôle moteur dans le domaine de la lutte contre la déforestation importée.

La déforestation touche particulièrement les forêts tropicales des trois grands bassins forestiers d'Amazonie, du Congo et d'Asie du Sud-Est. Elle contribue significativement aux émissions de CO₂ et à la disparition de biodiversité.

L'Union européenne, qui serait responsable de 16% des déforestations mondiales, souhaite s'engager résolument dans cette voie avec l'adoption, le 13 septembre dernier, d'un projet de règlement contre la déforestation importée.

Si les discussions doivent se poursuivre avant de valider définitivement un cadre réglementaire qui s'imposera à tous au sein de l'Europe, avant une extension souhaitable à terme aux pays tiers, la place portuaire rochelaise a souhaité agir sans attendre.

Dès cette année, en cohérence avec l'engagement de transition écologique, de responsabilité sociétale et d'exemplarité, seul le soja brésilien issu de terres non déforestées et non converties est importé sur le Port de La Rochelle, qui accompagne financièrement cette rupture.

Résolument engagés contre la déforestation

En juin dernier, un accord tripartite a été signé entre le Port, plateforme logistique, Solteam, importateur, et EVA, manutentionnaire et stockeur. Leur engagement collectif : ne faire désormais transiter à La Rochelle que du soja brésilien durable, issu de zones non déforestées et non converties.



Déchargement de soja certifié non déforesté à l'Anse Saint-Marc

Le 8 août, le vraquier *Ultra Léopard* faisait escale à Port Atlantique La Rochelle au terminal de l'Anse Saint-Marc. Ce navire en provenance du Brésil, affrété par Solteam, déchargeait alors 30 000 tonnes de soja durable. « C'était une première et nous prévoyons un autre navire de ce type d'ici à la fin de l'année », note Guillaume Bettinger, dirigeant de la société importatrice. Le soja durable va devenir la norme du marché et c'est une bonne nouvelle en termes de responsabilité sociétale face aux enjeux climatiques. On ne peut plus faire comme avant ». Le 13 septembre, les eurodéputés ont d'ailleurs adopté un texte visant à interdire sur le territoire européen un certain nombre de produits* dont les importateurs ne pourraient pas prouver qu'ils sont issus de terres non déforestées ou non converties. Le soja en fait partie. Les importateurs devront ainsi démontrer, via une géolocalisation satellitaire, que les produits sont issus de telles zones. Ce texte pourrait entrer en vigueur début 2024, après un travail à mener en

commission pour harmoniser la position des États membres. « Pour notre part, souligne Guillaume Bettinger, nous ne souhaitons pas attendre l'évolution de la réglementation européenne pour nous engager dans une démarche vertueuse. Nous travaillons en partenariat avec l'organisation non gouvernementale Earthworm Foundation, qui qualifie notre marchandise comme provenant de zones non déforestées et non converties. Cette traçabilité et sa validation sont indispensables pour l'ensemble des parties prenantes. Nos fournisseurs procèdent à une surveillance satellitaire des parcelles, ainsi qu'à la vérification des provenances des graines de soja. C'est notre garantie de transparence, notre engagement pour la non-déforestation et la préservation de biotopes sensibles, comme par exemple la région de savane du Cerrado ou l'Amazonie. »

*Les produits d'importation concernés par l'interdiction : huile de palme, soja, café, cacao, bois, caoutchouc, maïs, animaux d'élevage (porcs, moutons, chèvres, volailles).

À retenir

8,5 M€

Le montant du cofinancement de l'Union européenne pour l'amélioration des accès nautiques.

3,5 M€

L'investissement consacré à l'aménagement du faisceau ferroviaire de La Repentie.

5 M€

Le coût des travaux de reconfiguration des terminaux nord du Port.



ORGANISATION

La direction Marketing et Patrimoine renouvelée

Début septembre, deux nouvelles recrues ont intégré la direction Marketing et Patrimoine de Port Atlantique La Rochelle : Jean-Baptiste Gouïin, comme directeur, et Julie Cosneau, en qualité de chargée de Marketing stratégique.

Avec l'arrivée de ces nouveaux talents au sein de l'autorité portuaire, le pôle marketing se renforce, le directeur et la chargée de mission ayant fait leurs armes dans le domaine. À 50 ans, Jean-Baptiste Gouïin dispose d'une expérience significative. Titulaire d'un diplôme d'école de commerce et d'un Master 2 « Supply chain management en milieu international », il a occupé différentes fonctions commerciales et marketing pendant plus de 15 ans pour le compte de prestataires en transport et logistique, tels que Geodis, Kuehne+Nagel ou DSV. Il y a dix ans, son



Julie Cosneau et Jean-Baptiste Gouïin

évolution de carrière l'a conduit à la tête de la direction commerciale et marketing du Grand Port maritime de Nantes Saint-Nazaire, où il a dirigé une équipe de 25 personnes. Des collaborateurs et collaboratrices spécialisés dans les divers domaines relevant du champ d'action de cette direction : le marketing stratégique (pour la veille filières, la politique tarifaire et les statistiques), le développement commercial sur les zones Europe, Caraïbes, Asie, Afrique et Amérique du Nord ainsi que la gestion des contrats d'occupation du domaine portuaire. Jean-Baptiste Gouïin a rejoint

le Port de La Rochelle motivé par une structure à taille humaine, un circuit décisionnel court, aussi bien en interne que chez les clients. « L'ADN de Port Atlantique La Rochelle m'a séduit, confie-t-il. Nous allons poursuivre le travail collaboratif déjà engagé sur nos filières et continuer d'évoluer avec nos clients et partenaires au sein d'un écosystème solide sur un territoire dynamique. »

Profil marketing également pour Julie Cosneau. Agée de 41 ans, elle est diplômée de l'école de commerce de Dijon et titulaire d'un Master « Analyses et études marketing » obtenu à Umeå en Suède. Ce qu'elle apporte à l'autorité portuaire, c'est un regard neuf. Elle a acquis son expérience dans des secteurs d'activité comme l'industrie cosmétique (5 ans chez Clarins) ou les produits naturels et biologiques, domaine dans lequel elle a collaboré pendant 12 ans chez Léa Nature en tant que chargée de marketing opérationnel. « J'ai développé les marques du groupe à l'international, notamment en Asie (Japon, Chine et Corée du Sud), en intégrant les aspects logistiques, réglementaires et financiers. » Sa mission pour le Port est de travailler à son positionnement national et international, analyser les filières pour anticiper leur évolution, être à l'écoute des clients et des marchés, promouvoir les services du Port et de ses acteurs.

AMÉNAGEMENTS

AMÉLIORATION DES ACCÈS NAUTIQUES

Le soutien de l'Europe



L'amélioration des accès nautiques : des enjeux de sécurité et de transition

Fin juin, l'Union européenne a annoncé son implication dans les travaux d'amélioration des accès nautiques du Port à hauteur de 8,5 M€, dans le cadre de l'appel à projets 2021 du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

Le soutien de l'Union européenne souligne tout l'intérêt d'un projet déterminant pour améliorer la sécurité des accès nautiques au regard de l'évolution de la taille des navires et aussi pour préserver la compétitivité du Port, port en eau profonde de la façade atlantique. L'approfondissement des accès maritimes participe par ailleurs à la dynamique d'évolution du territoire en matière de transition écologique en permettant la création d'infrastructures adaptées à la filière industrielle de l'éolien off shore.



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

TERMINAUX NORD

Des accès reconfigurés

La reconfiguration des accès aux terminaux nord du Port est l'un des axes forts de son projet stratégique 2020-2024 avec pour objectif principal la connexion entre La Repentie et les terminaux de l'Anse Saint-Marc et du Môle d'Escale.

Ce chantier d'envergure, qui a déjà débuté par le dévoiement des pipelines, sera marqué par une phase significative en février 2023. Sonnera alors la suppression d'une partie terrestre du viaduc du Môle d'Escale, infrastructure datant des années 30 et emblématique du Port. « Six travées de 70 mètres linéaires seront enlevées, note Sandrine Petit, cheffe du service Ingénierie au Port. Elles seront évacuées puis ferrallées, mais le célèbre macaron « Môle et viaduc président Christian Mörch » sera lui conservé et replacé sur le nouveau point d'entrée du viaduc. » La nouvelle connexion de 90 mètres de large réalisée à cet endroit franchira les canalisations desservant l'appointement pétrolier. Elle permettra aux opérateurs d'optimiser leur logistique pour les colis lourds via des terminaux directement reliés entre eux. Un atout concurrentiel de taille dans la perspective du futur champ éolien Yeu-Noirmoutier. Achevée à l'été 2023, cette opération de démantèlement et de connexion représente un investissement global de 5 millions d'euros.



Le dévoiement des pipelines : la première phase du chantier

PILOTAGE MARITIME
LA ROCHELLE-CHARENTEJean-Michel
Toupin change
de cap

Après vingt-cinq ans de bons et loyaux services, le pilote a quitté la station le 1^{er} octobre dernier. Avec 7 500 manœuvres à son actif, il a vécu l'évolution du Port.

Ce matin-là, assis devant une tasse de café, Jean-Michel Toupin revient sur sa longue carrière de pilote. Le Breton – il est originaire des Côtes-d'Armor – a obtenu le concours de pilote à La Rochelle en 1997, après être passé par l'École de la Marine marchande et avoir navigué sur les mers du monde pour plusieurs compagnies, atteignant le grade de commandant. Il a 32 ans lorsqu'il rejoint la station de pilotage maritime de La Rochelle. « Être pilote, c'est être marin tout en ayant une vie de famille préservée, souffle-t-il. Ça change la donne quand on a des enfants en bas âge. » À l'époque, la Charente-Maritime compte deux stations, une pour le port de commerce de La Rochelle, une seconde pour la rivière Charente. Elles fusionnent en 1999. Jean-Michel Toupin en a été le président de 2007 à 2011. Aujourd'hui, ils sont huit pilotes habilités à effectuer les 2 500 manœuvres annuelles sur tous les ports de La Pallice, Rochefort et Tonnavy-Charente.

« Nous intervenons en pleine mer, dans les bassins, en rivière..., explique Jean-Michel Toupin. Ça nous oblige à



14 septembre : Jean-Michel Toupin, à droite, à bord de son dernier navire, Celebrity Apex, aux côtés de Pascal Courtheoux, commandant de Port

maintenir un niveau d'excellence dans notre travail. » Depuis 2007, les pilotes ont accès à un simulateur de manœuvres basé à Nantes. « Le quai de Chef de Baie 4 n'existe pas encore, mais ça fait trois ans que l'on s'exerce grâce au simulateur. » Le Port aussi a évolué. Jean-Michel Toupin a vu la création de quatre nouveaux quais depuis son arrivée. Des navires de plus en plus grands aussi. « Les grands pétroliers étaient rares à mes débuts. Aujourd'hui, il y en a un par mois. 250 mètres pour 14 mètres de tirant d'eau, c'est très lourd à manœuvrer. Le Port de La Rochelle s'est beaucoup adapté ces dernières années, c'est passionnant de voir son évolution. »

Prêt pour sa « troisième carrière »

Si les pilotes maîtrisent parfaitement le Port et ses pièges, il reste des situations délicates. « Les jours de mauvais temps, c'est compliqué. La brume aussi rend les manœuvres difficiles. On a beau connaître le Port comme sa poche, on perd ses repères. » La Charente aussi a ses dangers. Étroite, elle exige beaucoup de

maîtrise technique. Par leur expérience, les « anciens » transmettent aux nouveaux pilotes.

Si Jean-Michel Toupin se souvient du premier bateau qu'il a piloté – « un navire de 90 mètres, j'étais très impressionné » – il a lui-même choisi celui avec lequel il allait clore sa carrière : un paquebot de 306 mètres !

Au terme de ses vingt-cinq années de pilotage, les souvenirs ne manquent pas. Parmi les plus marquants, l'entrée du Belem dans le Vieux-Port en 2008 ou encore des paquebots mythiques comme le Norway (ex-France) ou le Queen Elizabeth.

À l'heure du départ, Jean-Michel Toupin a passé la main à son successeur (lire L'Escale Atlantique n° 158). Patron de vedette au sein de la SNSM, il entend consacrer davantage de temps à cette noble cause. En parallèle, il se dit prêt à entamer sa « troisième carrière », celle de commandant de paquebot. La navigation et le voyage lui manquent. « À 57 ans, j'ai encore de belles années devant moi », conclut-il, le sourire aux lèvres, les yeux vers le large.

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE PORTUAIRE

Produire et consommer sa propre électricité

Après l'étude de potentiel, le projet de boucle énergétique d'autoconsommation collective sur le Port se poursuit. Les résultats de l'étude technico-économique sont communiqués cet automne et livrent un constat optimiste.



Les hangars 30 et 31 à Chef de Baie, solarisés

À la suite de l'étude de potentiel effectuée par Atlantech, tous les voyants étaient au vert. Une tendance qui se confirme avec les résultats de l'étude technico-économique, confiée à un groupement de bureaux d'études spécialisés et financée par le Port, qui a pour but d'observer toutes les données techniques, économiques et réglementaires du projet.

Dans sa démarche, le Port a réuni autour de la table plusieurs partenaires : des entreprises portuaires et voisines, dans la limite géographique d'un kilomètre comme l'impose la réglementation, ainsi que la Banque des Territoires.

Une vingtaine de surfaces (toitures de bâtiments et parkings) ont été identifiées comme présentant un fort

intérêt pour recevoir des panneaux photovoltaïques. Certaines contraintes sont toutefois à prendre en compte, comme le poids supplémentaire que les structures des bâtiments devront supporter ou encore le risque industriel lié aux marchandises stockées. Autre incertitude : la volatilité du prix de l'électricité. En effet, le porteur du projet se doit d'établir une projection sur vingt ans.

Pour lancer le projet en 2023, le Port sollicitera le Conseil de Surveillance et son Comité d'Audit dans les prochains mois. Reste à définir d'ici là si, dans un objectif de simplicité et de rapidité, le Port se lance seul dans l'aventure avant d'inclure les entreprises partenaires par la suite ou bien si toutes les parties concernées avancent main dans la main dès le commencement. Une mise en place plus longue, mais aussi plus ambitieuse.

Dans le premier cas, l'objectif de puissance cumulée des panneaux photovoltaïques pourrait être d'un mégawatt-crête (MWC), nécessitant un investissement de l'ordre de 1,5 million d'euros. Dans le second cas, la puissance totale pourrait s'élever à 2,4 MWC pour un investissement de 3,5 à 4 millions d'euros.



Sébastien Villeneuve



Sébastien Villeneuve, dirigeant d'AIS Elec

Sébastien Villeneuve est un chef d'entreprise qui va vite, très vite. En huit ans, il a su construire un groupe connu et reconnu qui maîtrise tous les savoir-faire des métiers de l'électricité, de la conception à la maintenance.

AIS Elec œuvre sur la place portuaire et au-delà. Située au cœur du Port, c'est une entreprise incontournable du milieu maritime et industriel. À sa tête, Sébastien Villeneuve, 40 ans, électricien de métier. Originaire de Saint-Nazaire, il effectue son apprentissage à la fin des années 1990 au sein de Shipelec. Il y reste jusqu'en 2002 avant de rejoindre Scales Services, où il officie comme responsable du service électricité.

En 2005, alors que le port de commerce de La Rochelle souhaite redynamiser le pôle de réparation et de construction navales et encourage l'implantation d'entreprises spécialisées, Shipelec décide d'ouvrir une agence à La Rochelle et la confie à Sébastien Villeneuve. Celle-ci devient autonome en 2010, rebaptisée AE Shipelec. Il entre au capital à hauteur de 25 %, avant de la reprendre

totalemment en 2014 et la renomme AIS Elec.

La société est déjà reconnue dans le milieu par les agents maritimes, la Chambre de commerce et d'industrie, Port Atlantique La Rochelle...

Le nouveau dirigeant décide de diversifier l'activité et de se tourner vers le secteur industriel. En 2015, il acquiert de nouveaux locaux au cœur de la zone portuaire et crée une extension pour l'atelier. Une quarantaine de personnes y travaillent aujourd'hui.

Depuis son installation à La Rochelle, AIS Elec est de plus en plus sollicitée dans la région bordelaise. Les clients expriment leur souhait de voir l'entreprise s'implanter localement. AIS Elec Bordeaux est créée en 2017. Aujourd'hui AIS Elec affiche un chiffre d'affaires de 3,7 millions d'euros, quand AIS Elec Bordeaux atteint le million d'euros.

Des savoir-faire internalisés

Depuis le début de son aventure entrepreneuriale, Sébastien Villeneuve a un objectif : dépendre le moins possible de sous-traitants. « Le but est de maîtriser toutes les compétences en interne. Nous avons notre propre bureau d'études, nos dessinateurs projeteurs, nos automaticiens, nos électrotechniciens... Internaliser permet d'avoir la maîtrise des coûts et des délais. C'est primordial lorsque l'on travaille dans des secteurs qui exigent une grande réactivité, comme le maritime ou l'industrie. Nous sommes joignables 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Quand on a cette exigence, on ne peut pas être tributaires des autres », explique le chef d'entreprise. Ainsi, en 2017, il crée Scalec, une entreprise entièrement consacrée au câblage d'armoires électriques. Un savoir-faire rare sur le territoire et donc très prisé. L'activité, actuellement hébergée au sein d'AIS Elec et donc un peu à l'étroit, s'installera en 2023 dans un nouveau bâtiment situé face aux locaux actuels à La Pallice. Cet investissement de 1,2 million d'euros permettra d'accueillir une dizaine de salariés sur une surface de 800 m².

Après un coup d'arrêt dû à la crise sanitaire de la Covid-19, Sébastien Villeneuve a repris en main le développement du groupe en faisant l'acquisition, en janvier 2022, d'un des sous-traitants d'AIS Elec, l'entreprise BMS basée à Bordeaux. Spécialisée dans les machines industrielles tournantes (réparation de moteurs électriques, alternateurs, moteurs moyenne tension...), l'entreprise apporte une compétence supplémentaire.

Toutes ces activités sont aujourd'hui regroupées sous la bannière du groupe Hecate Atlantique, dirigé par Sébastien Villeneuve, qui représente au total 70 salariés et 8 millions d'euros de chiffre d'affaires.

Un lien de confiance avec Sea Pole La Rochelle

Conscient de la complémentarité des entreprises de la place portuaire, le dirigeant a rejoint plusieurs instances, dont Sea Pole La Rochelle, aux côtés de huit autres acteurs majeurs de la réparation et de la construction navales. « Cette association permet d'entretenir des liens forts entre nos métiers. Chacun a sa spécialité, son savoir-faire. Il y a un lien de confiance qui se crée naturellement. Quand un bateau est en arrêt technique, on a besoin de tout le monde sur le pont. Bien se connaître facilite grandement les choses », explique Sébastien Villeneuve.

Si sa position lui offre aujourd'hui une vision à 360 degrés sur son métier, l'homme est toujours ravi de prêter main-forte sur le terrain. « Ma boîte à outils est toujours prête, souffle-t-il dans un sourire. Je suis un vrai passionné de l'électricité. Ça a commencé en 6^e avec les cours de technologie au collège. À 12 ans, je bricolais des circuits électriques dans ma chambre. Je n'ai jamais perdu cette passion. »

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, Julie Leboissetier.
Crédit Photos : Thierry Rambaud, Marie Guégan, Jean-Dominique Lamy, Yann Werdefroy.
ISSN 1252 - 7963

