

ÉDITO



Michel Puyrazat
Président du directoire

« L'ère de l'ébullition »

Fin juillet, le secrétaire général de l'ONU, Antonio Guterres, expliquait que l'air pourrait devenir irrespirable et la chaleur insoutenable si rien n'est fait pour enrayer la mécanique. Il déclarait : « *Le changement climatique est là. Il est terrifiant. Et c'est juste le début. L'ère du réchauffement climatique est terminée, place à l'ère de l'ébullition mondiale. [...] Cela ne doit pas entraîner le désespoir, mais l'action. [...] Nous pouvons encore empêcher le pire. Mais pour cela, nous devons transformer une année de chaleur ardente en une année d'ambition ardente.* »

Les mots sont forts, à l'image des tristes records de température constatés cet été qui confirment l'urgence à agir, et doivent être relayés.

Le projet stratégique 2020-2024 du Port identifie clairement la décarbonation des activités portuaires comme l'une des trois orientations majeures de l'établissement. L'ambition de neutralité carbone à l'horizon 2040 est posée, la feuille de route est définie et les actions se mettent en place dans tous les domaines : production d'énergie renouvelable, efficacité du bâti, déplacements des personnes et des marchandises, écologie industrielle territoriale, éco-conception, puits de carbone, sobriété, numérique responsable...

Mais il nous faut encore accélérer. Le développement de l'autoconsommation collective énergétique sur la place portuaire, prochainement opérationnelle, illustre parfaitement cette marche en avant, de même que l'engagement de l'électrification des postes à quai pour les navires.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



La boucle d'autoconsommation électrique en voie d'être bouclée

Produire et consommer sa propre électricité, telle est la finalité du projet de boucle énergétique à l'échelle de la communauté portuaire. Un projet qui devient concret et qui prend tout son sens dans le cadre du programme « La Rochelle Territoire Zéro Carbone » dont le Port est partie prenante.



Deux des sept hangars portuaires concernés par la solarisation

Les surfaces retenues pour être solarisées et alimenter la boucle énergétique portuaire sont au nombre de huit : sept hangars (H3, H6, H7, H14, H17, H24 et H32), ainsi que le parking de la Maison du Port qui verra la construction d'une ombrière. La puissance cumulée des panneaux photovoltaïques ainsi installés délivrera 2,5 MWC, soit un peu plus que la puissance délivrée par les 15 000 m² solarisés sur le toit de la base sous-marine.

« Cette production permettra de couvrir environ 20 % des besoins en électricité de cinquante points de livraison de la zone portuaire », note Bernard Plisson, directeur de la Stratégie et de la Transition écologique à Port Atlantique La Rochelle. Dans le cadre de ce projet, le Port conserve l'une de ses missions principales, à savoir la gestion du patrimoine avec la rénovation et le renforcement des toitures de hangars pour qu'elles soient en mesure de recevoir les éléments photovoltaïques.

La phase opérationnelle du projet prévoit à ce stade la création d'une société à objet spécial, en charge de construire, exploiter et maintenir les installations photovoltaïques. L'autorité portuaire en sera l'associée unique ou majoritaire,

son Conseil de Surveillance devant se prononcer sur cette création fin septembre. « Cette société sera propriétaire des kilowatts-heure produits. Elle aura pour fonction de fournir en électricité à un prix compétitif ses clients parmi les gros consommateurs d'électricité de la place portuaire. Dans les prochains mois, elle lancera un marché global de performance afin de retenir un énergéticien en charge des travaux, de l'exploitation et de la maintenance. »

Avant la construction et la mise en service des centrales photovoltaïques, interviendra la rénovation du bâti. « La direction Marketing et Patrimoine du Port engagera un chantier de deux ans et demi à partir de l'année prochaine, tenant compte d'un planning progressif pour ne pas pénaliser l'exploitation de ces surfaces de stockage par les opérateurs portuaires ».

Représentant un investissement de 2,6 millions d'euros, la réalisation des huit unités de production électrique renforce la contribution du Port à l'écosystème territorial. À terme, sa société à objet spécial pourrait rejoindre la future société d'économie mixte dédiée à l'énergie, actuellement en projet au niveau de l'agglomération rochelaise.

À retenir

3,32 Mt

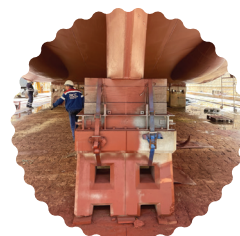
Le bilan définitif à fin juin de la campagne céréalière 2022-2023.

94 %

Le taux de satisfaction des clients du Port sur la qualité des infrastructures et des prestations.

100 t

La portance des nouveaux tins du Pôle de Réparation et de Construction Navales.



ENQUÊTE DE SATISFACTION CLIENTS

Un bon millésime

Le bilan 2023 de l'enquête clients réalisée par le Port affiche un niveau global de satisfaction de 94 %, appréciation portée à la fois sur la qualité des infrastructures et des prestations.

« Cette enquête qui a lieu tous les deux ans est la cinquième du genre, rappelle Julie Cosneau, chargée de Marketing stratégique à Port Atlantique La Rochelle. La méthodologie retenue est la même que pour les précédentes éditions, à savoir un questionnaire administré auprès des clients du Port par courriel, suivi le cas échéant d'une relance téléphonique. Cette année, un des objectifs majeurs a résidé dans l'enrichissement de la base de données clients avec l'ajout d'une cinquantaine de contacts, cela afin d'avoir une remontée terrain plus pertinente. 251 contacts représentant 153 entreprises ont été sollicités avec un taux de réponse de 43 %. »

Au cours de cette enquête, les clients du Port ont été sondés sur huit grands items avec des questions fermées ou ouvertes à commentaire et la mesure de nombreux indices : la préparation de l'escale et



l'arrivée du navire dans le Port ; les infrastructures terrestres ; l'accueil des entreprises et la gestion domaniale ; la gestion globale des déchets sur le Port ; les prestations du Pôle de Réparation et de Construction Navales ; la perception générale du Port ; l'accompagnement des équipes du Port ; la communication. Notons sur ce point que 97 % des répondants abonnés à L'Escale Atlantique soulignent en apprécier le contenu.

Au-delà du taux de satisfaction globale qui ressort de l'enquête clients, la progression des résultats permet de confirmer l'impact des actions correctives en cours ou déjà mises en œuvre, mais aussi d'identifier les points de vigilance qui feront l'objet d'analyses et d'actions d'amélioration dans les prochains mois.

Retrouvez la synthèse de l'enquête de satisfaction clients sur www.larochelle.port.fr

AML

Des surfaces de stockage supplémentaires

Au printemps, c'est le hangar M7 qui s'est érigé sur le terre-plein de Chef de Baie. Au début de l'été, le M6 lui a emboîté le pas. Ces deux nouvelles surfaces, de 3 000 m² chacune permettent de répondre aux besoins des clients d'AML. Un investissement de 1 million d'euros pour l'opérateur, s'inscrivant dans un plan de modernisation de ses outils démarré en 2021.

Pour Pierre Cornier, responsable commercial de la filiale rochelaise du groupe Maritime Kuhn, ces nouvelles structures sont un gage de compétitivité : « Leur atout principal réside dans leur emplacement bord à quai, insiste-t-il. Les cadences de manutention des marchandises en seront d'autant améliorées avec un temps d'acheminement réduit depuis le navire, en

comparaison avec les entrepôts répartis sur le Port plus éloignés des terminaux. »

Au-delà de cet aspect, les deux nouvelles unités d'AML répondent aux contraintes du marché. « En matière de stockage, les ports européens sont à saturation. Une donnée qui découle de la crise énergétique que subissent nos clients finaux. De fait, ils produisent en flux tendus et ont donc besoin de capacités de stockage en amont. » À cela s'ajoute la taille croissante des navires et l'augmentation des volumes transportés que l'opérateur doit absorber rapidement à chaque escale. « Pour nous, pas de capacités de stockage, pas de trafic », résume Pierre Cornier.

S'adapter au marché, certes, et aussi tenir compte des spécificités de la marchandise : « M6 et M7 sont

dotés d'un procédé constructif permettant d'éliminer la condensation. Les marchandises sont ainsi maintenues au sec, un critère qualité essentiel pour des matières premières sensibles ».



PÔLE DE RÉPARATION ET DE CONSTRUCTION NAVALES

FORME DE RADOUB N°2

Les feuillures du bateau-porte remplacées

Afin d'assurer l'étanchéité de la forme de radoub, le bateau-porte prend appui sur des éléments métalliques appelés feuillures, fixées sur la partie maçonnée de l'ouvrage. Ces dernières ont été remplacées dans le cadre d'une opération de maintenance.

« Pour que les techniciens puissent intervenir, il était nécessaire que la forme de radoub soit à sec,

note Mathieu Darsonville, adjoint à la cheffe du service Ingénierie au Port. Une structure provisoire déportée a donc été créée et installée permettant au bateau-porte de s'y appuyer le temps des travaux pour procéder, après assèchement de la forme, à l'enlèvement des anciennes feuillures et à la pose des nouvelles. »

Ces dernières sont composées de tôle en acier galvanisé de deux centimètres d'épaisseur, disposées à la verticale sur les deux parois de la forme, sur une hauteur de 11,60 mètres, et à l'horizontale en fond de forme sur 13,84 mètres de large.

D'un coût de 480 000 euros, l'opération a été engagée fin juillet pour s'achever mi-septembre. Son objectif : redonner à la forme de radoub n°2 un fonctionnement optimal pour répondre aux besoins d'exploitation.



COLLECTE DES MACRO-DÉCHETS

Des volumes en forte baisse

Engagé dans la préservation du milieu marin, Port Atlantique La Rochelle a collecté 17 tonnes de macro-déchets dans son enceinte depuis 12 ans. Avec la baisse au fil des collectes, l'évolution est encourageante et témoigne de la pertinence des actions mises en œuvre en lien avec TEO, partenaire qui pilote le programme Trait Bleu de réduction des déchets sur le littoral.

Collecte de macro-déchets dans le Bassin à Flot



Les sites portuaires ciblés pour ces interventions étaient jusqu'à présent au nombre de cinq : le Port de Service, le quai Lombard, l'Avant-Port, la digue de Chef de Baie et le Bassin à Flot. Au terme de l'année 2022, le bilan global du volume de macro-déchets collectés s'établissait à 418 kilogrammes contre une moyenne annuelle de 1 400 kilogrammes sur l'ensemble des collectes précédentes.

Alexia Fichou, chargée de Suivi environnemental à Port Atlantique La Rochelle explique cette baisse : « Il y a de toute évidence un lien de causalité avec l'amélioration des pratiques dans la gestion globale des déchets, à la fois par le Port et par les entreprises portuaires. L'optimisation de l'entretien

de la voirie est aussi un facteur clé. Les déchets concernés n'étant pas seulement issus de l'activité portuaire, mais également transportés par la mer, il faut aussi saluer l'efficacité des bacs à marée disposés sur une bonne partie du littoral dans le cadre du programme Trait Bleu. Ces bacs à marée invitent les citoyens à déposer les objets indésirables observés sur la plage. »

Pour réduire encore les volumes de déchets susceptibles de se retrouver dans le milieu naturel, le périmètre d'intervention a été élargi cette année. Aux cinq zones inspectées jusqu'alors, s'ajoutent maintenant le linéaire de digue à Chef de Baie situé entre le port de pêche et la plage, ainsi que la digue de La Repentie, hors zone de compensation.

CYBERSÉCURITÉ

FRANCE CYBER MARITIME

Le Port adhère

Créée en novembre 2020, l'association France Cyber Maritime fédère à ce jour soixante-dix membres autour d'un enjeu commun : la cybersécurité appliquée au monde maritime et portuaire. Sous le pilotage d'une dizaine d'administrateurs et avec le soutien du Secrétariat Général de la Mer et de l'Agence Nationale des Systèmes d'Information, l'association conduit ses missions à destination de ses adhérents.

« Univers spécifique constituant les points d'entrée commerciaux de la France, notre secteur maritime et portuaire est concerné à plus d'un titre par la cybersécurité, note Laurent Queyroi, chef du service Informatique et Systèmes d'Information au Port. Le risque zéro n'existant pas, il est nécessaire de se protéger toujours mieux face à des acteurs malveillants, de prévenir, anticiper, aller au-delà de la protection. Nous parlons ici de cyber-résilience. »

Au sein de France Cyber Maritime, Port Atlantique La Rochelle fait partie du collège « Utilisateurs » où l'on retrouve notamment Armateurs de France, Cluster Maritime Français, CMA CGM, Bolloré Ports. Il s'agit d'un espace d'échanges autour des outils numériques utilisés par chacune des entités, en connexion avec les membres des deux autres collèges de l'association : « Acteurs publics » et « Solutions ».



Les adhérents de chacun des collèges bénéficient de M-CERT (Maritime Computer Emergency Response Team), prestation d'information et d'assistance proposée par France Cyber Maritime.

Plus d'infos :

<https://www.france-cyber-maritime.eu>



NUMÉRIQUE

GEOPort : la géomatique au centre des échanges

Les 20 et 21 juin, Haropa Port a accueilli les journées GEOPort au sein de sa direction territoriale de Rouen. Une vingtaine de géomaticiens des grands ports de métropole, dont celui de La Rochelle, étaient réunis pour présenter leurs outils dédiés, à la croisée de la géographie et de l'informatique.



« Échanger nos bons procédés, c'est dans la nature même de notre métier », pose Aurélie Archambaud, administratrice SIG (Système d'Information Géographique) à Port Atlantique La Rochelle. Un état d'esprit qui résume l'objet de cette rencontre entre homologues. Lesquels exercent tous dans la géomatique, ensemble de technologies permettant de modéliser, de représenter et d'analyser un territoire donné pour en faire des représentations virtuelles : géolocalisation, imagerie spatiale, bases de données, SIG, web...

Port Atlantique La Rochelle participe à GEOPort depuis 2014. « Pour ma part, confie Aurélie Archambaud, c'était ma troisième participation, ma première datant de 2017 avec la découverte des locaux de l'Union des Ports de France à Paris et la présentation de la version 1 de SYREN, notre SIG. Avec Sandrine Petit, cheffe du service Ingénierie, nous avons cette année mis en avant les récentes évolutions de SYREN. D'autres ports ont aussi fait part de leurs innovations, comme Rouen qui a intégré à son SIG une fonction en temps réel indiquant les marées, courants et le signal AIS des navires. Le Havre, également, avec la représentation de son port en 3D, pour obtenir son jumeau numérique, façon Google Earth. »

Autant d'échanges d'expériences qui permettent aux uns de s'inspirer des avancées des autres, chacun comptant bien progresser encore à l'occasion des prochaines journées GEOPort. Il se murmure qu'elles pourraient se tenir à La Rochelle d'ici à 2025.



Elodie Le Blevenec, responsable de l'agence Sevenstar Yacht Transport La Rochelle

Depuis trois ans, la jeune femme gère avec passion et enthousiasme l'antenne rochelaise du leader mondial de transport maritime de yachts.

Elodie Le Blevenec baigne dans le nautisme depuis le plus jeune âge. Une naissance à Saint-Nazaire, des débuts à la voile à 5 ans, une enfance passée à l'étranger toujours à proximité de la mer et un patronyme qui dévoile des origines bretonnes. Après le bac, et un passage en fac d'économie, elle poursuit des études de commerce dans le secteur du nautisme et obtient une licence de cadre commercial du nautisme. Sitôt diplômée, elle enchaîne les expériences dans la vente et la location de bateaux, et passe son brevet pour devenir skipper. Son premier emploi est à La Rochelle au sein d'une entreprise qui propose des sorties en mer. Elle travaille ensuite en Australie, aux Antilles, crée une société de charter au Sri Lanka avec son conjoint. « J'ai toujours fait ça, je ne sais faire que ça et je n'aime que ça », confie-t-elle au sujet de son métier.

En 2017, après des années à l'étranger, Elodie et sa famille rentrent en France et s'amarrent à La Rochelle. Elle travaille deux ans pour Dream Yacht Charter avant de rejoindre Neel Trimarans pour qui elle développe le réseau de concessionnaires. En 2020, Sevenstar Yacht Transport la recrute pour gérer l'agence nouvellement créée à La Rochelle. La société, filiale française d'un groupe hollandais, est présente uniquement à Lorient jusqu'alors et décide de s'implanter au cœur de la côte atlantique. « La démarche de s'installer à La Rochelle fait sens, confirme Elodie Le Blevenec. Cette ville est un important hub logistique français. L'industrie nautique française, dans sa grande majorité, se trouve dans un rayon de 200 km autour de La Rochelle. »

Assurer un service clé en main

90 à 95 % des yachts construits dans ces chantiers partent à l'export. Aux États-Unis, dans les pays méditerranéens, en Asie, aux Seychelles... « Auparavant, Sevenstar Yacht Transport organisait cinq à six escales par an au départ de La Rochelle. Nous en sommes à treize chargements depuis le début de l'année, preuve du potentiel qui existe ici », explique Elodie Le Blevenec. Elle participe également à tous les salons nautiques en France et dans le monde pour rencontrer de potentiels partenaires et faire connaître ses services au départ de La Rochelle.

Pour développer l'activité, elle a d'abord activé ses réseaux. 90 % de ses clients sont des professionnels – chantiers et concessionnaires – 10 % sont des particuliers, qui veulent par exemple ramener leur bateau de Polynésie ou des Antilles. Toutes les typologies de bateaux sont prises en charge. Les yachts bien sûr, mais aussi les voiliers

de course, les bateaux militaires, les bateaux de service (barges, péniches)... « Les clients ne veulent pas avoir à gérer la logistique. Ils attendent un service clé en main, avec un interlocuteur privilégié. Comme j'ai moi-même travaillé dans un chantier avant ce poste, je peux me mettre facilement à leur place, identifier leurs besoins et leur proposer les meilleures solutions. »

« Être au cœur de l'écosystème »

Sevenstar Yacht Transport s'appuie sur l'armateur néerlandais Spliethoff dont elle est une filiale. Une flotte de 120 navires qui permet une réactivité à toute épreuve par rapport aux concurrents. Aujourd'hui, l'antenne rochelaise assure une ligne régulière vers les États-Unis (Baltimore et Palm Beach) avec un départ par mois. « Installer une ligne régulière demande beaucoup de travail. Ça revient à changer les habitudes, anticiper, s'assurer que la demande sera bien présente. Pour le client, cela offre une visibilité et une garantie, notamment sur les tarifs. » Ce travail exige également une coopération avec les autres métiers du Port. C'est pourquoi Elodie Le Blevenec a choisi d'adhérer à l'Union maritime, « pour être au cœur de l'écosystème. Nous sommes un maillon d'une immense chaîne qui implique beaucoup de monde, chacun avec ses compétences. C'est passionnant ! J'ai beau être souvent présente sur le Port au moment des chargements, je fais encore des découvertes. » Apprendre encore et toujours, chercher et trouver des solutions, créer de nouvelles routes, prendre en compte les problématiques environnementales, faire face à des demandes inédites sont les moteurs quotidiens d'Elodie Le Blevenec. « Mes journées sont bien remplies et ne se ressemblent jamais », assure-t-elle avec le sourire.



Elodie Le Blevenec

FORMES DE RADOUB Des tins de 100 tonnes

Les nouveaux tins de 100 tonnes, opérationnels au Pôle de Réparation et de Construction Navales, ont été mis en service à l'occasion de l'arrêt technique en forme 1 de la drague bayonnaise *Hondarra*, en raison de son poids. Ils ont été disposés sur la ligne centrale du navire. Ces tins dits « égyptiens » présentent une autre particularité en plus de leur portance : ferrailés en partie haute, le réceptacle ainsi constitué reçoit du sable lavable à la lance, ce qui permet d'ajuster au besoin le positionnement du tin sous le navire. Le bois situé au-dessus du sable est composé de deux couches d'essences différentes : la première en bois dur de type azobé, la seconde en bois tendre de type pin pour absorber les éventuelles aspérités et déformations de la coque.

L'arrêt technique de la drague *Hondarra* s'est effectué simultanément à celui de la drague rochelaise *Cap d'Aunis*, toutes deux entrées en forme le 7 juillet pour un double assèchement, puis une remise en eau prévue le 8 août pour leur sortie. Entre-temps, les spécialistes de la réparation navale réunis au sein du collectif Sea Pole La Rochelle étaient à pied d'œuvre sur les deux dragues : maintenance périodique pour *Hondarra*, diagnostic en vue de l'inspection des 35 ans en 2024 pour *Cap d'Aunis*.



L'Escale Atlantique

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.

Crédits photos : Thierry Rambaud,
Groupe Sica Atlantique, Haropa Ports,
Imagine Créations, DR.

ISSN 1252 - 7963

Mise en page : PEUPLADES FR

Impression : Imprimerie Mace

