Port Atlantique La Rochelle

L'Escale Atlantique

Lettre d'information mensuelle n° 140

JUILLET - AOÛT 2020

ÉDITO

Michel Puyrazat
Président du Directoire

« Irresponsable »

Le mot est lâché par le candidat écologiste à la mairie de La Rochelle à l'encontre du Port et de son projet d'aménagement, sa cible privilégiée pour le symbole qu'il représente. Cherchant à se démarquer à tout prix d'une collaboration passée, il tire un trait sur les très nombreuses avancées de l'établissement dans ce domaine et renie le rôle du Port dans l'engagement construit collectivement de neutralité carbone à l'horizon 2040.

Dans le même temps, *Reporterre*, support national qui se veut « impartial et non partisan » publie un article pour le moins surprenant, totalement à charge contre le Port, rempli d'erreurs et de désinformations. Il reprend à son compte sans vérification des éléments régulièrement distillés par le secrétaire général et le président d'une association rétaise, opposés depuis toujours au Port par dogme. Hasard du calendrier, sans doute.

En ces temps d'élections, à l'heure de la communication instantanée où tout le monde s'autoproclame expert, les limites à la démagogie s'évanouissent… Où se situe vraiment l'irresponsabilité ? N'est-elle pas dans le fait de tenir volontairement des propos alarmistes ? De relayer sans vérification de fausses informations ? De porter un jugement sans recherche d'objectivité ?

Le Port de La Rochelle a 130 ans. Il continuera d'accompagner l'évolution des besoins du territoire et de la société. Il continuera de s'engager résolument dans la transition écologique et énergétique, orientation majeure de son projet stratégique 2020-2024. Cela, il le fera, bien évidemment, avec responsabilité.

ANNIVERSAIRE

Depuis 130 ans, le Port accompagne le territoire

Le 19 août 1890, le président de la République Sadi Carnot inaugurait à La Pallice le nouveau bassin de commerce avec son avant-port et son écluse. Une réalisation achevée en seulement dix ans de travaux. Ce sera le début d'une évolution progressive du Port pour toujours répondre aux besoins du territoire.

Inauguration du bassin de commerce de La Pallice, le 19 août 1890

Avant la création du bassin de La Pallice, les opérations de commerce maritime se faisaient dans les bassins du centre-ville de La Rochelle. À la fin du XIXe siècle, ils ne répondront plus à la transformation du monde maritime qui voit les grands voiliers être peu à peu remplacés par les vapeurs d'une taille plus importante. Armateurs et Chambre de commerce lanceront dès 1870 le projet visant à réaliser un nouveau bassin, adapté à l'évolution du commerce maritime. Le projet faisant consensus parmi les acteurs économiques rochelais, l'État confiera une mission d'étude à l'ingénieur hydrographe Anatole Bouquet de la Grye portant sur l'exploration de la baie de La Rochelle. Dans son rapport, ce dernier mentionnera un marais proche des grands fonds, au nord de la pointe de Chef de Baie, au lieu-dit Marre à la Besse. C'est là que l'on créera le bassin à flot de La Pallice. Le 5 juin 1891, l'arrêté préfectoral ouvre officiellement le port de commerce de La Rochelle-Pallice à la navigation.

Le développement du Port entraînera celui de diverses activités annexes également créatrices d'emplois qui donneront lieu à l'extension de maisons ouvrières jusqu'à Laleu. Parmi les grandes dates de l'histoire du Port, on retiendra notamment la construction du môle d'escale à partir de 1931, destiné à l'accueil des paquebots transatlantiques pour le transport de passagers. Alors que se développent les importations pour répondre aux besoins de la population (charbon, engrais, céréales) on retiendra aussi, plus tard, en 1960, la construction du silo Lombard. Il deviendra l'un des outils adaptés à l'évolution de l'agriculture régionale désormais en mesure d'exporter une partie de sa production.

Devenu port autonome en 2005 puis grand port maritime en 2008, le Port poursuit ses principales missions dont l'aménagement et la mise à disposition d'infrastructures à destination des opérateurs portuaires. Il déroule aujourd'hui son troisième projet stratégique, pour la période 2020-2024. Vision d'avenir traduisant une volonté d'anticipation, et feuille de route pour la période qui s'ouvre, ce projet stratégique fixe les actions prioritaires à mener face aux nombreux enjeux et défis actuels : capacité d'adaptation à l'évolution des besoins du territoire et des entreprises, transition écologique et énergétique, transformation numérique, engagement sociétal.

À retenir

17
Le nombre de véhicules électriques à Port Atlantique La Rochelle.

950 m²
La surface du futur bâtiment administratif Picoty, rue de Béthencourt.

4,85 Mt
Le bilan de la campagne céréalière 2019-2020.

⊕ d'infos sur www.larochelle.port.fr

CAMPAGNE CÉRÉALIÈRE 2019-2020

Un excellent bilan

Avec 4,85 millions de tonnes exportées depuis La Rochelle, le bilan de la campagne céréalière 2019-2020 est le meilleur dans l'histoire du Port, malgré les mouvements sociaux et le contexte sanitaire inédit qui ont marqué la période. L'*Escale Atlantique* a recueilli le point de vue de Vincent Poudevigne, directeur général du Groupe Sica Atlantique et de Jean-François Lépy, directeur général de Soufflet Négoce.

Le quai Lombard opéré par Sica Atlantique

Vincent Poudevigne, directeur général du Groupe Sica Atlantique :

« Avec 2,90 millions de tonnes chargées, la campagne céréalière 2019-2020 compte parmi les meilleures de Sica Atlantique. Cette activité est à mettre en relation avec le niveau particulièrement élevé de la récolte française en 2019. Les exportations de blé tendre progressent de 30 % et dépassent 1,5 million de tonnes, avec l'Algérie, la Chine et la Côte d'Ivoire comme principales destinations. Les débouchés intra-communautaires se sont réduits, notamment en raison d'une demande en berne de la part du Portugal pour l'origine France en général. Sans surprise, les orges (600 000 tonnes, + 40 %), brassicoles ou fourragères, se répartissent entre l'Arabie Saoudite et la Chine. Le blé dur réalise, une fois encore, une belle performance avec plus de 300 000 tonnes, à la faveur d'une excellente qualité pour la fabrication de semoule destinée aux pâtes alimentaires et du retour aux achats du Maroc. L'Italie reste la première destination de ce produit. Cette campagne céréalière s'est donc déroulée de façon très satisfaisante, malgré quelques perturbations notables : fortes précipitations en automne-hiver, climat social dégradé en décembre-janvier, puis pandémie de coronavirus. Ces événements ont eu des incidences sur l'exploitation de l'outil portuaire, sans pour autant affecter le niveau des exportations.

Les regards se portent désormais sur la récolte 2020, annoncée en retrait par rapport à la précédente, notamment pour des raisons liées à une pluviométrie excessive pendant les semis puis à un déficit hydrique au printemps. Point positif, cette situation a causé un transfert d'une partie des emblavements vers le maïs, ce qui pourrait signifier un retour en force de ce produit sur la scène des exportations ».

Jean-François Lépy, directeur général de Soufflet Négoce :

« Via nos installations Socomac à La Pallice, nous allons réaliser notre record de chargement à 1,95 million de tonnes. Le précédent record remonte à la campagne 2014-2015 où nous avions traité 1,9 million de tonnes. En moyenne, nous exportons 1,5 million de tonnes depuis La Pallice. Les bons résultats de cette campagne sont à mettre à l'actif de notre nouveau silo de Chef de Baie et de sa connexion ferroviaire. Un outil qui permet une élévation des volumes dans la durée. 2019-2020 aura été une très belle campagne, dynamique, en dépit d'une période de conflits sociaux et du Covid-19.

À l'échelon national, la récolte 2019 a été très bonne en céréales d'hiver et particulièrement en blé tendre, avec un volume de 39,6 millions de tonnes (+ 16 % vs 2018), 2e récolte historique. La récolte d'orges a également été record (13,7 millions de tonnes, + 23 % vs 2018).

Au plan international, la compétition des blés russes a été moins intense que les années passées et a permis au blé français d'être compétitif sur ses marchés traditionnels du Maghreb (Algérie et Maroc) et de reconquérir une place importante en Afrique de l'Ouest. Nous avons noté le retour des achats de la Chine et de l'Egypte en blé tendre. Ainsi la campagne française d'exportation vers les pays tiers est un record en blé tendre à 13,5 millions de tonnes.

La nouvelle campagne dans l'Hexagone sera plus faible en volume, car impactée par la baisse de surface en céréales d'hiver dues aux conditions déplorables de l'automne, particulièrement dans l'hinterland de La Pallice. La moisson en orge d'hiver s'est accélérée avec le retour du beau temps. Sur les premières réceptions, la qualité semble correcte ».

Chef de Baie 1 opéré par Socomac Groupe Soufflet

PICOTY

Des projets rochelais concrétisés

Le nouveau bâtiment administratif en cours de construction

Rue de Béthencourt, c'est le nouveau bâtiment administratif de l'opérateur pétrolier qui est en construction. Rue de La Repentie, c'est une station GNV (gaz naturel pour véhicules) qui voit le jour.

En fin d'année, le personnel administratif de Picoty traversera la rue pour intégrer les nouveaux locaux. « *Nous avons pris la décision de quitter notre bâtiment historique vieillissant devenu particulièrement énergivore. Construit en 1970, les normes de l'époque n'étaient pas celles d'aujourd'hui* », résume Olivier Bourdut, directeur du site. Le nouveau bâtiment répondra aux normes RT 2012. Réparti sur trois niveaux, il développera une surface de 950 m². Il proposera deux terrasses, l'une au premier étage dans le prolongement de la salle de repos du personnel, l'autre au second dans la continuité de la salle de réunion. « *Pour accompagner l'évolution des mobilités, les collaborateurs disposeront d'un local deux-roues sécurisé et de bornes de recharge pour les véhicules électriques* ».

À l'automne, c'est la station GNV de La Repentie qui sera mise en service. Ce sera la septième sur les seize programmées aux couleurs du réseau Avia dans le grand Sud-Ouest. « *Ces stations proposent à la fois le gaz naturel liquéfié, GNL, destiné à une utilisation longues distances pour tous types de véhicules, et le gaz naturel comprimé, GNC, plus adapté aux courtes distances, les flottes de bus en particulier* ».

La station GNV rue de La Repentie bientôt opérationnelle

PILOTAGE LA ROCHELLE-CHARENTE

Un nouveau pilote maritime

Recruté lors du concours de mars dernier, Alexandre Bachy a pris ses fonctions de pilote maritime le 1er mai, en remplacement de Pierre Gloor parti à la retraite. Alexandre Bachy officie aux côtés de ses sept homologues de la station de pilotage. Il sera pleinement opérationnel au terme d'une période de deux ans effectuée en doublure, à bord de navires de taille croissante.

Du 9 au 12 mars, dans les locaux des Affaires Maritimes à La Rochelle, c'était jours d'examen pour Alexandre Bachy. Un examen qui réunissait deux autres candidats dans le cadre du concours pour le recrutement d'un pilote maritime à la station de La Rochelle, demandé par cette dernière aux services de l'État. Les épreuves se sont déroulées à l'écrit et à l'oral, en français et en anglais. « *L'écrit portait notamment sur la production d'un rapport de mer,* précise Alexandre Bachy, *avec des calculs de marée et de stabilité d'un navire, l'oral concernant les spécificités du site nautique, des Sables-d'Olonne à l'embouchure de la Gironde* ».

Dès son arrivée au pilotage le 1er mai, Alexandre Bachy a réalisé sa première doublure avec un pilote maritime confirmé, comme le veut le processus d'intégration. « *Au bout d'un mois,* se réjouit-il, *j'ai pris mon premier tour de service mais sur des navires de moins de 120 mètres à La Rochelle et de moins de 90 mètres sur la Charente* ».

Devenir pilote maritime, c'était pour ce Rouennais d'origine un véritable objectif de carrière. Il a pour cela attendu de comptabiliser les soixante-douze mois de navigation requis pour passer le concours, sans dépasser l'âge limite de 35 ans qui peut certes être porté à 38 ans. « *Après avoir quitté l'école de la marine marchande du Havre comme officier polyvalent première classe,* confie-t-il, *j'ai démarré ma carrière en tant qu'élève pour différentes compagnies maritimes, puis comme officier pont, officier machine et second capitaine pour Louis Dreyfus Armateurs dans le transport de vracs, la pose de câbles de télécommunications et le transport de pièces d'Airbus jusqu'en 2016. J'ai ensuite intégré la Maritime Nantaise au poste de second capitaine, puis TSM pour du remorquage hauturier avant de commander un ferry à Saint-Pierre-et-Miquelon. Et dans l'attente de pouvoir passer le concours de pilote maritime, j'ai navigué à la Brittany Ferries* ».

Alexandre Bachy, pilote maritime

PÔLE DE RÉPARATION ET DE CONSTRUCTION NAVALE

Une offre commerciale élargie

Avec l'allongement du quai Camaret programmé à l'automne, le Port apporte une réponse aux besoins de ses clients pour l'accueil des navires à flot sur le site du Pôle de Réparation et de Construction Navale.

« *De 50 mètres, le linéaire du quai Camaret sera porté à 90 mètres,* indique Thierry Dumas, responsable d'exploitation. *Nous allons ainsi augmenter notre capacité d'accueil des navires pour compléter une offre commerciale que ne proposent pas nos principaux sites concurrents* ». Cette offre intervient en complément des prestations de location d'espace proposées sur l'aire de carénage mais à un coût moindre. Elle s'adresse aux clients souhaitant par exemple effectuer des essais moteur, procéder à des finitions après un passage sur l'aire de carénage ou toute autre opération ne nécessitant pas de séjourner sur cette dernière, avec la possibilité d'installer une base vie sur le terre-plein attenant, bord à quai. Elle concerne aussi les navires en attente de levée sur l'élévateur, les équipages pouvant débarquer en toute sécurité.

D'un coût de 80 000 euros, ce nouvel équipement intègrera par ailleurs deux cateways disposés dans l'alvéole de l'ancien sas couvert. Il s'agit de pontons de 8 mètres qui seront disposés à la perpendiculaire du ponton principal pour accueillir les unités nautiques du Port, *Cassiopée* et *Ville en Bois*.

Le quai Camaret dans sa configuration actuelle

VERS LE ZÉRO CARBONE

Une flotte de véhicules à faibles émissions

Avec le renouvellement de sa flotte de véhicules de service, le Port fait un pas supplémentaire vers le zéro carbone conformément à l'une des orientations phares de son projet stratégique 2020-2024. Ces dix-huit nouveaux véhicules (dix-sept électriques et un hybride) remplacent des unités thermiques et d'autres qui étaient déjà électriques.
Par rapport à la précédente flotte, ce renouvellement permettra de réduire de 6 tonnes les rejets de CO_2 émis sur une année.

Sept Zoé, huit Kangoo et deux biplaces Twizy, voici la commande passée par Port Atlantique La Rochelle auprès de Renault selon les règles des marchés publics, dans le cadre d'un contrat longue durée de cinq ans. Reste à venir le véhicule hybride, Clio ou Captur, réservé aux longs déplacements.

« *Les Zoé sont bleues pour rappeler les couleurs du Port,* note Stéphane Lafoy, responsable du service Achats et Gestion technique, *les autres véhicules sont blancs. Pour accompagner le déploiement de cette flotte, des espaces de rechargement ont été matérialisés au sol à proximité des bornes électriques via une signalétique spécifique, à la Maison du Port et sur quatre autres sites dans l'enceinte portuaire. Chaque borne peut desservir trois emplacements dédiés qui sont également à disposition gracieuse pour les véhicules électriques des salariés du Port et de ses prestataires. Avec une autonomie respective de 350 et de 271 km, les citadines et les utilitaires électriques que nous avons acquis répondent aux besoins de nos différents services en termes de mobilité, la moyenne quotidienne parcourue par ces véhicules sur le Port étant de 16 km* ».

Mathieu Lerat, 3e en partant de la gauche, aux côtés de ses collaborateurs sédentaires

Mathieu Lerat, directeur de DTM, et son équipe

Activité très encadrée au plan réglementaire, l'extraction de granulats marins répond aux besoins du secteur du bâtiment et des travaux publics comme à ceux de la culture maraîchère. DTM opère en mer sur des gisements autorisés avec ses deux navires sabliers : l'*André L* et le *Stellamaris*.

Ancien navigant dans la marine marchande, Mathieu Lerat a conservé l'esprit d'équipe. Il tient à se présenter avec ses collaborateurs sédentaires qui sont d'une certaine façon son équipage, tout comme les marins à bord des sabliers de l'armement DTM, l'*André L* et le *Stellamaris*, qu'il dirige également. Ces collaborateurs sédentaires sont Bruno Chevalier, en charge de la sûreté et de la sécurité, Sandrine Dubois, adjointe d'armement ; Eric Monfort, directeur technique ; Laurence Pillot, secrétaire, en télétravail le jour de l'interview.

Sandrine Dubois, quinze ans d'ancienneté dans l'entreprise, se rappelle de l'arrivée de Mathieu Lerat à l'été 2018, accueilli par son prédécesseur Patrick Kerverdo avec qui il a travaillé six mois en binôme avant sa prise de fonction le 1er janvier 2019. Une période de tuilage nécessaire pour bien appréhender un environnement complexe que Mathieu Lerat connaissait néanmoins déjà en partie pour avoir été auparavant chef mécanicien en contrat à durée déterminée à bord de l'*André L*. Cette expérience figure parmi les nombreuses autres que comptabilise le directeur à seulement 43 ans. « *Après une formation électrotechnique, je suis allé sur les bancs de l'école de la marine marchande à Nantes puis au Havre avant d'obtenir le diplôme de capitaine illimité,* se souvient-il. *J'ai commencé à naviguer comme élève officier en 1996 à bord d'un grumier qui escalait à La Rochelle. J'ai enchaîné, toujours dans la navigation, pour un site pétrolier en Afrique à l'embouchure du fleuve Congo et ensuite comme responsable technique à la Compagnie Maritime Nantaise. Une étape suivie d'une parenthèse dans l'architecture navale dans le cadre d'un projet de cargo à voile. J'ai aussi été expert maritime à La Réunion et second puis capitaine dans le golfe Persique et l'océan Indien pour le groupe Deme, expert mondial du dragage* ».

La période transitoire qui a vu la montée en puissance de Mathieu Lerat dans ses nouvelles attributions a coïncidé avec une évolution de l'actionnariat de DTM. « *Détenu à parts égales par le Groupe Libaud et GSM jusqu'en 2018, DTM est passé depuis intégralement sous pavillon GSM, entreprise filiale du groupe Heidelberg Cement, acteur mondial dans le secteur des matériaux de construction. Nous poursuivons le développement du savoir-faire de DTM qui est toujours d'extraire en mer, puis de transporter la matière première dans les ports, du Havre à Bayonne en passant par La Rochelle, où elle est débarquée par refoulement hydraulique vers les sablières, traitée et calibrée. Le temps de transport représente 90 % du temps d'exploitation de nos navires et l'extraction seulement 10 %. Ce sont en fait des bateaux de commerce dotés d'un outil d'extraction, l'élinde pouvant aller jusqu'à 40 mètres de profondeur pour l'*André L, *jusqu'à 45 mètres pour le* Stellamaris ».

Le Stellamaris, l'un des deux navires sabliers de l'armement DTM

« L'extraction de nouveaux gisements est soumise à des règles très strictes, exigeantes mais essentielles »

« *Trente-cinq marins constituent l'effectif total des navigants pour ces deux navires,* note Sandrine Dubois. *À bord, l'équipage est de sept personnes : capitaine, second, officier polyvalent, chef mécanicien, ouvrier mécanicien et deux matelots. Ils passent une semaine en mer, du mardi au mardi, puis disposent d'une semaine de repos, avec une relève qui se fait le plus souvent à La Rochelle* ».

Chaque année, l'armement DTM contribue à approvisionner les terminaux de l'Atlantique et de La Manche avec des granulats marins qui représentent 2 % du marché national des matériaux de construction et sont distribués pour moitié dans un rayon de 50 kilomètres autour des terminaux. « *L'extraction de nouveaux gisements est soumise à des règles très strictes, exigeantes mais essentielles. Chaque gisement fait l'objet d'autorisations administratives accordées par l'État, limitées à la fois dans la durée, dans l'espace et en volume d'extraction annuel,* poursuit Mathieu Lerat. *Pour pouvoir exploiter de nouveaux gisements, il faut d'abord se lancer dans des études longues, coûteuses et incertaines. Si elles s'avèrent positives, il faut ensuite constituer un dossier regroupant la demande de titre minier, la demande d'occupation du domaine maritime et la demande d'ouverture de travaux. Ce dossier ainsi que l'étude d'impact sont ensuite analysés par les services de l'État (DREAL, DDTM, Préfecture maritime), puis transmis au ministère après avis du préfet* ».

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, Lebrun.
ISSN 1252 - 7963

PEFC 10-32-3010