

ÉDITO



**Sandrine Gourlet**  
Présidente du Directoire

## Une action dans la continuité

Réunis le 25 juin pour la deuxième séance de la nouvelle mandature, les membres du Conseil de Surveillance ont notamment approuvé le rapport annuel de réalisation du projet stratégique 2020-2024. Décliné en trois orientations (" Pour une logistique toujours plus performante ", " Vers le zéro carbone ", " L'innovation au cœur de l'action ") et comportant trente actions, ce projet stratégique affiche un taux global de réalisation de 78 %. Un taux que les membres n'ont pas manqué de saluer, alors que sa mise en œuvre se poursuit. Si les objectifs ainsi définis sont en grande partie atteints, une nouvelle feuille de route se prépare maintenant avec la perspective d'élaboration du projet stratégique 2025-2029. Sa méthode et son calendrier ont été soumis au vote lors de cette séance du Conseil de Surveillance et approuvés à l'unanimité. A l'issue d'une large concertation, le futur projet stratégique devrait être validé en juin 2025, dans la continuité du précédent.

Continuité également, lors de cette séance, avec la reconduction dans leur fonction de deux membres du Directoire. Saluons à ce titre Bernard Plisson, directeur de la Stratégie et de la Transition écologique, et Nicolas Menard, directeur des Infrastructures, pour leur nomination. Ils poursuivent leur mission, à mes côtés.

A l'issue de cette séance, les membres du Conseil de Surveillance ont pu appréhender concrètement l'évolution du Port. Une visite terrain a permis à chacune et chacun de voir ou revoir les aménagements réalisés et de se projeter vers le Port de demain avec les projets en cours.

VOIES VERTES

## Une première tranche opérationnelle

Dans le cadre du volet " mobilité décarbonée des personnes " contenu dans son projet stratégique, le Port a engagé le déploiement de voies vertes, solution principalement retenue en faveur des déplacements doux dans l'enceinte portuaire. La première tranche de voie verte est en service depuis début juin.



La Repentie-Maison du Port : la 1<sup>ère</sup> voie verte en service sur le Port

1,5 kilomètre, c'est la longueur de la voie verte reliant La Repentie à la Maison du Port. « D'une largeur d'environ 3 mètres, elle est exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés et des piétons, bidirectionnelle et séparée de la chaussée », note Brice Dieu, responsable Voiries et Matériaux au Port. Début 2025, c'est une deuxième voie verte intra-portuaire qui sera proposée aux piétons et cyclistes, développée sur 1,7 kilomètre entre l'accès Champlain et la Maison du Port, via le pont tournant. Ces nouvelles infrastructures, disposant d'une signalétique et d'un marquage au sol spécifiques, seront ensuite progressivement complétées par le déploiement de portillons dédiés aux accès piétons et deux-roues, répondant au double objectif de sûreté et de sécurité (amélioration des contrôles des accédants et dissociation des cheminements par usage aux accès).

Intégrées au schéma directeur d'aménagement portuaire, les voies vertes font partie d'un ensemble dédié aux mobilités douces. En complément de ce dispositif, seront également aménagées des zones de rencontres et des voiries partagées, sur les portions dont la configuration ne permet pas la

continuité de la voie verte. La zone de rencontre représente une section constituant un espace affecté à la circulation de tous les usagers. Les piétons sont alors autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules, dont la vitesse est limitée à 20 km/h. À ce stade, deux zones ont été identifiées : l'une au niveau de l'entrée de l'opérateur AMLP, l'autre au niveau du parking intérieur et extérieur de la Maison du Port. La voirie partagée se caractérise pour sa part par un espace en zone 30, commun aux cyclistes et usagers motorisés, sans voies dédiées. Les sites pressentis à ce jour : la rue de la Côte d'Ivoire devant l'entrée du Pôle de Réparation et de Construction Navales ; la rue de la Côte d'Ivoire entre le parking AMLP et le pont tournant et, enfin, la jonction entre le parking Jeumont et le boulevard Emile Delmas.

Le programme pluriannuel d'investissement du Port prévoit le déploiement des mobilités douces par des mises en service échelonnées. Les prochaines réalisations concerneront la chaussée de Ceinture Est à l'horizon 2025 et la chaussée de Ceinture Sud en 2026.

À retenir

**3,9 Mt**

Le volume global de céréales exporté pendant la campagne 2023-2024.

**2,15 Mt et 1,75 Mt**

La part respective des opérateurs céréaliers Sica Atlantique et Socomac, traitée pendant la campagne 2023-2024.

**+ 16 %**

L'évolution par rapport à la précédente campagne céréalière.



## CAMPAGNE CÉRÉALIÈRE

## Regain d'activité

**Au terme de la campagne 2023-2024, l'exportation de céréales depuis les terminaux de Port Atlantique La Rochelle reprend des couleurs. Comparée à la précédente, la campagne qui vient de s'achever affiche une hausse de 16 %, à 3,9 millions de tonnes. Un volume qui traduit un regain d'activité en lien avec la normale, comme le confirment les deux opérateurs céréaliers présents sur le Port : Vincent Poudevigne, directeur général du Groupe Sica Atlantique et Jean-François Lépy, directeur général de Soufflet Négoce by InVivo.**

**P**our Sica Atlantique, la campagne agricole 2023-2024 a connu un démarrage lent. Après des mois de juillet et août bien plus faibles que les campagnes précédentes, les exportations ont connu une baisse brutale jusqu'à mi-décembre. Au fil des mois, une forte demande en provenance de la Chine a permis de relancer l'activité. « *Les exportations ont été tirées par les orges fourragères avec 650 000 tonnes, essentiellement chargées sur le premier semestre de la campagne, avec une hausse significative des volumes par rapport à la campagne précédente, et ce principalement vers la Chine* », commente Vincent Poudevigne.

## « Des partenariats solides avec nos clients »

Les partenariats solides de ses clients avec la Chine, l'Afrique de l'Ouest et l'Algérie ont permis à Sica Atlantique de dépasser les 2 250 000 tonnes pour cette campagne, en cumulé pour les sites de La Pallice et Tonnay-Charente, avec 2 150 000 tonnes pour La Pallice. La Chine est la principale destination de l'opérateur avec près de 800 000 tonnes, puis l'Afrique du Nord et de l'Ouest avec 850 000 tonnes, tous pays confondus. La première destination européenne demeure le Royaume-Uni avec 55 000 tonnes. C'est une campagne très orientée pays tiers (près de 90 %). La part des approches ferroviaires, quant à elle, se maintient à un bon niveau (35 %).

Malgré ce regain d'activité, des défis persistent pour l'avenir, confie Vincent Poudevigne : « *les conditions météorologiques lors des semis interrogent sur les rendements de la prochaine campagne. Les espèces semées ont évolué en termes de répartition : moins de blé tendre, mais plus d'orges, de maïs, de blé dur et de tournesol. Il demeure alors nécessaire pour Sica Atlantique de rester flexible et de s'adapter pour maintenir sa position sur le marché mondial des céréales.* »



Appareillage du vraquier CMB Matsys depuis le quai Lombard

Du côté de Socomac, filiale de Soufflet Négoce by InVivo, c'est un volume de 1 750 000 tonnes qui a été traité, « *une campagne en ligne avec la normale, selon Jean-François Lépy. L'activité a été régulière, portée par la Chine avec plus de 500 000 tonnes et un mix Europe-Afrique de l'Ouest.* »

Ce tonnage se compose à 55 % de blé, 20 % d'orge fourragère, 15 % de maïs et 10 % d'orge de brasserie. Déjà impacté sur la campagne précédente, le programme ferroviaire de l'opérateur reste un point de vigilance, selon lui : « *un certain nombre de trains non réalisés nous a fait perdre 150 000 tonnes* ». Au global pour Socomac, on peut donc dire que la campagne a été animée par la Chine avec des chargements importants en orge fourragère et blé jusqu'en avril.

## « Nous sommes capables de vendre un bateau pour un chargement sous quinzaine »

« *Concernant les perspectives pour la prochaine campagne, elles ne sont pas bonnes en raison des conditions climatiques à l'automne qui ont impacté les semis de blé, orge d'hiver et blé dur, analyse Jean-François Lépy. Quant aux semis de printemps, orge, maïs et tournesol, ils se sont faits en retard, là encore du fait d'une pluviométrie record. Les cultures risquent d'être exposées aux températures chaudes et sèches de l'été, obérant le potentiel de rendement. On prévoit ainsi une baisse assez drastique des volumes, de 20 à 25 % sur le blé. Globalement, on estime pour 2024-2025 la prochaine récolte de blé tendre à 29 millions de tonnes à l'échelle de la France, après une année correcte à 35 millions de tonnes.* »

Aux conditions météorologiques, s'ajoutent des conditions de marché particulières, poursuit le directeur général. « *En sortie de La Rochelle, nous avons jusqu'à présent des destinations régulières et récurrentes comme l'Afrique de l'Ouest grâce à nos blés meuniers de qualité. La plupart des acheteurs publics ou privés au monde achètent depuis quelques années selon un cahier des charges multi-origines. Le trader va charger sur des raisonnements économiques, à l'exécution de bateau vers l'origine la moins chère, la France devenant une variable d'ajustement. Notre programme de vente aujourd'hui à l'international, c'est moins d'un mois et demi. Mais nous sommes de bons élèves et capables de vendre un bateau pour un chargement sous quinzaine, et cela peu d'origines savent le faire.* »

Face à ces perspectives incertaines, le Port saura faire preuve d'agilité et poursuivra son accompagnement des opérateurs.



Escale du Stargazer à Chef de Baie

## SAISSAGE-DÉSAISSAGE

# Une expertise Lecamus née de l'expérience

Le saissage et le désaisissage de colis lourds, *seafastening* en anglais, consistent à fixer des éléments sur le pont des navires après chargement ou à les en désolidariser avant leur déchargement. C'est le cas pour les bateaux de plaisance à l'export chargés à bord des cargos ou en préalable à la manutention des monopieux, ces éléments éoliens offshore destinés au parc éolien Yeu-Noirmoutier, actuellement en transit sur le Port.

Le *seafastening*, c'est un savoir-faire devenu l'une des spécialités de Lecamus, acquise au fil du temps. « Chaque mois, les cargos affrétés par Seven Star Yacht Transport, Soreidom & Caribbean Line ou Peter & May embarquant des unités de plaisance, c'est en moyenne deux escales. Nous intervenons sur la plupart pour des opérations de soudage afin d'éviter le ripage en mer des bateaux qui se trouvent en pontée, note Maxime Legendre, dirigeant de Lecamus. Pour le compte de DEME Offshore, nous assurons le même type de prestation mais version XXL. Au fil des rotations successives des navires Black Marlin et Blue Marlin, nous opérons sur ces chantiers hors normes pour désaisir les monopieux soudés au navire par découpe au chalumeau, avant de les remettre en place par soudage pour un nouvel acheminement d'éléments. C'est un travail de précision pour lequel nous répondons strictement au cahier des charges de DEME Offshore qui prévoit un contrôle non destructif à 100 % des soudures (CND). C'est aussi un travail nécessitant souplesse et réactivité nous faisant mobiliser vingt-quatre personnes, sept jours sur sept, H24, le temps de l'escale. Nous avons à ce titre renforcé nos effectifs et lancé de nouveaux recrutements de chaudronniers-soudeurs. »

Hub logistique pour l'éolien offshore, Port Atlantique La Rochelle a déjà fait ses preuves de 2021 à 2022 pour l'accueil des éléments en transit, à destination du parc éolien en mer de Saint-Nazaire. Filière à forte valeur ajoutée, l'éolien offshore profite à nouveau à l'ensemble de la communauté portuaire dans le cadre du parc Yeu-Noirmoutier : pour les escales de navires, l'occupation des quais et terre-pleins, la manutention et pour des prestations comme celles assurées par Lecamus.



Désaisissage de monopieux à bord du Blue Marlin

## AMÉNAGEMENT

## INTERFACES VILLE-PORT

## Un projet vertueux

Acquis par Port Atlantique La Rochelle, l'ex-restaurant La Jetée Sud, situé face à la Maison du Port, fait l'objet d'un ambitieux projet de réhabilitation. Il a été salué pour son excellence environnementale dans la cadre de la démarche Bâtiment durable Nouvelle-Aquitaine, dans sa phase conception.

« 74 points sur les 60 requis, c'est le score que nous avons obtenu pour notre projet de réhabilitation, avec l'attribution de la reconnaissance Argent décernée par une commission ad hoc, composée de professionnels du secteur de la construction (architecte, maître d'ouvrage, assistant à maîtrise d'ouvrage, entreprises du BTP...) », se réjouit Déborah Lefaux, responsable Technique et Travaux au Port.

Le référentiel Bâtiment durable Nouvelle-Aquitaine comporte 300 critères repartis selon 7 thématiques en lien avec la transition écologique et va bien au-delà de la charte propre au Port, déjà ambitieuse avec ses 30 items. « Nous avons étudié tout ce qui est possible pour progresser encore sur le plan environnemental, en partenariat avec des



Le projet de réhabilitation de l'ex-restaurant La Jetée Sud (vue non contractuelle)

spécialistes : réflexion sur le mode de chauffage avec 8 options envisagées, isolation biosourcée du bâtiment, menuiseries EnR\*, prise en compte de la biodiversité en lien avec la LPO, intégration d'un lot de dépose sélective des matériaux, création d'un atelier pour le traitement et le recyclage des matériaux in situ ... ».

Les prochaines étapes de la démarche Bâtiment durable Nouvelle-Aquitaine jugeront ce projet de réhabilitation dans sa phase livraison, puis dans sa phase exploitation. Cette dernière sera effective fin 2025, une fois achevée la reconfiguration du rez-de-chaussée redevient un restaurant, géré par le groupement de restaurateurs L'Astrolabe, Lili Bar, Nomad et Sababa, et une fois opérationnels le deuxième et le troisième étages occupés par des bureaux en location.

\*EnR pour énergie renouvelable. La fenêtre EnR récupère l'énergie qui s'échappe des bâtiments, permettant de conserver la chaleur en hiver et la fraîcheur accumulée pendant la nuit en été.



## EXPOSITION

## Un autre regard sur le Port

Port Atlantique La Rochelle s'est engagé dans le projet novateur "Osmose", en collaboration avec l'association KPA et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat. Une initiative qui vise à offrir à des jeunes de 16 à 25 ans, sans emploi ni formation, l'opportunité de s'impliquer dans un projet concret en découvrant une entreprise.



Elisabeth Roquebert et Enora Jeuland, stagiaires Osmose, sur le Port

Dans le cadre de ce programme, deux jeunes femmes, Enora Jeuland et Elisabeth Roquebert, ont rejoint en mars Port Atlantique La Rochelle pour mener à bien la mission qui leur a été confiée : concevoir et réaliser une exposition pour la présenter dans le hall de la Maison du Port.

Enora et Elisabeth ont, dans cette optique, interviewé des acteurs de la communauté portuaire pour mieux en appréhender les métiers. Ces entretiens, axés sur le thème "Quel regard portez-vous sur le Port ?", leur ont permis de nourrir leur réflexion pour élaborer une exposition en harmonie avec les spécificités du Port. Programmée jusqu'au 27 septembre 2024, cette exposition offre une vision alternative des métiers portuaires. Elle crée du lien entre le Port et la jeunesse, à travers le regard d'élèves de CM1/CM2 rochelais associés au projet.

Fer de lance du programme Osmose, l'association KPA a fêté ses cinq ans d'existence le 13 juin. Cinquante jeunes ayant expérimenté la belle aventure KPA ont été aux commandes de l'événement. Lequel a célébré le chemin parcouru par 312 jeunes, accompagnés au fil des ans. Un chemin basé sur l'exploration entrepreneuriale dans l'objectif de se construire un avenir. Pour Enora Jeuland, c'est en bonne voie : la jeune femme va intégrer le Port en septembre dans le cadre d'un contrat en alternance pour préparer un bachelors Qualité, Sécurité, Environnement.

Plus d'infos : [www.kpa-lr.fr](http://www.kpa-lr.fr)

Maison du Port  
141 boulevard Emile Delmas  
à La Rochelle.

Du lundi au vendredi, de 8h00 à 12h30  
et de 13h30 à 18h30.



## Antoine Mahon, nouveau pilote maritime

Entré à la station de pilotage La Rochelle-Charente le 1<sup>er</sup> juin, Antoine Mahon a largement fait ses armes comme navigant avant de se présenter au concours de pilote maritime. Motivé et déterminé, il réalise là un rêve d'enfant.

J<sup>e</sup>udi 6 juin, Antoine Mahon est de retour dans les locaux de la station de pilotage après sa première manœuvre de la journée. Une manœuvre effectuée à 8 heures pour l'appareillage depuis l'apponnement pétrolier du tanker *Bomar Ceres*, parti au mouillage en attente d'un ordre de l'affréteur. « J'étais en doublure avec le pilote *Thimothée Ponroy* comme le veut le parcours d'intégration, selon un programme échelonné sur quatre ans au terme duquel je serai autonome sur toutes les tailles de navires », confie la nouvelle recrue. Pendant plusieurs mois, Antoine est ainsi encadré par un pilote expérimenté, avec une limitation précise pour la taille des navires : les trois premiers mois, moins de 120 mètres de long à La Rochelle et moins de 90 mètres à Rochefort. Les six mois suivants pour La Rochelle : moins de 180 mètres de long s'il y a évitage et moins de 200 mètres dans le cas contraire. Avec une particularité pour le Bassin à Flot, compte tenu des spécificités du sas de l'écluse : moins de 16 mètres de large.

Le parcours de formation intègre également des sessions sur le simulateur de Nantes, outil digital partagé avec seize autres stations de pilotage françaises. L'environnement portuaire y est représenté numériquement à 360° et le simulateur reproduit des conditions réelles de manœuvre.

Avec l'arrivée d'Antoine Mahon à la station rochelaise, le processus de renouvellement des pilotes se poursuit. « En cinq ans, nous avons renouvelé la moitié de notre effectif, confirme Benjamin Vezin, président de la station. *Thimothée Ponroy* a été recruté en 2019, *Alexandre Bachy* en 2020, *Hubert Savatier* en 2022, et maintenant Antoine qui va succéder à *Thierry Warion*. » A La Rochelle comme dans toutes les stations de pilotage, le remplacement des anciens est anticipé pour faire face à la pénurie de candidats. Et l'un des leviers pour favoriser les recrutements est d'assouplir les conditions d'entrée au pilotage par des dérogations aux critères d'âge et/ou d'expérience fixés par la loi, à savoir : moins de 35 ans et 72 mois de navigation. « A La Rochelle, nous avons fait le choix

d'une dérogation sur l'âge pour candidater, porté à 38 ans, indique Benjamin Vezin. Pour notre dernier concours, nous avons ainsi trois candidats dont le plus âgé avait 36 ans. »

### Un concours aux épreuves denses et intenses

Antoine Mahon, pour sa part, a 34 ans. Il a à son actif 73 mois de navigation. Après l'Ecole nationale supérieure maritime où il a étudié entre 2009 et 2014, il a embarqué pour la première fois comme élève à bord du navire roulier *City of Hamburg*, navire transportant des pièces d'Airbus, puis à bord du *Pierre LD*, vraquier chargé de minerai de fer. Avant d'obtenir son brevet d'officier de quart machine et passerelle, il a ensuite navigué douze mois pour l'armement *Socatra*, armateur pétrolier français, principalement sur les Antilles. « *Promu officier de quart*, confie-t-il, j'ai embarqué à bord de barges *Breuil & Brion* pour le transport de pièces d'Airbus, de *Paillac* à *Langon*. Après mon diplôme d'études supérieures de la marine marchande, j'ai officié comme second capitaine pour l'armateur *Euronav*, à bord de tankers de 330 mètres. Des embarquements au long court qui m'ont amené dans le golfe Persique, en Afrique et en Chine.

Mon expérience de navigant s'est poursuivie à Marseille-Fos à bord de navires de soutage en tant que capitaine, pour s'achever avec *Corsica Linéa* sur des cargos mixtes passagers-fret où j'ai exercé comme lieutenant. J'avais alors atteint, et même dépassé, le temps de navigation nécessaire pour me présenter au concours de pilote maritime, mon rêve depuis l'enfance lorsque je voyais les pilotes à couple avec les gros navires, à Marseille ou en Corse. »

Devenir pilote maritime, une réelle vocation pour Antoine qui l'a motivé à passer le concours et à s'armer pour le réussir. « Mon temps de préparation ? Il a duré 34 ans, s'amuse-t-il. Plus sérieusement, j'ai bachoté de septembre dernier à février, jusqu'à 12 heures par jour. Le 29 avril, c'était le grand jour à la DDTM de La Rochelle, avec un jury composé d'un ancien pilote de chasse (le président), un inspecteur des affaires maritimes, un capitaine de navires, deux pilotes maritimes et un examinateur d'anglais. Quatre jours d'épreuves, denses et intenses, à l'oral et à l'écrit. Le 2 mai à 17h30, les résultats étaient promulgués. J'ai eu l'honneur de terminer premier de ce concours, une victoire que je dois à ma femme tellement elle m'a aidé dans la préparation. »

### Thierry Warion, près de 26 ans de pilotage maritime

Pétrolier, porte-conteneur, roulier, paquebot, avitailleur, Thierry Warion a connu quasiment toutes les catégories de navires au cours de sa carrière de navigant, de 1984 à 1998. Et du golfe Persique à la cote ouest de l'Afrique, en passant par la Méditerranée, les mers australes et celles du Nord, il en a vu des ports avant de devenir pilote maritime. C'est alors qu'il a commencé à officier à la station de pilotage de Charente pour servir les cargos en entrée et sortie des ports de Rochefort et Tonnay-Charente. Trois mois plus tard, la fusion de cette station s'opérait avec celle de La Pallice, créant une seule et même entité : le Pilotage La Rochelle-Charente. Parmi les temps forts de sa carrière de pilote maritime, Thierry Warion évoque volontiers la première sortie de *L'Hermione* à Rochefort en 2014 ou encore les remontées de la Charente au petit matin ou le soir : « Ce sont des instants précieux à vivre avec un jeu de

lumières toujours remarquable qui surprend aussi les capitaines des cargos », livre-t-il. Quant à la qualité première à avoir dans le métier, Thierry cite sans hésiter la constance en termes de concentration : « C'est tout l'enjeu pour réussir les manœuvres et tenir une longue carrière ».

Le 30 juin, c'est la date qu'il a retenue pour lever l'ancre en tant que pilote maritime. C'est certes une page qui se tourne, mais une autre va s'ouvrir avec le projet qu'il porte de se consacrer à la formation... dans le pilotage maritime. « A moins de 60 ans, j'ai encore de l'énergie », conclut-il.

