



Protégé et en eau profonde au centre de l'arc Atlantique français, le Grand Port Maritime de La Rochelle est un acteur majeur du développement économique du territoire, de la logistique des entreprises et de la transition écologique.

Contact :

Michel PUYRAZAT
Président du Directoire

141, boulevard Emile Delmas
CS 70394
17001 La Rochelle Cedex 1
Tél : +33 (0)5 46 00 53 60
contact@larochelle-port.eu
www.larochelle.port.fr

Contribution de Port Atlantique La Rochelle

EN BREF

Port Atlantique La Rochelle (PALR) salue la démarche « La mer en débat », lieu de dialogue et de concertation qui permet d'appréhender les différents enjeux et préparer l'avenir. Le Port accompagne les transformations des territoires et des entreprises. Il participe à la création de valeur, d'emploi et à la préservation du bon état écologique des milieux maritimes et terrestres.

Dans un contexte d'évolution du transport maritime, les capacités d'accueil des infrastructures portuaires, les couloirs de navigation, les chenaux, les zones de clapage des sédiments dragués et de mouillages doivent être maintenus.

Le développement des parcs éoliens en mer est indispensable à la souveraineté et la transition énergétiques de la France. La façade Atlantique doit s'inscrire pleinement dans cet objectif atteignable d'implantation de 11 GW d'éolien en mer sur cette façade en 2050. PALR est l'un des outils nécessaires pour y parvenir.

Le Port s'y prépare activement en adaptant ses infrastructures. Les changements en cours transforment également l'écosystème portuaire. Les nouveaux usages énergétiques y créent de nouveaux services et de nouveaux métiers. Poussée par l'ambition du territoire rochelais de neutralité carbone en 2040, la décarbonation des activités portuaires s'inscrit pleinement dans cet objectif.

Il est enfin indispensable de se préparer aux effets du changement climatique. Les actions et investissements portés par PALR facilitent l'anticipation des risques liés à ces changements, en particulier par la mesure de ses effets, la recherche, l'innovation et l'adaptation des ouvrages pour en diminuer la vulnérabilité et préserver ses capacités. Une organisation collective appuyée par le réseau scientifique permettrait d'améliorer le partage de connaissances et la préparation dans ce domaine.



PORT ATLANTIQUE LA ROCHELLE : AU SERVICE DU TERRITOIRE & ACTEUR DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE

Abrité par les îles de Ré et d'Oléron, Port Atlantique La Rochelle est un acteur logistique clé du territoire depuis l'inauguration des premières infrastructures il y a plus de 130 ans.

Outre ses filières historiques céréales, hydrocarbures et bois, PALR est aujourd'hui polyvalent et son trafic diversifié avoisine les 10 millions de tonnes par an.

Il génère plus de 1 700 emplois directs sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle pour plus de 16 400 emplois directs, indirects et induits.

Le Port a structuré son projet stratégique 2020-2024 autour de 3 orientations :

- 1/ Pour une logistique toujours plus performante ;
- 2/ Vers le zéro carbone ;
- 3/ L'innovation au cœur de l'action.

Interface entre la mer et les acteurs du territoire, le Port intègre des enjeux maritimes et terrestres.

Dans le cadre de « La mer en débat », PALR souhaite en particulier apporter son éclairage sur trois thématiques :

- L'évolution du transport maritime, en lien avec les territoires et les compagnies maritimes ;
- Le développement des énergies marines renouvelables, auquel PALR contribue ;
- L'adaptation aux incidences des changements climatiques, considérant que le Port est en première ligne.



© T. Rambaud - PALR

Figure 1 : Navire rentrant au port sous remorqueur

QUELLE ÉVOLUTION POUR LE TRANSPORT MARITIME ?

Dans le contexte d'une constante évolution du secteur du transport maritime, PALR doit s'adapter à l'accueil de nouveaux trafics, en particulier ceux liés à la transition énergétique, mais l'emprise globale terrestre et maritime du Port à l'horizon 2040 restera proche de l'emprise actuelle.

PALR souhaite également mettre l'accent sur certains éléments invariants de la gestion et de l'exploitation portuaires.

La pérennité du Port et du transport maritime associé, quel qu'il soit, nécessite de maintenir des fonctionnalités essentielles à l'accueil des navires.

1. CONSERVER LES COULOIRS DE NAVIGATION

Les ports accueillent des lignes régulières et des trafics ponctuels, en provenance et à destination des autres ports français, européens et mondiaux.

Ces flux dessinent des routes maritimes et la sécurité implique de préserver les couloirs de navigation, dans le golfe de Gascogne comme aux approches de PALR et des autres ports de la façade Atlantique.

2. PRÉSERVER LES CHENAUX D'ACCÈS ET ZONES DE MOUILLAGES

Les chenaux d'accès et la zone de mouillage dans le Pertuis d'Antioche sont essentiels pour l'activité des ports de La Rochelle et Rochefort Tonnay-Charente.

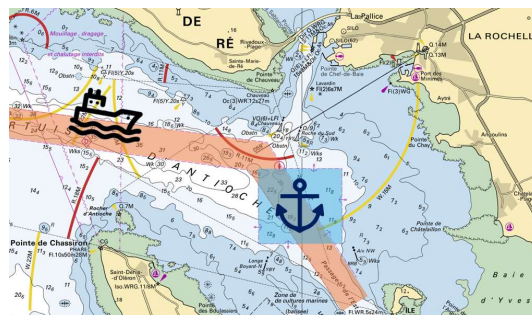


Figure 2 : Chenaux et zone de mouillage des ports de commerce de La Rochelle et Rochefort Tonnay-Charente (fond de carte SHOM)

Une légère extension sur la zone de mouillage mutualisée est à prévoir dans le cadre de la construction des éoliennes flottantes en mer. La zone de mouillage pourra être utilisée temporairement par les flotteurs, avant et après pose des éoliennes, puis remorquage des unités assemblées localement vers les parcs éoliens concernés.

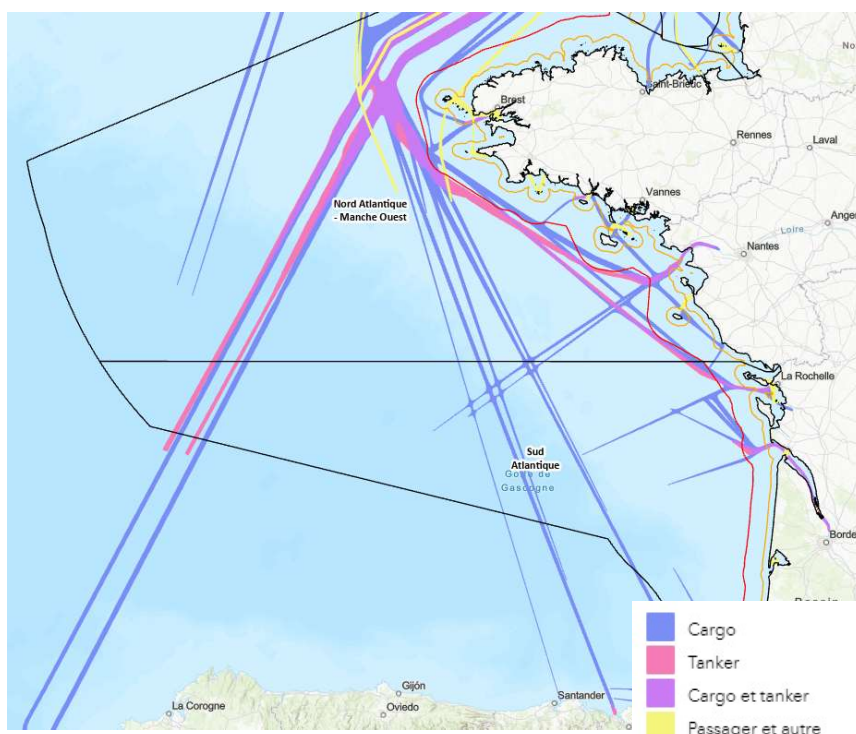


Figure 3 : Principales routes maritimes dans le golfe de Gascogne (carte CEREMA)

3. PÉRENNISER LE DRAGAGE

Les opérations de dragage garantissent les accès et la sécurité des navires dans les ports.

Ces activités nécessitent la pérennisation des zones d'immersion de sédiments. Elles s'effectuent dans le respect du milieu marin et des autres activités, et font l'objet d'un suivi environnemental toujours plus poussé.

La zone d'immersion du Lavardin, d'un usage mutualisé entre PALR, le port de pêche de Chef de Baie et le port de plaisance de La Rochelle, doit impérativement être maintenue.

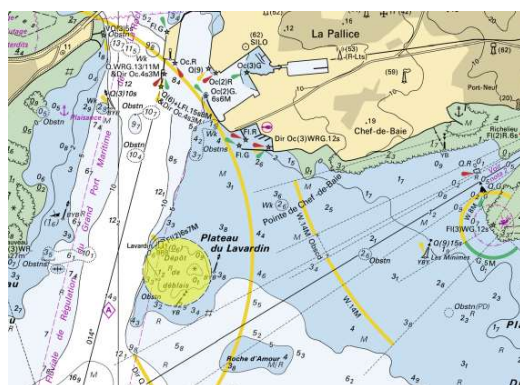


Figure 4 : Zone d'immersion des ports de commerce, de pêche et de plaisance (fond de carte SHOM)

4. S'ADAPTER AUX NOUVEAUX TRAFICS

Les trafics maritimes changent, en réponse à l'évolution des besoins territoriaux et à la transition écologique.

Grâce au savoir-faire des acteurs portuaires, PALR accueille ainsi des pièces d'éoliennes terrestres ou les fondations des parcs éoliens en mer du banc de Guérande et d'Yeu-Noirmoutier.

Ces évolutions nécessitent l'adaptation des infrastructures maritimes et du foncier portuaire, dans une emprise globale inchangée à horizon 2040.

PALR anticipe et adapte ses infrastructures portuaires, en collaborant avec les autres ports de Nouvelle-Aquitaine (*Aquitania Ports Link*) et de la façade Atlantique.

5. NOUVEAUX SERVICES - NOUVEAUX MÉTIERS

La prise en compte des changements climatiques, la transition énergétique du Port et des entreprises de l'écosystème, l'arrivée de nouvelles filières en réponse aux demandes des territoires, vont générer la création de nouveaux métiers. Une démarche d'intégration des enjeux de formation a été initiée en 2023 avec l'ensemble des organismes locaux en charge de la formation.

PALR accompagne et favorise également le développement de technologies décarbonées comme la production d'énergie renouvelable en zone portuaire, l'électrification des usages, le recours à des carburants alternatifs et la logistique portuaire associée.

Le développement des parcs éoliens en mer favorisera l'émergence, sur le Port, de solutions de stockage de l'énergie non consommée, comme la production d'hydrogène vert et d'e-carburants au service des secteurs industriels et logistiques régionaux.

Dans ce contexte, le Port encourage le recours à l'innovation technologique et managériale. PALR est en outre membre fondateur de la Fondation La Rochelle Université, traduisant ainsi sa forte volonté à jouer pleinement son rôle d'acteur économique auprès du monde de l'enseignement et de la recherche, en particulier pour les nouveaux métiers liés aux Énergies Marines Renouvelables (EMR). Il fédère « Cap sur l'économie portuaire » réseau d'entreprises, d'acteurs de l'emploi et de l'enseignement.



Figure 5 : Navire en cale sèche

EN SYNTHÈSE

Dans un contexte d'évolution du transport maritime, les capacités d'accueil des infrastructures portuaires, les couloirs de navigation, les chenaux, les zones d'immersion des sédiments dragués et de mouillages doivent être préservés.

Conscient des enjeux économiques et environnementaux pour le Territoire, PALR adapte ses infrastructures pour accueillir les filières liées à la transition énergétique, il accompagne l'évolution des métiers et des compétences associées.

QUE PENSER DE L'OBJECTIF DE L'ETAT D'ATTEINDRE, D'ICI 2050, LA PRODUCTION D'ÉNERGIE DE 7 À 11 GW PAR DES ÉOLIENNES EN MER SUR LA FAÇADE DE NOUVELLE-AQUITAINE ?

1. ENERGIE ET CLIMAT, UN CONSTAT ET DES ENGAGEMENTS

Le 6^e rapport d'évaluation du GIEC, publié le 20 mars 2023, atteste d'une augmentation des risques naturels rendant leur gestion plus complexe et difficile.

La stratégie énergétique de la France repose sur quatre piliers : la sobriété énergétique, l'efficacité énergétique, l'accélération du développement des énergies renouvelables (45 GW d'éolien en mer en service en 2050) et la relance de la filière nucléaire française. La stratégie nationale bas-carbone (SNBC) a pour ambition d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. La France se prépare aussi aux impacts inéluctables du changement climatique à travers son plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC).

2. SORTIR DES ÉNERGIES FOSSILES NÉCESSITE L'IMPLICATION DE TOUS

Ayant fait le constat que la Nouvelle-Aquitaine est l'une des régions les plus impactées par le changement climatique, la feuille de route régionale Néo Terra définit 11 ambitions. La Région souhaite construire un mix énergétique basé à 45 % sur les énergies renouvelables en 2030 et 100 % en 2050, en déployant des technologies matures.

Avec la démarche « *La Rochelle territoire zéro carbone* », dont PALR est un partenaire actif, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle ambitionne de réduire de 30 % ses émissions carbone d'ici 2030 et d'être en 2040 le premier territoire littoral à afficher un bilan neutre en carbone, avec 10 ans d'avance sur l'objectif national.

3. SAISIR L'OPPORTUNITÉ DE L'ÉOLIEN EN MER

Port en eau profonde accessible par tout temps, PALR contribuera à l'atteinte des objectifs énergétiques des zones Nord Atlantique Manche Ouest et Sud Atlantique.

Au vu des potentiels de vent en Atlantique, devant la nécessité d'augmenter et diversifier la production électrique, d'améliorer la souveraineté énergétique, l'opportunité de développer les énergies marines renouvelables est à saisir sans attendre.

Il s'agit de poursuivre le déploiement de l'éolien offshore posé, technologie immédiatement disponible, puis d'évoluer vers l'éolien flottant, plus productif, plus éloigné des côtes, mais pour lequel les technologies sont en cours de développement.

L'objectif de 11 GW en 2050 est ambitieux. Il nécessite une conciliation des usages, notamment liés à la pêche, et la bonne prise en compte des enjeux environnementaux.

L'implication des acteurs publics et des entreprises du territoire néo-aquitain est indispensable à cette transformation. Il s'agit de créer et structurer une filière régionale et nationale de l'éolien en mer.

Les professionnels se sont regroupés au sein du cluster *Aquitaine Blue Energies* pour accompagner le développement de la filière et saisir collectivement ce défi industriel. Les ports de Nouvelle Aquitaine se sont fédérés au sein d'*Aquitania Ports Link*. Les acteurs locaux de la formation ont initié une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, afin de favoriser l'émergence des nouveaux emplois et accompagner l'installation des éoliennes, leur entretien et leur démantèlement ou leur remplacement. Le Fonds territorial permet par ailleurs d'accompagner les projets locaux, liés à la transition énergétique ou à l'insertion.



Figure 6 : Pièces d'éoliennes offshore à PALR

EN SYNTHÈSE

Le développement des parcs éoliens en mer est indispensable à la souveraineté et à la transition énergétique de la France. La Nouvelle-Aquitaine se doit de s'inscrire dans cet objectif atteignable d'implantation de 11 GW d'éolien en mer sur sa façade en 2050. L'écosystème territorial dispose des moyens pour y parvenir.

COMMENT S'ADAPTER À LA MONTÉE DES EAUX, AU RECUL DU TRAIT DE CÔTE ET AU RISQUE DE SUBMERSION MARINE ?

1. ANTICIPER LES RISQUES, INNOVER

Il convient d'anticiper les effets du changement climatique et d'engager sans délai les mesures d'adaptation. Le Port s'est pleinement inscrit dans cette démarche par le biais de son projet stratégique et du plan d'actions engagé.

Les études de vulnérabilité, les outils de suivi mis en place par PALR (bouées connectées, capteurs sur les digues et les quais, surveillance des ouvrages), facilitent la compréhension des phénomènes, permettent les modélisations et participent à la prise de décision visant à la diminution des impacts des événements climatiques exceptionnels.



Figure 7 : Paquet de mer au môle d'escale

PALR développe un partenariat avec La Rochelle Université, dont la recherche est spécialisée autour de la thématique du Littoral Urbain, Durable et Intelligent (LUDI) en étudiant tous les domaines relatifs à la vie en zone littorale particulièrement concernée par l'impact du changement climatique global. Il coopère avec l'école d'ingénieur Eigsis et l'école de commerce Excelia également actives sur les sujets.

Filiale de PALR, l'Opérateur d'Innovation Portuaire (OIP) met en œuvre des projets innovants à destination du Port ou de la place portuaire.

En propre ou à travers l'OIP, PALR participe à de nombreux projets scientifiques de nature à améliorer la résilience du Port et du territoire.

2. ADAPTER LES OUVRAGES ET DIMINUER LA VULNÉRABILITÉ

PALR adapte déjà ses infrastructures et équipements au changement climatique. Il construit des ouvrages plus hauts et moins vulnérables, permettant une meilleure protection des personnes et des biens.

Il prévoit d'établir un plan complet de résilience à déployer dans les prochaines années.

En outre, PALR dispose d'ores et déjà de plans de continuité d'activité permettant de poursuivre ses missions en cas de situations dégradées, notamment du fait d'événements climatiques ou de forte chaleur.



Figure 8 : Surveillance d'ouvrages par drone

EN SYNTHÈSE

Il est indispensable de se préparer aux effets du changement climatique. L'anticipation des risques, en particulier par la mesure de ses effets, la recherche, l'innovation et l'adaptation sont nécessaires. Une organisation collective appuyée par le réseau scientifique permettrait d'améliorer l'accès à la connaissance et la préparation à ces changements

