

ÉDITO



Sandrine Gourlet
Présidente du Directoire

Droit devant !

Alors que 2025 s'engage, la route pour atteindre nos principaux objectifs est toute tracée. Dans quelques jours, nous allons remettre notre candidature à l'appel à projets lancé par l'Etat pour le développement d'infrastructures portuaires dédiées à l'éolien flottant. C'est un dossier sur lequel notre Port s'est particulièrement impliqué en lien avec une filière qui est maintenant pour nous une spécialité, avec notamment l'expérience réussie du transit des éléments éoliens destinés au parc d'Yeu-Noirmoutier.

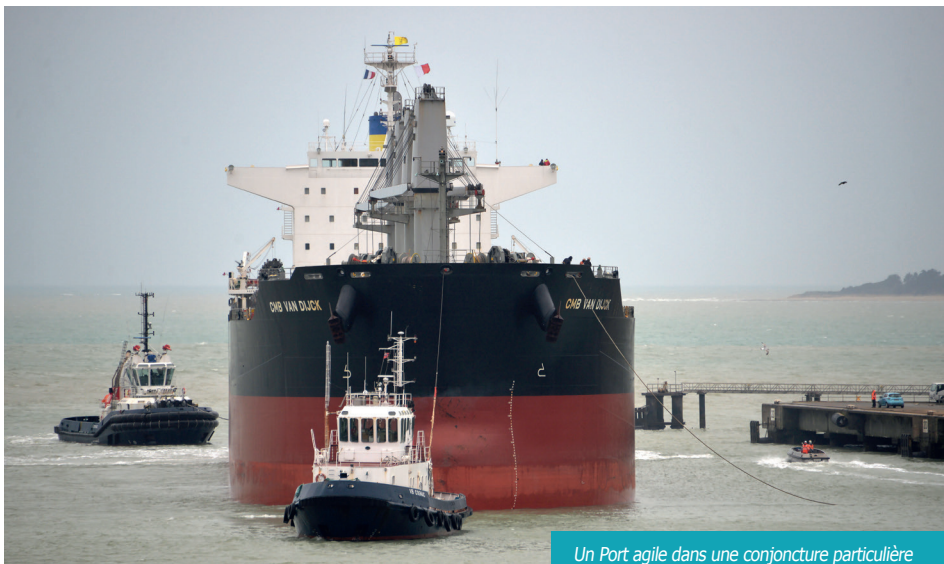
Cette candidature, fortement soutenue par les collectivités locales, les entreprises de la place portuaire et plus largement du territoire, a été élaborée dans le cadre d'Aquitania Wind Energy, projet commun qui réunit les quatre ports de commerce de Nouvelle-Aquitaine : Bayonne, Bordeaux, Rochefort/Tonnay-Charente et La Rochelle. C'est tout un écosystème qui se mobilise sur un ambitieux projet, à travers des compétences et des ressources reconnues.

Mobilisé, notre territoire le sera également en 2025, car mis à l'honneur dans le cadre des Assises de l'Économie de la Mer. Rendez-vous est pris à La Rochelle les 4 et 5 novembre pour cet événement majeur réunissant les décideurs du monde maritime et plus largement des sphères politiques, économiques et militaires. Plus de 1 500 intervenants sont attendus pour cette vingtième édition des Assises qui va célébrer notre cité rochelaise pour sa maritimité, comme un clin d'œil en cette année 2025, officiellement Année de la Mer. Cette année est la nôtre, qu'elle soit belle pour nous tous.

BILAN TRAFIC PORTUAIRE

Un modèle économique résilient

Le trafic portuaire 2024 montre une fois encore la solidité du Port et de ses opérateurs dans une conjoncture particulière, s'appuyant sur des fondamentaux éprouvés. En quasi stabilité par rapport à 2023, le bilan du trafic portuaire de l'année passée s'établit à 8 380 544 tonnes.



Un Port agile dans une conjoncture particulière

Les volumes annuels traités sur le Port se situent entre 8,3 et 9,8 millions de tonnes sur les quinze dernières années, les produits pétroliers et les céréales/oléagineux comptant pour plus des deux tiers. Ces deux filières sont particulièrement sensibles au contexte géopolitique international, la filière céréales étant de plus tributaire des aléas climatiques. En 2024, cette dernière se trouve malgré tout en hausse de 0,8 % par rapport à 2023. Les produits pétroliers, en revanche, sont en recul de plus de 10 %, mais 2024 reste une année normale après un pic enregistré en 2023, caractérisé par des navires de grande taille à l'import et une fonction de hub européen permettant une redistribution des produits par caboteurs principalement sur la façade atlantique.

Troisième filière du Port, les produits du BTP (- 7,2 %) sont pénalisés par un contexte peu favorable à la construction et à l'immobilier d'une façon générale, phénomène accentué par des intempéries ayant impacté les chantiers.

Tenue satisfaisante, en revanche, pour les vracs agricoles (+ 2,8 %), qu'il s'agisse de l'alimentation animale ou des engrais. L'alimentation animale a notamment bénéficié de la reprise de la filière avicole après les épisodes de grippe aviaire. Quant aux engrais, ils ont continué de profiter des prestations de services ajoutés apportées par l'opérateur

EVA en matière de mélange et d'ensachage, en réponse aux besoins des coopératives agricoles.

La filière produits forestiers (+ 24,2 %) s'est montrée très dynamique avec le regain d'activité de la pâte à papier, tirée par la croissance des produits d'hygiène et d'emballage, en substitution du plastique. A contrario, les grumes et les sciages sont en retrait, en lien avec l'atonie du marché de la construction.

Principalement composée des colis lourds et des produits métalliques, la catégorie dite « autres » a connu une belle évolution, avec près de 67 % d'augmentation. Une tendance que l'on doit à l'export de bateaux de plaisance, avec le chargement d'un cargo toutes les trois semaines. Et que l'on doit bien sûr aux éléments éoliens, terrestres et offshore, avec une activité soutenue. Ces derniers ont occupé neuf mois de l'année avec le transit des monopieux et pièces de transition destinés au parc éolien en mer Yeu-Noirmoutier, activité qui va se poursuivre au 1^{er} semestre 2025.

Si l'année 2024 s'avère contrastée en termes de tonnage, elle demeure soutenue en valeur ajoutée pour l'écosystème du Port. La résilience de l'autorité portuaire lui permet d'anticiper l'évolution de ses filières et par conséquent de sa trajectoire financière.

Engagé, responsable, un Port investi !

Après un investissement record de 39,9 millions d'euros en 2024, le Port maintient ses efforts avec 37 millions d'euros planifiés pour 2025 : décarbonation, réhabilitation de bâtiments et grands aménagements sont au programme pour cette année qui sera également l'année de la prospective et des projections jusqu'en 2029, via le déploiement du nouveau projet stratégique.

En 2024 le projet de boucle d'auto-consommation électrique à l'échelle de la communauté portuaire est entré dans une phase concrète avec la création par le Port d'une filiale dédiée, baptisée Loop. Son objet consiste à construire, exploiter et maintenir les installations photovoltaïques, en l'occurrence huit sites identifiés en tranche ferme à ce jour pour être solarisés et alimenter la boucle, dont une ombrière sur le parking de la Maison du Port. Pour s'enrichir de l'expertise d'un partenaire énergétique, l'autorité portuaire a lancé un appel d'offres actuellement en cours d'analyse. « Nous allons retenir cinq candidats dans le cadre d'un marché global de performance, explique Bernard Plisson, directeur de la Stratégie et de la Transition écologique, avant une sélection finale à l'automne. » En parallèle, le Port s'attèle à renforcer toitures et structures sur les hangars cibles, avant solarisation.

La décarbonation s'est aussi matérialisée l'année dernière avec l'expérimentation d'un carburant alternatif à bord de la drague *Cap d'Aunis*, laquelle représente actuellement les émissions directes de CO₂ les plus importantes dans le bilan carbone du Port, en raison du gasoil marin nécessaire à son exploitation. Ce carburant décarboné permettant de réduire de 85 % les émissions, c'est le HVO 100, parfaitement compatible avec les contraintes d'exploitation de la drague. Son utilisation est maintenant confirmée, ainsi que la montée en puissance progressive des volumes soutés : 10 % de la consommation en 2025, 15 % en 2026 et 20 % en 2027. La *Cap d'Aunis* devrait ensuite être remplacée : « Les études sont déjà bien lancées avec le GIE Dragages-Ports, propriétaire de la drague. Pour la future unité, nous avons une forte ambition environnementale », confie Nicolas Menard, directeur des Infrastructures au Port.

Une forte ambition environnementale

L'ambition environnementale de l'autorité portuaire se retrouve dans tous ses projets, comme celui portant sur la réhabilitation de l'ex-hôtel restaurant La Jetée Sud, acquis par le Port. Ce projet éco-conçu a été salué dans le cadre de la démarche Bâtiment durable Nouvelle-Aquitaine, référentiel qui comporte 300 critères en lien avec la



Drague Cap d'Aunis : un carburant alternatif en complément du gasoil marin

transition écologique. La réhabilitation de ce bâtiment sera à nouveau jugée dans sa phase d'exploitation, une fois reconfiguré en restaurant au rez-de-chaussée et en bureaux au 2^e et au 3^e étage. « Pour l'heure, les travaux à réaliser vont faire l'objet d'une consultation auprès d'entreprises dans le courant de l'année », indique Jean-Baptiste Gouin, directeur Marketing et Patrimoine. Une autre réhabilitation de bâtiment d'envergure démarre également : celle portant sur le site occupé par l'entreprise Lecamus, en lien avec

la mutation du Bassin à Flot (voir par ailleurs). Phasés sur quatre ans pour ne pas impacter l'exploitation, les travaux vont démarrer au printemps sur cet ensemble immobilier de 4 000 m² construit entre 1944 et 1946, initialement destiné à recevoir une partie des ACRP (Ateliers et Chantiers de La Rochelle-Pallice). Outre les différentes mises à niveau, les interventions porteront sur la construction de nouveaux bureaux, l'isolation du bâtiment, le renforcement des charpentes ainsi que sur la refonte du terre-plein attenant.



Site Lecamus : une réhabilitation d'envergure



La fin d'un cycle d'aménagements

Faire preuve d'ambition pour le Port, c'est aussi assurer l'évolution de ses infrastructures pour servir les besoins du territoire. 2024 a connu à ce titre plusieurs temps forts : achevé en début d'année, le terre-plein de l'Anse Saint-Marc 3, ajouté à celui de l'Anse Saint-Marc 2, a permis le transit des fondations d'éoliennes offshore destinées au parc d'Yeu-Noirmoutier dans des conditions optimales, transit prévu pour s'achever en avril 2025. Les premiers mois de 2024 ont également été ceux des travaux de dragage et de déroctage précisés dans l'objectif d'être en adéquation avec la filière de l'éolien en mer et, plus globalement, de répondre à l'augmentation de la taille des navires. Autre réponse à des besoins exprimés, la création d'une plateforme civile et militaire à La Repentie. Développée sur 7 hectares, c'est le nouvel outil de type combiné rail-route pour la place portuaire, cofinancé à hauteur de 1,9 million d'euros par l'Europe.



Accueil de fondations éoliennes en juin 2024

Nouvel outil également, exploité prochainement par l'opérateur AMLP : le terminal de Chef de Baie 4, pour la construction duquel le Port a signé un prêt de 15 millions d'euros avec la Banque des Territoires. Bientôt engagés, les travaux s'achèveront au troisième trimestre 2026 pour livrer un quai de 160 mètres et une plateforme de 4 hectares. C'est ensuite à fin 2028 que le Port se projette, avec la fin de la phase de réhabilitation du viaduc du Môle d'Escale, programmée à partir d'avril prochain.



Chef de Baie 4 : une livraison prévue fin 2026 (illustration non contractuelle)

L'ensemble de ces grands aménagements représente la fin d'un cycle. L'heure est à la préparation du Port de demain avec, dans l'immédiat, la finalisation du nouveau projet stratégique qui va accompagner la communauté portuaire jusqu'en 2029.



Le Bassin à Flot : plusieurs temps forts en 2025

Le Bassin à Flot, site iconique en mutation

Le Bassin à Flot, c'est là où tout a débuté pour le Port de commerce de La Pallice, où son histoire a commencé à s'écrire... en 1890. C'est aujourd'hui un site en mutation qui s'ouvre sur l'avenir et les besoins de ses clients.

L'année 2024 a permis d'adapter le Bassin à Flot à la transition écologique : sept prises électriques sont désormais disponibles sur ses quais permettant l'alimentation des navires de moins de 120 mètres en lieu et place de leurs groupes électrogènes thermiques, décarbonant ainsi les escales de ces navires (sabliers *André L* et *Stellamaris*, drague *Cap d'Aunis*, *Belem*, bac *L'Estuaire*...) et décarbonant aussi l'utilisation des outils de manutention.

En 2025, plusieurs temps forts sont à venir pour le Bassin à Flot : tout d'abord, le démarrage d'un programme pluriannuel de dragage visant à prélever 30 000 m³ de sédiments pour lui permettre de rétablir des fonds à moins 4 mètres cote marine. Objectif : optimiser l'évitement des navires de commerce et les escales à flot des bateaux en maintenance ou en transit, liées notamment à l'éolien en mer. Le Bassin à Flot va connaître une autre évolution majeure en ce début d'année avec l'installation d'un linéaire de 225 mètres de pontons au nord de la Base Sous-Marine, devant les alvéoles et l'épi central. C'est un aménagement qui intervient en réponse à l'évolution du nombre de navires à passagers en arrêt technique et au développement du nombre de navires de plaisance en transit sur le Port, avant leur export à bord de cargos. Un développement important qui positionne le Port comme première place française sur ce créneau.

2025 pour le Bassin à Flot, c'est également la poursuite de l'amélioration de la circulation avec la rénovation programmée de son pont tournant, notamment la remise en état du tablier et son adaptation aux mobilités douces.

Le lancement d'un appel à projets pour le renouvellement de la convention de terminal du Bassin à Flot sera aussi un moment important de l'année 2025, celle-ci devant répondre aux enjeux du Port sur une période couvrant plusieurs décennies.

Le Bassin à Flot est historiquement et intimement lié à la réparation et à la construction navales. Il profite sur ce point du dynamisme impulsé depuis bientôt trois ans par le groupement d'entreprises dédié, Sea Pole La Rochelle. Chaque acteur apporte son expertise en matière de savoir-faire naval, soutenu par les actions et investissements du Port. Parmi ceux-là, le Port propose à nouveau depuis début janvier une offre de service de levage à ses clients. Et les études sont engagées pour remplacer l'élévateur à bateaux d'ici deux ans et demi et acquérir le statut d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) en 2026.

AMLPL : horizons dégagés

Emilien Mafféïs – Directeur AMLP



Emilien Mafféïs

« En novembre 2024, la phase import des éléments en transit pour le parc éolien d'Yeu-Noirmoutier s'est achevée, note Emilien Mafféïs. Elle a représenté un important volume horaire pour la manutention avec soixante-et-un monopieux et autant de pièces de transition. Un tiers de ces éléments reste maintenant à recharger en 2025 à bord du navire Innovation pour être déployés en mer. » La filiale du Groupe Maritime Kuhn a par ailleurs connu une opération exceptionnelle avec le levage des 3 000 tonnes du pile gripper, mis en place à bord du navire Les Alizés, destiné à l'installation d'une nouvelle génération d'éoliennes offshore. 2024 a aussi été marquée pour l'opérateur par la construction de son troisième hangar de 3 000 m² à Chef de Baie, destiné au stockage de bois exotiques. C'est le dernier d'un plan de développement qui s'achève, d'autres surfaces étant prévues après la livraison de Chef de Baie 4 par le Port en 2026. Autre nouveauté de l'année écoulée : l'agrandissement des locaux du siège social avec 300 m² supplémentaires en bureaux, salle de réunion et accueil pour les chauffeurs poids lourds.

Concernant la performance de ses différentes filières, Emilien Mafféïs se réjouit de la bonne nouvelle de l'année 2024 que constitue l'évolution des tonnages de pâte à papier, affichant une hausse de 50 % avec des perspectives 2025 au moins équivalentes. Des perspectives positives qui se dessinent aussi avec de nouveaux marchés pour l'alimentation animale via la filiale EVA, le contreplaqué, les bobines d'acier ainsi qu'un trafic de niche lié aux travaux offshore. « Ce sont là des signaux rassurants qui contrastent avec un reliquat de campagne céréalière peu réjouissant au 1^{er} semestre 2025 », conclut le directeur d'AMLP.

Filière céréales : des raisons d'espérer

Vincent Poudevigne – Directeur général Groupe Sica Atlantique

« Conséquence directe de la récolte 2024, le deuxième semestre de l'année s'est révélé catastrophique pour notre activité céréalière, expose Vincent Poudevigne. Les volumes récoltés en France ont été les plus faibles depuis quarante ans, impactant forcément le disponible à l'export. Et cela va continuer de se faire ressentir sur le début 2025. L'année civile 2024 s'est ainsi achevée sur un volume transité légèrement inférieur à 1,8 million de tonnes.

Si la campagne précédente s'est terminée à 2,2 millions de tonnes en cumulé pour les sites de La Pallice et de Tonny-Charente, les prévisions de la campagne en cours s'annoncent en deçà de 1,2 million de tonnes.



Vincent Poudevigne

Nos regards se tournent maintenant vers la campagne céréalière 2025-2026 avec l'espoir que nous portons sur la récolte d'orge dès le mois de juin. » À date, les semis de blé et d'orge ayant pu se dérouler dans des conditions proches de la normale, la tendance est plutôt favorable selon l'opérateur céréalière. « Mais une récolte ne peut être qualifiée de bonne que quand elle est ensilée et nous serons donc vraiment fixés en juin-juillet », souligne Vincent Poudevigne. Cette période, qui matérialisera le début de la nouvelle campagne, marquera aussi le retour aux pleines capacités de stockage du silo Bertrand II après l'incendie qui avait sinistré l'une des deux galeries en août 2023, et après le parfait achèvement des travaux initialement programmés.

« Pour les autres activités du groupe, la tendance était plutôt bonne en 2024 et 2025 affiche des signaux rassurants. À noter pour SISF, la livraison en octobre dernier de l'installation terminale embranchée, offrant désormais trois voies ferroviaires interconnectées. Du côté des engrais solides, la filiale Atena a pérennisé ses prestations d'imprégnation et de mélange, procédé qui optimise l'apport d'azote au profit des cultures. »

Jean-François Lépy – Directeur général Soufflet Négoce by InVivo



Jean-François Lépy

« Par l'effet d'une météo particulièrement défavorable tout au long du cycle de croissance, la récolte française 2024 a été catastrophique, la plus faible depuis 1983 », pose Jean-François Lépy, Directeur général de Soufflet Négoce by InVivo. Se sont ajoutées à cela des qualités de blé tendre dégradées par la pluviométrie exceptionnelle.

L'ajustement se fait sur le poste export pays tiers qui en blé tendre passe de 10 millions de tonnes en 2023-2024 à environ 4 millions de tonnes sur la campagne 2024-2025.

« L'activité de Socomac-Soufflet Négoce by InVivo est bien sûr fortement impactée par la dimension de la récolte. Toutefois, le travail accompli sur nos filières orges (en particulier de brasserie), et maïs, aidées par une bonne campagne de séchage, devrait nous permettre d'amortir le manque d'export blé. Nous estimons atterrir autour de 1,3-1,4 million de tonnes à fin juin, volume supérieur aux années de campagne 2016-2017 et 2021-2022.

Pour 2025, malgré la pluviométrie importante de l'automne et de l'hiver en France, les semis d'automne ont été meilleurs que l'an dernier. Les conditions des cultures ne sont cependant pas optimales. Concernant le marché mondial, après avoir baissé fortement avant et pendant les récoltes, les cours se sont stabilisés et ont entrepris une hausse relative pour s'établir autour de 230 \$ la tonne sur les ports européens et la mer Noire en ce début 2025. La demande reste atone avec des baisses de consommation sur des bassins comme l'Égypte et surtout la Chine, qui a diminué ses achats de céréales d'environ 25 millions de tonnes par rapport à 2023. Le bassin de la mer Noire doit être surveillé et surtout les plaines russes qui ont un déficit hydrique important et les pluies du printemps seront critiques. Dans l'hypothèse où cette sécheresse s'étendrait, les cours pourraient entamer une hausse importante. »

**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



Directrice de la publication :
Sandrine Gourlet.

Responsable de la publication :
Sarah Boursier.

Rédaction : Thierry Rambaud.

Crédit photos : Thierry Rambaud,
Olivier Blanchet, Imagine Créations,
Triade, Direction Technique Océlian &
Terélian (VINCI Construction),
Soufflet Négoce By InVivo.

ISSN 1252 - 7963.

Mise en page : 1, 2, 3 ! Simone.

Impression : Imprimerie Rochelaise.

