



RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**

**La Charente  
Maritime**  
LE DÉPARTEMENT



Communauté  
d'Agglomération de  
**La Rochelle**



**Port  
Atlantique  
La Rochelle**

# L'inscription du port de La Rochelle dans le réseau central RTE-T :

—  
**un enjeu majeur**

pour le développement du report  
modal sur la façade atlantique



| Juillet 2019

---

**E**n vue de la révision du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR), la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et le Département de Charente-Maritime s'associent pour demander à la Commission européenne d'inclure le Port de La Rochelle dans le réseau central RTE-T.

Outre les avantages que cette inscription présenterait pour le Port afin d'accélérer son développement, elle permettrait ensuite de l'intégrer au Corridor Atlantique pour en faire un chaînon stratégique de cet axe multimodal. Le Corridor Atlantique MIE a une dimension maritime essentielle que le Port de La Rochelle pourra largement alimenter.

Le Port de la Rochelle est un port en forte croissance (+ 40 % en 12 ans). Il combine un atout maritime exceptionnel, être un port en « eau profonde », avec une stratégie de développement du report modal ayant démontré son efficacité sur les dix dernières années (+ 150 % de trafic ferroviaire).

Il est proposé à la Commission de :

- ⚓ Créer un nouveau critère d'éligibilité des ports au réseau central sur la base de leur taux de report modal.
- ⚓ Mettre en cohérence des instruments de la politique européenne des transports, en assurant un alignement entre Corridor Atlantique de fret ferroviaire et Corridor Atlantique MIE.

La demande d'inscription du Port de La Rochelle au réseau central RTE-T, puis son intégration dans le Corridor Atlantique MIE, s'appuie sur plusieurs arguments.



## 1 La Rochelle, un port en forte croissance doté d'une vision stratégique

### Des trafics dynamiques

Sixième des sept Grands Ports Maritimes métropolitains français par le trafic annuel, le Port de La Rochelle a montré ces 10 dernières années une dynamique remarquable, avec un accroissement de trafic d'environ 40 % à 10 millions de tonnes. L'objectif à court terme est désormais de 12 millions de tonnes. Plus précisément :

- ⚓ L'ensemble de ses quais sont dimensionnés pour recevoir des navires de type Panamax (85 000 t de déplacement), avec pour le quai céréalier une capacité portée à 120 000 t de déplacement.
  - ⚓ Le Port de La Rochelle est le second port français d'exportation de céréales, adressant l'ensemble des continents de la planète, profitant de sa capacité à charger des navires de très grande capacité.
-

- 
- ⚓ Le Port de La Rochelle se classe parmi les trois ports européens les plus importants pour l'importation de pâte à papier. Il conforte cette position par ses atouts maritimes exceptionnels lui permettant d'accueillir les plus gros porteurs mondiaux sur ce marché.

### Des investissements conséquents

La qualité et le dynamisme des acteurs économiques de la place portuaire, qui investissent massivement pour développer leurs activités, auront permis d'injecter sur la période 2008-2020 environ 450 millions d'euros en investissements sur le Port de La Rochelle, répartis à parts égales entre investissement public et privé.

Afin de conserver ses atouts et de développer encore sa compétitivité, dans un contexte de forte croissance de la massification des trafics maritimes et de forte pression environnementale et sociétale, le Port de La Rochelle a construit un projet majeur de 80 millions d'euros « [Port Horizon 2025](#) ». A travers ce projet structurant, l'objectif du Port est d'une part d'accompagner la transition énergétique et d'autre part de se doter de nouvelles infrastructures de grande qualité pour accroître sa compétitivité sur ses filières socles. Faire partie du réseau central faciliterait le financement du projet «Port Horizon 2025» en sollicitant des cofinancements européens, notamment sur le volet transition énergétique.

Formidable et incontestable outil de développement économique, le Port de La Rochelle est à l'origine de 16 400 emplois dont 1 750 directs.

### Un engagement reconnu en faveur du développement durable

Les acteurs de la place portuaire sont particulièrement engagés dans une démarche collective de développement durable, au travers de la « [Charte de développement durable de la place portuaire](#) » depuis 2010. Les engagements qu'elle comporte visent tous à réduire l'empreinte environnementale des activités portuaires et à induire des pratiques vertueuses sur chacune des activités.

Pour illustrer cette démarche particulièrement volontariste, le Port de la Rochelle :

- ⚓ A mis en service début 2019, un centre de valorisation de sédiments marins non immergeables (pollués), installation particulièrement innovante dans le secteur portuaire. Le Port de la Rochelle participe de façon complémentaire à un programme de recherche pour valoriser dans le BTP les matériaux traités.
- ⚓ S'investit dans un programme innovant afin de tester l'hydrogène comme énergie alternative pour des engins portuaires.
- ⚓ Est le second port français le plus équipé de panneaux photovoltaïques.

Le Port de La Rochelle est de plus reconnu via l'ISO26000 comme une des 100 entreprises françaises les plus responsables socialement. Enfin, le Port de La Rochelle est très fortement impliqué dans les dynamiques territoriales et locales, en particulier dans le projet La Rochelle Territoire zéro carbone.



---

## 2 La Rochelle, un port offensif sur le report modal

Compte tenu de la typologie des trafics du Port et de son hinterland, le développement du mode ferroviaire constitue un enjeu majeur pour le développement de ses trafics maritimes.

Le Port de La Rochelle a construit depuis dix ans un véritable « couplage » entre le mode massifié maritime et le mode massifié terrestre qu'est le ferroviaire, permettant ainsi d'apporter un outil efficace à la dynamique portuaire en général. La politique particulièrement volontariste du Port en matière ferroviaire lui permet aussi de réduire considérablement son empreinte carbone, dans une démarche vertueuse.

Grâce à ses actions, le Port de La Rochelle – dont tous les terminaux sont embranchés fer – se classe comme le deuxième port français en matière de taux de report modal (celui-ci s'établissant entre 15 et 17,5 % ces trois dernières années, dans un contexte de fort développement maritime).

Le Port de La Rochelle est le seul port français à avoir développé un opérateur ferroviaire, OFP Atlantique, dont il est aujourd'hui l'actionnaire majoritaire. Le Port de Nantes-Saint Nazaire est également entré au capital d'OFP Atlantique pour profiter de la dynamique créée. OFP Atlantique est un outil extrêmement adapté pour développer le fret ferroviaire à origine ou destination des ports de la façade atlantique. En capitalisant sur sa notoriété, OFP Atlantique a construit des partenariats avec le pôle de compétitivité en logistique Nov@log, des établissements de recherche en logistique, ainsi que des entreprises de logistique de premier plan. Il a ainsi défini un programme d'innovations dans la logistique ferroviaire en vue de développer la productivité des dessertes ferroviaires de ses ports actionnaires.

Les objectifs à court terme et réalistes du Port de La Rochelle en matière de trafic ferroviaire sont d'atteindre 20 % de report modal tout en accroissant de 20 % son trafic maritime.

L'inscription du Port de La Rochelle dans le réseau central RTE-T et, dans un second temps, son intégration au Corridor Atlantique MIE permettrait de démultiplier sa capacité de développement du mode ferroviaire.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle, la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et le Département de Charente-Maritime demandent à la Commission européenne de faire du report modal vers le ferroviaire des trafics entrant/sortant des ports, un nouveau critère d'éligibilité des ports au réseau central, dans le cadre de la Méthode de planification du RTE-T. Ce nouveau critère permettrait d'intégrer des éléments qualitatifs et d'excellence environnementale dans la grille de sélection des ports du réseau prioritaire. Dans le contexte de changement climatique et d'augmentation des émissions de GES dans le secteur du transport, il paraît essentiel de favoriser les ports ayant une démarche exemplaire, de haute qualité environnementale, comme c'est le cas du Port de La Rochelle.

La Communauté d'agglomération de La Rochelle a par ailleurs inscrit dans son Plan local d'urbanisme intercommunal le projet d'amélioration de la desserte ferroviaire du Grand Port Maritime, afin de préserver de l'urbanisation les espaces qui seraient nécessaires à la réalisation de ce projet.

En complément, le Grand Port Maritime de La Rochelle, la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et le Département de Charente-Maritime demandent également la prise en compte d'une ligne ferroviaire dans la révision du RTE-T, afin de permettre une connexion ferroviaire efficiente du Port et de renforcer la multimodalité fer-mer. La ligne La Rochelle-Poitiers, qui relie le Port de La Rochelle à la ligne Paris-Tours-Bordeaux, devrait ainsi être incluse dans le réseau central. Les capacités de cette ligne sont pénalisées par une voie unique d'environ 30 km entre Saint-Maixent et Lusignan.

---

# 3

## La Rochelle, seul port français en eau profonde de la façade atlantique

Le Port de La Rochelle est le seul port français en eau profonde de la façade atlantique. La qualité de ses accès nautiques – jusqu’à 16 mètres de tirant d’eau – lui permet d’accueillir des navires de grande taille (jusqu’à 120 000 tonnes), dont le nombre ne cesse d’augmenter.

D’accès facile (moins de 45 min de pilotage) et protégé de la houle de par sa situation géographique, le Port de La Rochelle est considéré par la compagnie anglaise d’assurance Lloyd’s comme le meilleur port de l’Atlantique.

Tous ces éléments soulignent que le Port de La Rochelle est tout à fait adapté aux enjeux de demain, lui permettant d’être un port particulièrement compatible avec l’accroissement de la massification des flux commerciaux par voie maritime, et d’être ainsi un véritable point d’accès aux territoires européens. Il représente une opportunité majeure pour permettre le désengorgement de voies maritimes.

A decorative graphic consisting of several grey, five-pointed stars arranged in a circular pattern, reminiscent of the European Union flag, positioned behind the central text box.

**En conclusion, le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPMLR), la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté d’Agglomération de La Rochelle et le Département de Charente-Maritime soulignent leur attachement à la politique européenne en matière d’infrastructures de transport et à la priorité accordée aux corridors multimodaux, dont les ports sont des chaînons stratégiques, et demandent à la Commission européenne d’inclure le GPMLR dans le réseau central RTE-T.**

