

Contribution de la Région Nouvelle-Aquitaine à la consultation publique de la Commission européenne portant sur la stratégie portuaire de l'UE

Contexte régional

La Nouvelle-Aquitaine est une **région maritime** avec plus de 900km de côtes et quatre ports de commerce : les Grands Ports Maritimes de Bordeaux et de La Rochelle, le port départemental Charente Atlantique (Rochefort Tonnay-Charente) et le port régional de Bayonne. Les ports de Bordeaux, La Rochelle et Bayonne sont inscrits sur le Corridor Atlantique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). L'activité des quatre ports génère environ 11 400 emplois et 18 Mt de marchandises y sont manutentionnées chaque année. La Région dispose également de deux lycées maritimes visant à former les jeunes aux métiers maritimes. Un campus régional des métiers de la mer est en cours d'élaboration et son assemblée générale constitutive se tiendra en novembre prochain.

La Région s'interroge sur la place laissée aux ports dans le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), volet transport. Malheureusement, les projets soumis par des ports de commerce sont souvent rejetés. Pourtant, les ports sont au cœur des transitions énergétique, écologique et numérique, ils sont également essentiels pour la mobilité militaire et nécessitent des financements en adéquation avec leurs besoins. Le renforcement de la compétitivité et de la résilience des chaînes logistiques portuaires au service de la souveraineté et de la défense européenne doit être soutenu par des financements européens comme le MIE.

La Nouvelle-Aquitaine a également répondu à la consultation publique de la Commission sur la stratégie maritime industrielle. Les deux consultations sont complémentaires, et la réponse de la Région s'inscrit dans cette cohérence.

Coopération interportuaire

La stratégie portuaire européenne doit répondre aux enjeux des écosystèmes portuaires en intégrant la grande diversité des ports européens. Chaque port a une valeur ajoutée européenne et tous les ports, même les plus petits, doivent être pris en compte dans la stratégie. La Nouvelle-Aquitaine invite la Commission européenne à ne pas considérer uniquement le tonnage des ports, car cet indicateur ne suffit pas à montrer l'impact socio-économique de l'écosystème portuaire sur le territoire.

En Nouvelle-Aquitaine, les quatre ports de commerce, la Région ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie régionale sont réunis dans une association, Aquitania Ports Link, afin de promouvoir l'offre portuaire, de développer l'attractivité des territoires néo-aquitains et de renforcer leur visibilité à l'international grâce à une bannière commune. L'ambition affichée est de faire des ports de véritables leviers de la transition énergétique et de la performance logistique multimodale. Dans ce cadre, les quatre ports ont créé un consortium Aquitania Wind Energy afin de structurer et de développer la filière industrielle de l'éolien flottant. Cet exemple illustre l'importance de **réfléchir par façade maritime** puisque les ports ont des interactions entre eux, des infrastructures complémentaires permettant la mise en œuvre d'une logistique coordonnée et optimisée pour répondre aux besoins des projets d'éolien en mer.

De plus, les ports sont des espaces en interaction avec leur hinterland, contribuant alors à l'**attractivité** du territoire. Ils disposent d'une proximité forte avec les entreprises locales et peuvent apporter des solutions adaptées en fonction de leurs besoins.

En outre, la question du **foncier** est primordiale pour les ports. En effet, ils sont soumis à de fortes pressions dans ce domaine, en lien notamment avec la réindustrialisation et le besoin en infrastructures énergétiques. Les ports disposent de surfaces qui peuvent faire l'objet de convoitises. S'ils restent vigilants concernant l'usage du foncier et qu'ils peuvent privilégier l'implantation d'activités ayant un lien avec l'activité maritime et la voie d'eau, ces aspects fonciers peuvent être d'autant plus prégnants pour de plus petits ports qui ont de gros enjeux financiers et peu de moyens. Les enjeux financiers peuvent de plus être accentués par la nécessaire dépollution du foncier portuaire. La présence de pollutions historiques peut pénaliser, voire empêcher la réindustrialisation des ports.

Hubs énergétiques

Les ports sont au cœur de la transition énergétique en tant que hubs énergétiques.

Les stratégies de développement des ports néo-aquitains se redessinent en portant notamment l'ambition d'être des lieux de production d'énergies vertes. Les zones industrielles de Bassens et d'Ambès ont notamment été lauréates de l'appel à projets « Zone Industrielle Bas Carbone » (ZIBAC) de France 2030. Initiée par le Grand Port Maritime de Bordeaux, Bordeaux Métropole, Michelin, Sarp Industries Aquitaine et Pyrénées (SIAP), EDF et TERECA, cette coopération vise à accélérer la transition écologique et énergétique des industries et du territoire. Pour ce faire, plusieurs actions seront déployées : captation, stockage et réutilisation du CO₂ émis, préservation de l'eau et mutualisation des ressources, développement du mix énergétique, etc. La décarbonation est un objectif essentiel pour le Grand Port de Bordeaux, dont une grande partie des activités dépend des énergies fossiles. Les financements ZIBAC se concentrent sur des études de faisabilité qui permettront d'identifier un certain nombre de projets afin de mener la décarbonation. Le financement de ces futurs projets sera un enjeu clé.

Par ailleurs, les ports sont des maillons essentiels du développement des énergies marines renouvelables. Ces dernières contribuent à l'objectif européen de 42,5% d'énergies renouvelables dans la consommation brute d'énergie pour 2030. **L'éolien en mer** est mis en avant au niveau européen et la Région soutient le déploiement des parcs éoliens offshore. Le projet Aquitania Wind Energy s'inscrit dans le cadre de l'appel à projets de l'ADEME Infrastructures portuaires métropolitaines pour l'industrie de l'éolien flottant. Il vise à réaliser les aménagements portuaires nécessaires au développement de la filière industrielle de l'éolien en mer. L'objectif est de structurer un réseau portuaire intégré et compétitif, capable de gérer des opérations de grande envergure, allant de l'assemblage des flotteurs à la maintenance des parcs éoliens en mer.

Les infrastructures seront modernisées et adaptées pour répondre aux besoins particuliers de l'éolien flottant, et notamment :

- La production et l'exportation des éléments en acier pour des flotteurs ou autre composant à Bayonne ;
- L'assemblage des flotteurs en acier ou béton, et leur mise à l'eau à Bordeaux ;
- L'intégration des éoliennes sur flotteurs, le stockage des mâts, pales et turbines, et la maintenance des parcs à La Rochelle ;
- Le stockage et l'expédition des équipements d'ancrage (ancres, chaînes) à Rochefort.

Aussi, d'autres sources d'énergies marines renouvelables comme **l'énergie houlomotrice** et **le photovoltaïque flottant** doivent être prises en compte. Les ports sont des partenaires stratégiques pour le développement de ces nouvelles énergies grâce au foncier, aux compétences et aux services portuaires qu'ils peuvent mettre à disposition de l'expérimentation jusqu'à l'exploitation et la maintenance des installations.

Les énergies marines renouvelables nécessitent des infrastructures dédiées dans les ports, pour les besoins de raccordement au réseau électrique également. La maintenance est aussi un sujet important et permet d'ancrer au territoire ces nouvelles filières dans un temps long.

Par ailleurs, les ports sont une porte d'entrée sur l'Europe et sur le reste du monde afin d'importer ou d'exporter des produits énergétiques. C'est pourquoi, ils jouent un rôle clé pour le **déploiement des carburants durables maritimes**. Les ports européens devront permettre de fournir ces carburants durables aux navires de passage. L'Union européenne doit accompagner et encourager cette transition grâce à des orientations stables et un appui financier suffisant.

Enfin, les infrastructures portuaires doivent **s'adapter et se moderniser** pour permettre à de nouvelles technologies tel que le transport maritime à propulsion vélique de se développer. L'électrification des quais est aussi un défi important pour les ports, aux niveaux technique, financier et avec l'enjeu de travailler à l'amélioration de l'acceptabilité sociale de ses activités.

Plateformes multimodales

Les ports rassemblent de nombreux acteurs industriels et de nombreuses activités au sein de leur zone industrialo-portuaire. C'est pourquoi leur connexion aux réseaux ferroviaire et routier est essentielle.

Les ports, véritables outils logistiques et multimodaux, présentent des enjeux considérables pour un report modal renforcé, notamment à l'échelle du territoire néo-aquitain. La qualité de la desserte ferroviaire des sites portuaires est indispensable à la mise en œuvre d'une logistique performante. Le pré- et le post-acheminement ferroviaire, conjugué au transport maritime, est un atout pour un développement économique durable des zones industrialo-portuaires.

De plus, le rôle des ports en tant que hubs énergétiques est lié à leur capacité de connectivité avec les autres réseaux de transport. Cette accessibilité doit être explicite dans la future stratégie portuaire, ainsi que la nécessité de renforcer la multimodalité en lien avec les ports.

Résilience au changement climatique

Face au changement climatique et à l'élévation du niveau des océans, les écosystèmes portuaires sont en première ligne avec un impact direct et parfois déjà visible. Une **stratégie d'adaptation** des ports est alors nécessaire pour prévenir les risques et anticiper les événements exceptionnels. La stratégie portuaire française établit un cadre pour inciter tous les ports à réaliser un plan de transition écologique portuaire et mettre en place une réflexion sur l'adaptation au changement climatique. Le Grand Port Maritime de La Rochelle dispose depuis 2024 d'une stratégie d'adaptation qui vise à prévenir les risques, à sécuriser les infrastructures, et à expertiser l'élévation du niveau des océans.

Une telle démarche initiée par la France serait pertinente au niveau européen pour encourager tous les ports à anticiper les défis à venir en termes de changement climatique. La future stratégie portuaire européenne pourrait inclure cette incitation à se doter d'une stratégie d'adaptation au changement climatique en prenant en compte les spécificités de chaque territoire et les cadres nationaux existants.

Mobilité militaire

La Région Nouvelle-Aquitaine considère que le cofinancement par le MIE d'une plateforme à usage mixte, civil et militaire, sur le Grand Port Maritime de La Rochelle est exemplaire et stratégique. Il serait ainsi pertinent d'augmenter le budget disponible pour financer les projets à double usage civil et militaire dans les ports. Le renforcement de la compétitivité et de la résilience des chaînes logistiques portuaires au service de la souveraineté et de la défense européennes, enjeu stratégique, doit être soutenu dans le cadre de financements européens comme le MIE.

La Région suggère de permettre aux ports de disposer d'une infrastructure de base qui soit ensuite modulable en fonction des besoins en termes d'usage militaire. Le port peut alors coordonner les usages afin d'avoir une mixité des activités civiles et militaires, comme c'est le cas à La Rochelle.