

# La Rochelle : le Grand Port dévoile ses projets

A LA UNE / CHARENTE MARITIME / LA ROCHELLE / Publié le 20/11/2017 à 11h12. Mis à jour à 11h20 par **Philippe Baroux**.



▲ Michel Puyrazat, président du directoire du Grand Port Maritime de La Rochelle. ©PIERRE MEUNIÉ

## PREMIUM

**Le président du directoire, Michel Puyrazat, apporte son éclairage concernant le développement du Port Atlantique de La Rochelle pour les dix prochaines années.**

**D**emain, et pour deux jours, Le Havre reçoit les Assises de l'économie de la mer, vaste colloque qu'accueillait La Rochelle voici un an, où sont posés à plat les enjeux du développement des filières maritimes. Président du directoire du Grand Port maritime de La Rochelle depuis 2013, Michel Puyrazat se rend à ces assises pour respirer l'air d'une ambition maritime. Il détaille, à cette occasion, les rendez-vous qui attendent la place portuaire rochelaise.

**« Sud Ouest ». En terme de trafic, 2016 avait été une année complexe. Quel est le prébilan 2017 de l'activité du Grand Port de La Rochelle ?**

**Michel Puyrazat.** 2016 avait été compliquée en raison des céréales, notre premier trafic. Ce volume avait baissé de 15 %, la pire des campagnes céréalières des 30 dernières années. Cela avait donc affecté le trafic général du port qui baissait de -5,9 %.

Cette année, nous sommes dans la suite logique car le second semestre de cette mauvaise campagne céréalière 2016-2017 correspond à notre premier semestre calendaire 2017. Les

conséquences sont les mêmes. Après des descentes du trafic général jusqu'à 25 %, nous sommes remontés mais pas au niveau attendu : nous étions encore à -9 % à la fin octobre. Les céréales de Russie, d'Ukraine, arrivent sur le marché en qualité et en quantité, et les cours mondiaux baissent. Du coup, nos agriculteurs stockent et n'exportent pas. Mais, si l'on regarde ce qui s'était passé en 2012-2013, ils déstockeront à un moment. Certains redoutent un phénomène structurel, je pense qu'il s'agit plutôt d'une séquence conjoncturelle.

**L'objectif d'un trafic à 10 millions de tonnes énoncé il y a dix ans, voire celui de 12 millions de tonnes en 2020, posé par votre projet stratégique actuel, restent donc symboliques ?**

Pas du tout. Le budget 2018 que je présenterai vendredi prochain au conseil de surveillance est basé sur un trafic de 10 millions tout ronds. Pour les 12 millions, c'est vrai qu'il s'agit davantage d'un affichage d'ambition. Dans tous les cas, cette baisse du trafic ne remet pas en cause nos investissements, ni notre projet stratégique 2014-2019. Nous sommes à mi-parcours du projet et le taux de réalisation est de 48 %.

**Quels sont les prochains aménagements ?**

Trois opérations importantes sont programmées sur dix ans. Un : Chef-de-Baie où seront creusés les accès nautiques et la souille, pour recevoir de plus gros cargos. Le quai existant sera adapté et un nouveau terminal, Chef-de-Baie 4, sera réalisé. Deux : La Repentie et la connexion des quais Saint-Marc 1 et Saint-Marc 2 à cette plateforme de 35 hectares. Trois : la réalisation d'un nouvel accostage, dans le prolongement de l'existant, nommé Saint-Marc 3. Le 4 octobre dernier, la commission nationale du débat public a décidé de nommer un garant sur ces projets. Il nous aidera dans la méthode de concertation avec le public.



▲ ©CRÉDIT PHOTO : PIERRE MEUNIÉ

**Vous avez donc tiré les enseignements des tensions très fortes qui se sont exprimées dans le quartier au sujet des dossiers Picoty et Holcim ?**

Oui, cela fait des années que nous faisons des réunions avec des représentants d'associations, de comités de quartiers, etc. Là, l'idée est d'ouvrir plus largement encore au public. La méthode de consultation que nous définirons avec le garant sera soumise à la commission nationale du débat public qui l'approuvera ou pas.

Je souligne que la saisine de la commission du débat public est obligatoire pour les projets de plus de 150 millions et qu'elle est facultative dans la tranche 75-150 millions. Pris séparément, aucun de nos trois investissements n'atteint ces montants. Nous n'avions donc pas obligation de saisir la commission mais nous les avons regroupés et atteignons ainsi 80 millions d'investissement. Et, volontairement, nous saisissons la commission afin de faciliter la compréhension de ces projets et leur lisibilité.

**Les derniers recours contre le parc éolien en mer de Saint-Nazaire sont en passe d'être purgés. EDF Énergies nouvelles pourrait engager le projet en 2018. Le Grand Port de La Rochelle a-t-il un rôle à y jouer ?**

Le sujet déborde le cadre de l'éolien en mer, c'est celui des énergies marines renouvelables. Il y a trois enjeux majeurs : un enjeu industriel – qui peut construire les éléments ? – ; l'enjeu de leur mise en place sur les sites ; enfin, l'enjeu de leur maintenance. Clairement, nous ne sommes pas sur le premier enjeu industriel. En revanche, nous sommes sur le sujet de la mise en place. Une installation offshore réclame de lourds moyens et de lourds équipements. Nous ne sommes pas en concurrence avec Nantes-Saint-Nazaire qui est mieux placé pour l'assemblage mais nous discutons avec des entreprises sur des éléments complémentaires tels que les ancrages des éoliennes, les calcaires du fond qu'il faudra évacuer, etc.





▲ ©CRÉDIT PHOTO : PIERRE MEUNIE

Sur ces sujets, les appels d'offres ne sont pas encore attribués mais nous sommes en plein dans des discussions opérationnelles sérieuses. Nous sommes près de Nantes-Saint-Nazaire qui ne pourra pas tout prendre. Ce parc éolien est un point mais il y aura aussi le sujet du parc des « 2 îles » (Yeu-Noirmoutier, NDLR) et l'on parle beaucoup d'Oléron (lire ci-contre).

## Le projet éolien d'Oléron

« Comment le Grand Port se positionne-t-il sur le dossier éolien d'Oléron ? Il est encore trop tôt pour être précis. Mais il y aura besoin d'un site portuaire à proximité pour faciliter son installation. Et, à moins que l'on me montre un plan, compte tenu de l'échelle, je ne vois pas cela à La Cotinière. S'agissant de la maintenance qui nécessite aussi de stocker des éléments importants, tout ne pourra pas se faire à La Cotinière, non plus. Notre équipe de direction a pu mesurer tout cela lors d'un déplacement à Ostende (port belge reconverti pour l'éolien en Mer du nord, NDLR) l'été dernier. Cela dit, l'implantation d'un parc éolien au large d'Oléron est un enjeu territorial majeur. Et le Grand Port maritime sera là pour jouer groupé. Ce n'est pas le match La Rochelle contre La Cotinière, c'est une association collective pour mettre en œuvre des projets », explique Michel Puyrazat, le président du directoire du Port Atlantique de La Rochelle.

## Grands Yachts, "une carte à jouer"

« Sud Ouest » En septembre 2016 était lancée l'offensive sur le « refit » (réparation) des grands yachts avec Composite Works. Depuis, les Barcelonais de MB92 ont racheté l'entreprise et le port de La Ciotat a lancé un appel d'offres pour un ascenseur à bateaux de 4 000 tonnes (unités de 80 mètres et plus), en plein cœur de votre cible. Est-ce la fin du projet rochelais ?

Michel Puyrazat Nous ne jouons pas dans la même cour que les géants de La Ciotat et Barcelone. Nous ne serons jamais en première division. Mais je reste persuadé que La Rochelle a une carte à jouer. Nous avons des installations pour ces grands yachts de 80 mètres. Il ne s'agit pas de faire, comme à Barcelone, des « refit » très courts mais plutôt des arrêts techniques très lourds. Tous les indicateurs démontrent que ce marché aura un besoin fort demain. Et Composite Works ne nous a pas lâchés. Tout ce qui a été dit, en 2016, a été fait : l'étude du projet de couverture de la forme de radoub, le permis de la construire, les travaux

sur l'« Ulysse » ont été un essai réussi. Mais à un moment, Composite Works a passé moins de temps à discuter de la date du premier coup de pioche à La Rochelle que de son rapprochement avec MB92, aujourd'hui finalisé. À ce stade, il n'est pas question pour eux de laisser La Rochelle et cela m'a été reconfirmé par une information indirecte la semaine dernière. Le dirigeant de MB92 doit revenir nous rencontrer pour un échange avant la fin de l'année.

## A LIRE AUSSI



**Qui était Charles Manson, le gourou criminel qui a terrifié l'Amérique ?**



**Gironde : un automobiliste de 25 ans meurt sur la route**



**Vidéo. Bernard Tapie parle de son cancer : "Il faut accepter l'épreuve ultime qu'est la mort"**



**Deux octogénaires mariés depuis 50 ans meurent ensemble dans leur jardin**

Recommandé par



## SUD OUEST 100% NUMERIQUE

Sur web, tablette et mobile :

**Le journal + L'accès aux articles abonnés + l'Édition du soir + Le club abonnés**

✓ S'abonner à partir de 1€