

2.8 Les ports de commerce



L'armature portuaire régionale est constituée de 2 grands ports maritimes et 2 ports à vocation régionale

Grand port maritime de Bordeaux, terminal portuaire de Bassens © Matthieu Melsbach / DIRM SA

Le transport maritime représente 80 % des échanges mondiaux de marchandises. Les ports maritimes constituent les principaux nœuds d'échanges. Les activités portuaires génèrent de nombreux emplois directs et indirects représentant une grande diversité de métiers de services aux navires ou aux marchandises. La façade Sud-Atlantique compte sur son territoire deux grands ports maritimes, La Rochelle et Bordeaux, qui se classent respectivement aux 6^e et 7^e place des grands ports maritimes français en termes de trafic global de marchandises. La façade abrite également sur son territoire 2 ports de commerce à Bayonne et à Rochefort-Tonnay-Charente.

Deux grands ports maritimes à Bordeaux et La Rochelle

Deux grands ports maritimes se situent sur la façade de la région Nouvelle-Aquitaine : Port Atlantique La Rochelle et Bordeaux Port Atlantique. Ils constituent des portes d'entrée pour les grands flux internationaux et sont organisés en une coopération interportuaire à l'échelle de la façade Atlantique (avec le grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire).

Port compact à forte valeur ajoutée, le **grand port maritime de La Rochelle** accueille des navires jusqu'à 150 000 tonnes, à fort tirant d'eau. Il met à disposition des infrastructures maritimes modernes et agit en tant que facilitateur de la logistique routière et ferroviaire, via ses six terminaux reliés au réseau ferré. Port de vrac, La Rochelle est le premier port français pour l'importation de pâte à papier et le second port français pour l'exportation de céréales avec un trafic de 3,24 millions de tonnes traitées en 2021. La Rochelle affiche un trafic global quasi identique à celui de l'année précédente avec 8 845 723 tonnes (-0,9 %) et conforme aux prévisions.

Situé sur le plus vaste estuaire d'Europe et au cœur de la façade Atlantique, le **grand**

port maritime de Bordeaux dispose de 7 terminaux portuaires spécialisés : le port de la Lune à Bordeaux (croisières et paquebots), Bassens (containers), Blanquefort-Grattequina (granulats), Ambès (hydrocarbures), Blaye (céréales), Pauillac (logistique Airbus) et le Verdon-sur-Mer (containers, actuellement à l'arrêt). Avec un trafic de 6,7 Mt, le GPM de Bordeaux affiche une croissance de 10,3% en 2021. Les trafics en hausse se retrouvent sur les produits chimiques, les flux liés au BTP, le clinker, les laitiers et les ciments en entrée. Sur les exportations, les progressions se sont principalement concentrées sur les ferrailles, les oléagineux, les sorties de Diester et de pétrole brut. Après des années de baisse de trafics, le port girondin retrouve des couleurs et le vert pourrait bien devenir la nuance dominante grâce aux projets de décarbonation (cf. actualités).

Deux ports décentralisés

Le **port de Bayonne** a terminé l'année sur une croissance de 6,7% en 2021. Une croissance tirée par la sidérurgie quand le maïs a perdu des volumes. Le port et le secteur privé investissent dans les installations du port pour pérenniser les trafics actuels et trouver de nouveaux débouchés.



Port de Bayonne

En 2020, le **complexe portuaire de Rochefort-Tonnay-Charente** affiche une baisse de 12,7 % de ses trafics à 553 494 t. Il a subi les effets de la crise économique et d'une campagne céréalière 2020/2021 difficile, impactée par les mauvaises récoltes et les incertitudes liées au Brexit. Rochefort-Tonnay-Charente est un port départemental géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rochefort et Saintonge, dont la gouvernance a été transférée, dans le cadre de la loi NOTRe, à un syndicat mixte associant le Département de la Charente-Maritime et la communauté d'agglomération Rochefort Océan.

La prise en compte d'enjeux environnementaux majeurs

Le secteur des activités portuaires peut avoir différents types d'impacts sur les milieux marins : dissémination d'espèces non indigènes via les transports de marchandises ou les eaux de ballast, pollution des eaux côtières via le rejet d'eaux grises et noires ou le carénage, émissions aériennes de polluants et de gaz à effet de serre que ce soit au niveau des infrastructures portuaires ou par les navires de transport et de services maritimes, pollution(s) des zones côtières et fluviales émises par les moteurs des navires et bateaux à quai ou en escale. La question de la qualité de l'air et de l'eau dans les ports, souvent situés à proximité de zones urbanisées, est un enjeu de santé publique majeur et ses impacts potentiels, qui pèsent sur les milieux marins, sont autant de signes d'évolution, d'innovation et de mutation pour le secteur. ■

CHIFFRES-CLÉS

📈 **8,85 millions** de tonnes traitées au grand port maritime de La Rochelle

📈 **6,7 millions** de tonnes traitées au grand port maritime de Bordeaux

ACTUALITÉS

📌 Parmi les axes prioritaires du **grand port maritime de Bordeaux**, la **décarbonation des activités portuaires** est clairement identifiée. « Ce point s'inscrit dans le cadre de notre politique déployée depuis quelques années pour faire de notre port un port à énergie positive, appelée « Green Physic ». Elle doit permettre au port de contribuer aux objectifs européens de neutralité carbone en 2050 », a souligné Jean-Frédéric Laurent son directeur général. L'ambition du port girondin est de devenir un « hub vert » dans les prochaines années. Le port veut pouvoir produire 1 GW d'électrolyse par an. Une unité de méthanisation et un électrolyseur de 100 MW doivent être installés.

● **Évolution des trafics des grands ports maritimes de Bordeaux et La Rochelle entre 2008 et 2021**
(en millions de tonnes)

