



## LES PORTS DE COMMERCE

*Des portes d'entrée pour les grands flux  
maritimes internationaux*

L'armature portuaire régionale est constituée de 2 grands ports maritimes et 2 ports à vocation régionale. En contribuant à renforcer l'attractivité de la Nouvelle-Aquitaine, ils constituent le trait d'union entre le local et l'international, au service du développement de l'économie régionale et nationale.

**L**e 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 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> places 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 d'importation des produits forestiers, le second port français pour l'exportation de céréales (3,99 millions de tonnes traitées en 2022) et le second port européen d'importation de pâte à papier. En 2022 il traite 9.6 millions de tonnes (+8,5 % par rapport à 2021) représentant 1 715 emplois directs et 16 400 emplois indirects et induits. (Source : Union Maritime de la Rochelle)

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 6,55 Mt, le GPM de Bordeaux affiche une baisse de 2,23 % en 2022. Cette baisse tient notamment au fait que la filière locale s'approvisionne davantage sur le territoire. Les vracs secs sont en repli de 15 % à cause du recul des importations de graines oléagineuses à 136 000 tonnes, soit une baisse de 28,6 %. La baisse est encore plus marquée sur les entrées de granulats qui diminuent de 42 % à 155 000 tonnes. En revanche, le GPM de Bordeaux augmente ses exportations de céréales de 2,45 % à 521 000 tonnes. (Source : Le Marin)

## Deux ports décentralisés

L'année 2022, doublement impactée par le conflit russo-ukrainien et la crise énergétique, a été marquée par des variations de trafic et une baisse non prévisible des tonnages réalisés au **port de Bayonne** (2 051 891 t) par rapport à 2021 qui avait enregistré une hausse remarquable (+2,4 Mt). La fermeture rapide des ports ukrainiens et les tensions sur les marchés russes ont obligé les industriels (engrais, acier et hydrocarbures notamment) à modifier les sources d'importation et à faire face à un déséquilibre entre l'offre et la demande. De nouveaux trafics d'acier à l'essai au début de 2022 en provenance directe de la Russie, prévoyant +150 Kt/an ont immédiatement avorté, privant le port d'une perspective de croissance attendue. Par ailleurs, l'augmentation du prix de l'énergie, conséquence immédiate du

conflit, a fortement perturbé la transformation des marchandises avec, pour certains, l'arrêt des chaînes de production comme l'aciérie CELSA. Pour autant, le port de Bayonne a su résister. Il mise sur la consolidation des trafics existants et le développement de nouveaux marchés. Pour cela, les aménagements évoluent, se modernisent. Les travaux de valorisation de sites désaffectés, pour lesquels la CCI a été lauréate du Fonds Friches avec le soutien financier de l'ADEME et de l'État, ont démarré avec la démolition de vieux hangars de la concession pour engager à la suite, la construction de nouvelles cellules optimisées d'entreposage totalisant à terme 5 000 m<sup>2</sup> de capacités supplémentaires sur Anglet. Enfin, à l'heure de la transition écologique, la CCI a entamé des études sur le potentiel énergétique de la concession et a répondu avec les 3 autres ports de la Région Nouvelle-Aquitaine, la Rochelle, Bordeaux, Rochefort Tonnay-Charente à travers le consortium « Aquitania Ports Link », à l'appel à projets sur l'éolien flottant. Un avis favorable espéré de l'ADEME est attendu sur la réalisation d'études pour développer la fabrication, l'assemblage et le transfert d'éoliennes flottantes en mer.

(source : Port de Bayonne).

Le complexe portuaire de **Rochefort-Tonnay-Charente** avait vu ses trafics s'accroître en 2021 avec la reprise économique post-Covid-19. En 2022, ses trafics sont en baisse de 15 % à 616 466 tonnes et enregistrent même le plus bas niveau (hors période de confinement) des six dernières années. La conjoncture internationale - particulièrement la crise en Ukraine - et le contexte climatique expliqueraient en partie cette baisse. À titre d'exemple, le volume de bois importé a chuté de 16 %. Cette perte tient à la dépendance de l'un des importateurs rochefortais, la société ISB, aux forêts de Russie dont les massifs alimentaient 80 % de ses opérations sur la Charente. La tension sur les marchés et le déclenchement de la guerre en Ukraine ont déstabilisé cette source d'approvisionnement.

## 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.

**Photo 2.8.0** : Port Atlantique La Rochelle, un port moderne et innovant © Yann Werdefroy / Port Atlantique - **Photo 2.8.1** : Trafic de ferrailles - Port de Rochefort © Philippe Baroux / Sud-Ouest - **Photo 2.8.2** : Avant port pétrolier, terminal portuaire d'Ambès © Région Nouvelle-Aquitaine

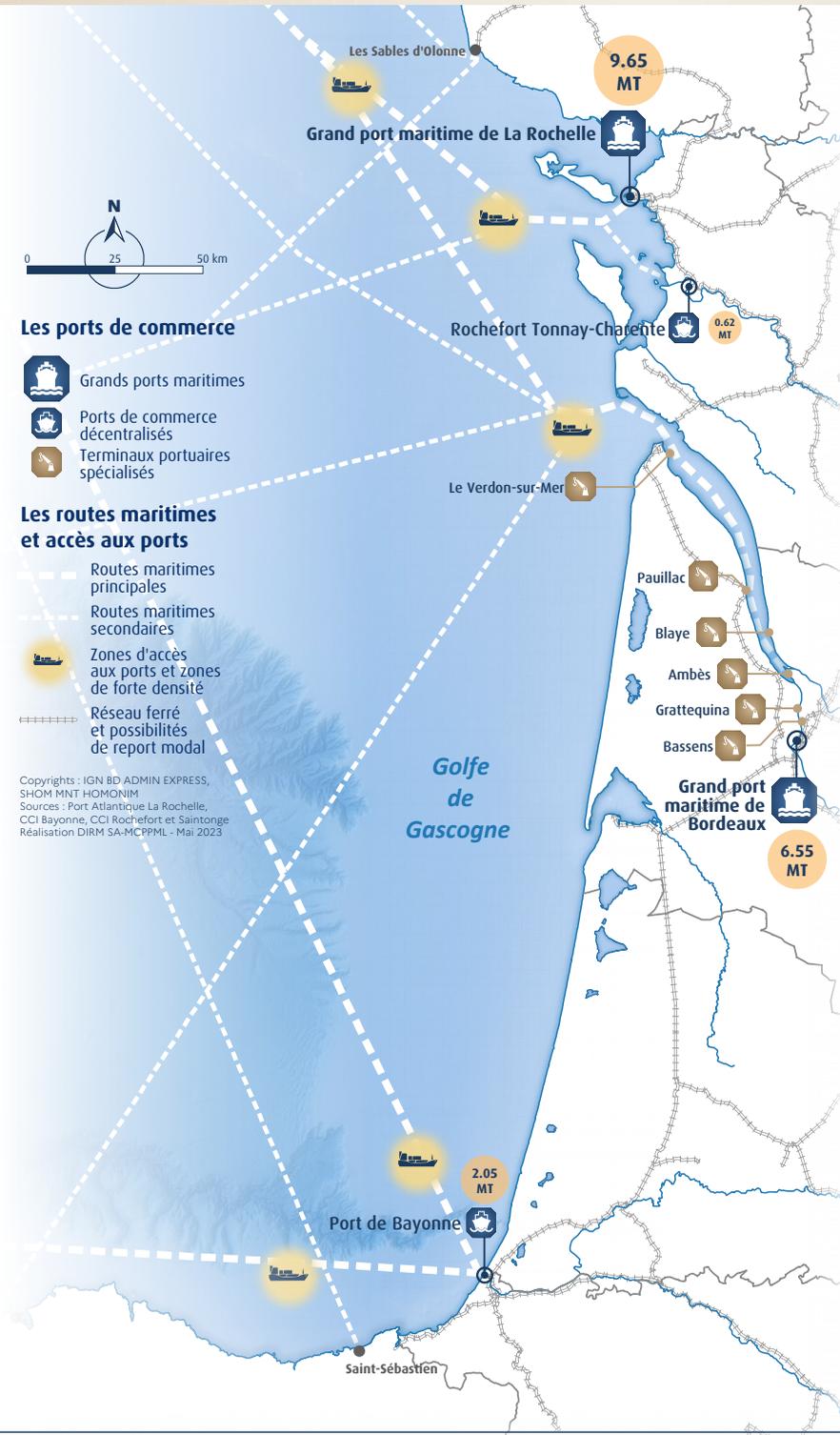


### EN CHIFFRES

**9,61 millions de tonnes traitées au grand port maritime de La Rochelle et 6,55 millions de tonnes traitées au grand port maritime de Bordeaux**

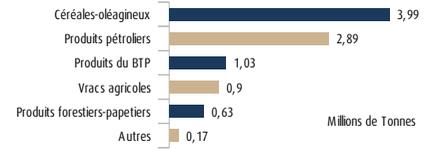
Données des trafics portuaires 2022

# Les ports de commerce et les trafics de marchandises

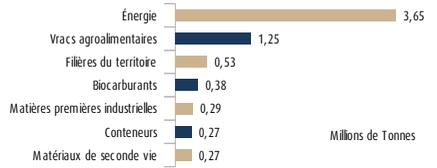


## 4 ports de commerce dont 2 grands ports maritimes

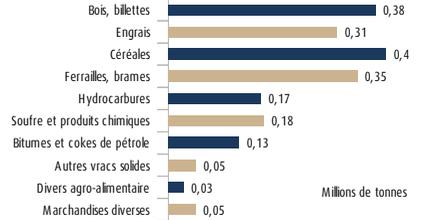
### Trafic 2022 du GPM La Rochelle : 9,61 MT



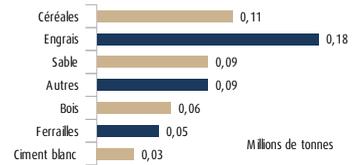
### Trafic 2022 du GPM Bordeaux : 6,55 MT



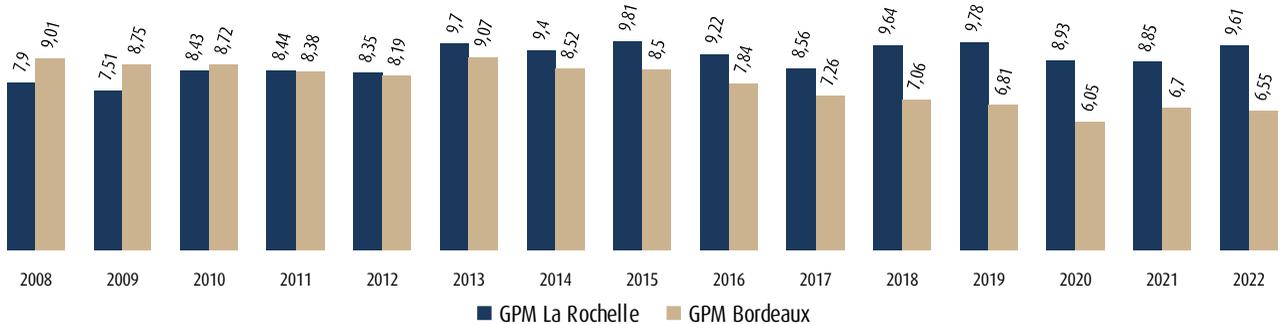
### Trafic 2022 du Port de Bayonne : 2,05 MT



### Trafic 2022 de Rochefort-Tonnay : 0,616 MT



## Évolution des trafics des grands ports maritimes de Bordeaux et La Rochelle entre 2008 et 2022 (en millions de tonnes)



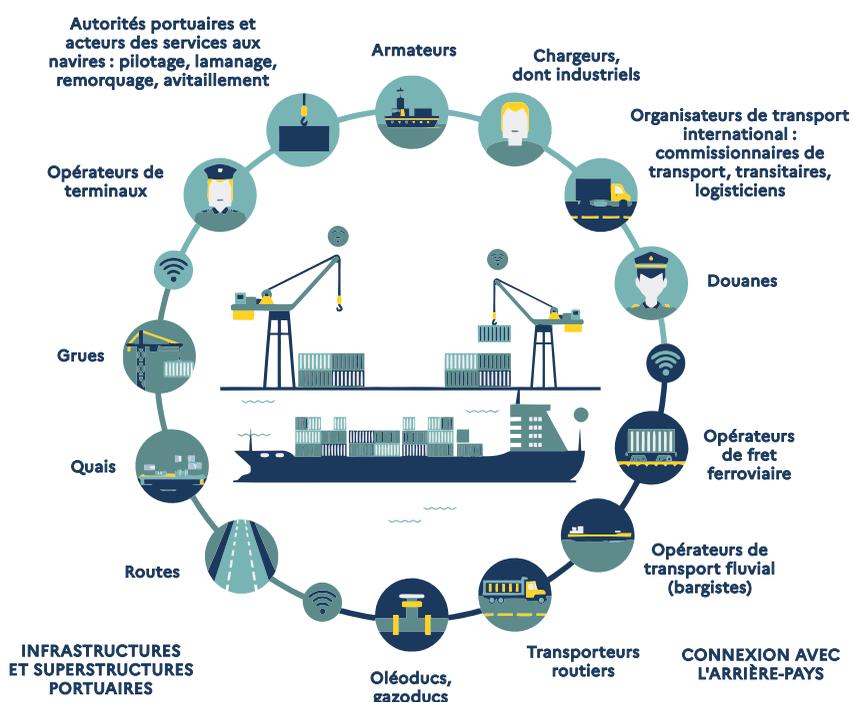
## Zoom sur l'écosystème portuaire et ses acteurs

● Source : rapport d'information du Sénat n° 580 (2019-2020), tome 1, déposé le 1er juillet 2020

Les grands ports maritimes français sont des moteurs économiques essentiels, facilitant le commerce international et contribuant à la croissance nationale. Ils gèrent d'importants flux de marchandises et offrent des connexions vers les principaux marchés mondiaux. Avec des infrastructures modernes, ils créent des emplois et favorisent le développement de clusters industriels spécialisés.

Les ports français s'engagent également dans la transition écologique en investissant dans des infrastructures durables et en favorisant les énergies propres. Ils sont donc essentiels pour l'économie et la durabilité du pays.

Les ports maritimes de Bordeaux et de La Rochelle jouent un rôle essentiel dans l'économie régionale de la Nouvelle-Aquitaine et les échanges commerciaux internationaux. Le port de Bordeaux constitue le pôle hydrocarbures le plus important du Grand Sud-Ouest. De son côté, le port de La Rochelle joue un rôle majeur dans le secteur céréalier en traitant environ 4 millions de tonnes de céréales annuellement. Ces ports sont étroitement connectés aux réseaux autoroutiers et ferroviaires, tels que l'autoroute A10, facilitant le transport des marchandises vers d'autres régions de France et d'Europe. En termes d'impact économique, le port de Bordeaux génère plus de 15 000 emplois directs et indirects tandis que le port de La Rochelle soutient environ 16 500 emplois directs et indirects.



En outre, ces ports jouent un rôle crucial dans les échanges commerciaux internationaux. Les deux ports offrent également des liaisons maritimes régulières avec d'autres ports européens et internationaux, ce qui facilite les flux commerciaux et renforce la compétitivité des entreprises de la région.

En somme, les ports maritimes de Bordeaux et de La Rochelle sont des acteurs clés de l'économie régionale, contribuant à la renommée des produits régionaux, soutenant l'industrie et favorisant les échanges commerciaux internationaux.

## La Rochelle et Bordeaux, des grands ports maritimes dynamiques et innovants

● Sources : rapports d'activités 2022 et 2023, GPM La Rochelle et GPM Bordeaux

En 2023, le budget d'investissement de Port Atlantique La Rochelle s'établit à 20 M€ avec une partie substantielle consacrée aux investissements en matière de décarbonation, avec l'électrification des quais. Fin 2023, certains navires pourront s'alimenter aux branchements électriques disponibles lors de leurs escales. Cette politique sera accentuée en 2024 pour s'adapter à des navires plus gros. Le port va également déployer des bornes de recharge, trente-six points vont être installés, et créer des voies vertes pour les déplacements en vélo à l'intérieur de l'enceinte portuaire (sur 1,8 km et 1,5 km).

En 2022, avec comme fil conducteur la décarbonation des activités portuaires, deux conventions stratégiques pour la décarbonation des activités portuaires ont été signées par le GPM de Bordeaux : avec CVE (pour la construction et l'exploitation d'une unité de méthanisation, mise en service prévue en 2024), avec GH2 (pour la réalisation d'un électrolyseur de 300 MW pour la production d'hydrogène vert et de e-fuels). Elles illustrent le positionnement du GPMB, en tant que pionnier dans la décarbonation des complexes industrialo-portuaires en France et en Europe.

L'objectif est d'accueillir des industries basées sur des ressources locales, sur des matériaux issus de l'économie circulaire, et sur des procédés innovants bas carbone, en utilisant notamment de l'hydrogène renouvelable en très grandes quantités.



En  
SAVOIR

Grand Port Maritime de La Rochelle  
Grand Port Maritime de Bordeaux

2.8.2