



2.9.0

LE TRANSPORT ET LE TRAFIC MARITIMES

*Les liaisons maritimes, des traits d'union
essentiels entre les territoires côtiers*

En Nouvelle-Aquitaine, les liaisons maritimes de navires à passagers sont nombreuses : traversée de l'Estuaire de la Gironde, desserte des îles charentaises, liaisons intra-bassin à Arcachon... Elles demeurent essentielles pour relier les territoires entre eux. Les routes maritimes assurent le transport de marchandises via le Golfe de Gascogne à destination des ports de la façade.

En Nouvelle-Aquitaine, les liaisons maritimes sont nombreuses pour des raisons géographiques (traversée de l'estuaire de la Gironde, desserte des îles charentaises, liaisons intra-bassin à Arcachon) mais aussi d'attractivité touristique. En matière de transport maritime, on distingue d'une part les liaisons maritimes et d'autre part, les routes maritimes. Les liaisons maritimes assurent le transport de passagers entre localités, tandis que les routes maritimes permettent le transport de marchandises.

Des modes de transport plus écologiques

En Charente-Maritime, l'agglomération de La Rochelle dispose d'un service public régulier de transport de personnes par bateau comprenant 2 navires à propulsion électrique et 2 navires électro-solaires (le bus de mer « zéro émission » et le passeur électrique). Le passeur électrique, mis en service en 1998, a été le premier bateau à propulsion électrosolaire pour le transport public de passagers. Ce catamaran, accessible aux vélos et aux personnes à mobilité réduite, relie le Vieux-Port de La Rochelle à la Ville-en-Bois, de l'autre côté du chenal. Il peut accueillir jusqu'à 35 passagers. Quant au bus de mer « zéro émission », à propulsion électro-solaire, il relie le Vieux-Port de La Rochelle au port des Minimes. Entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux vélos, d'une capacité de 75 passagers, il peut effectuer 15 allers-retours par jour en autonomie.

Dans les pertuis charentais, au départ de la presqu'île de Fouras-les-Bains (Pointe de la Fumée), une navette à passagers assure toute l'année une traversée entre Fouras et l'île d'Aix. La traversée en bateau dure 20 minutes durant laquelle les passagers peuvent contempler le Fort Énet et apercevoir le célèbre Fort Boyard. Trois équipages de 4 marins et 2 navires se relaient chaque jour pour assurer la liaison. Depuis 2012, la communauté de commune de l'île d'Oléron a passé une convention de service public avec la société Trans-Pertuis pour la desserte de l'île (Boyardville) depuis La Rochelle (Médiathèque). Cette liaison est assurée par le navire « Archipel » d'une capacité de 177 passagers (18 places de vélo disponibles), en 50 minutes d'avril à novembre.

À Bordeaux, le service de navettes fluviales « BATCUB » a été lancé le 2 mai 2013 avec 2 catamarans hybrides (et 1 de secours) pour se rendre d'une rive à l'autre de la Garonne. Bordeaux poursuit désormais l'extension de ce réseau devenu « BATO » en passant de 5 pontons en 2023 à 12 prévus en 2028. La poursuite du développement du trafic fluvial de passagers va également passer par l'élargissement de la flotte, en particulier pour diminuer le temps d'attente. Celle-ci va être triplée d'ici fin 2025 grâce à 4 nouvelles navettes et 13 lignes distinctes en 2024 d'une capacité de 70 places, 10 vélos et 2 fauteuils roulants.

En Gironde, deux lignes de bacs gérées par le Conseil Départemental permettent de traverser l'estuaire de la Gironde. Les navires permettent de transporter tous types de véhicules : deux roues, voitures, cars, camping cars, camions, conteneurs, engins agricoles et convois exceptionnels. 1 300 000 passagers, 440 000 véhicules et 50 000 vélos sont transportés chaque année. La liaison Le Verdon-Royan située à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde est une liaison maritime assurée par 2 bacs qui relient Le Verdon (Pointe Nord du Médoc) à Royan. La distance est de 3 milles (environ 5,5 kilomètres) et la traversée dure 20 minutes environ.

Ces deux ferrys répondent au développement du trafic sur la ligne Le Verdon-sur-Mer / Royan qui s'élève à 950 000 passagers et 300 000 véhicules par an.

Une seconde liaison relie Blaye (rive droite) au port de Lamarque (rive gauche) et permet de se retrouver en plein cœur du Médoc à partir de la Haute-Gironde. La traversée dure 20 minutes environ pour une distance de 4,5 km.

Les escales et les liaisons maritimes sur la façade Sud-Atlantique

Le port de Bordeaux, classé à l'UNESCO, est devenu une escale quasi incontournable des paquebots de croisière. Bordeaux est ainsi devenu le premier port de la façade Atlantique avec 57 escales de paquebots sur ses différents sites en 2023. Bordeaux est également le port d'attache de 6 compagnies de croisières fluviales qui proposent des séjours itinérants sur la Garonne, la Dordogne et l'estuaire de la Gironde.

Le port de la Rochelle, autre escale incontournable de la façade Atlantique, a enregistré 36 escales de paquebots sur le quai de la Pallice en 2023.

Sur le Bassin d'Arcachon, l'Union des Bateliers Arcachonnais est un groupement d'indépendants proposant un service de navettes régulières entre les ports du Bassin (flottille de 37 bateaux). L'Union des Bateliers Arcachonnais (UBA) s'est dotée d'un tout nouveau bateau, appelé le « Cyclobac », qui prévoit un aménagement spécifique pour accueillir 49 personnes et leurs vélos et traverser le Bassin.

Dans les Landes, à Capbreton, le bateau passeur « Lou E-Bacarot », catamaran de 10 mètres de long et 4 mètres de large, propose d'effectuer la traversée du canal durant la saison estivale. Ce bateau est à propulsion 100 % électrique et peut accueillir 25 passagers, vélos, planches de surf...

Dans les Pyrénées-Atlantiques, à Saint-Jean-de-Luz, la navette maritime « Le Passeur » relie d'avril à octobre, le port et la plage de Saint Jean de Luz au fort de Socoa. En juillet et août, un arrêt supplémentaire est proposé au port de Ciboure. Dans la baie de Chingoudy, la navette maritime « Marie Louise » relie les villes d'Hendaye et Fontarrabie en Espagne. La traversée dure 6-7 minutes et est ouverte toute l'année, toutes les 30 minutes, puis toutes les 15 minutes en été.

Photo 2.9.0 : Le Cyclobac, nouveau navire mis à l'eau par les bateliers d'Arcachon, est destiné au transport des cyclistes et de leur vélo © Union des Bateliers d'Arcachon - **Photo 2.9.2 :** Escale du « Sky Princess », GPM La Rochelle © Xavier Léoty / Sud-Ouest



EN CHIFFRES

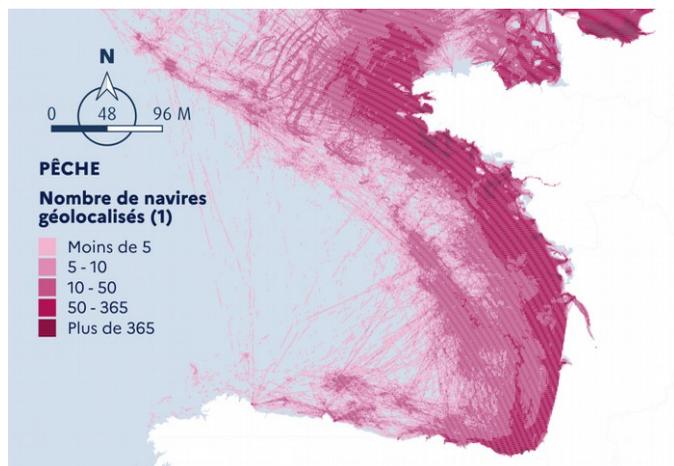
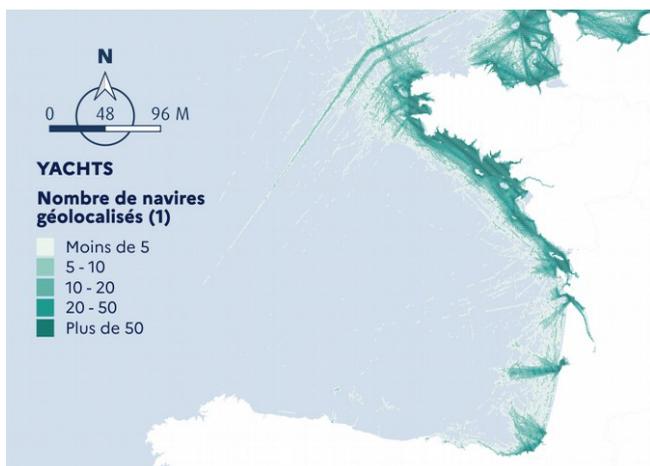
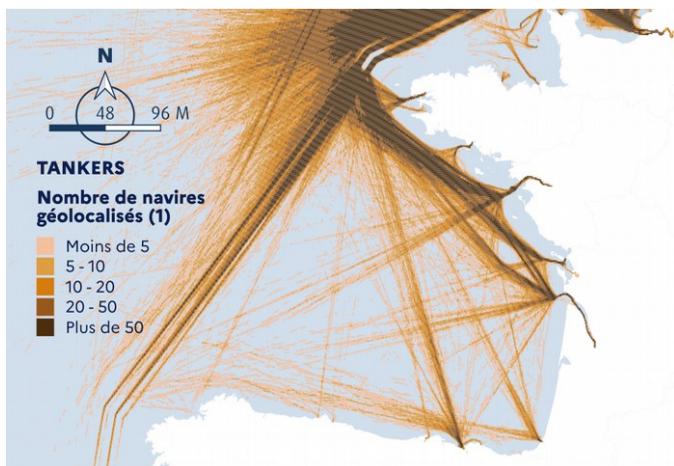
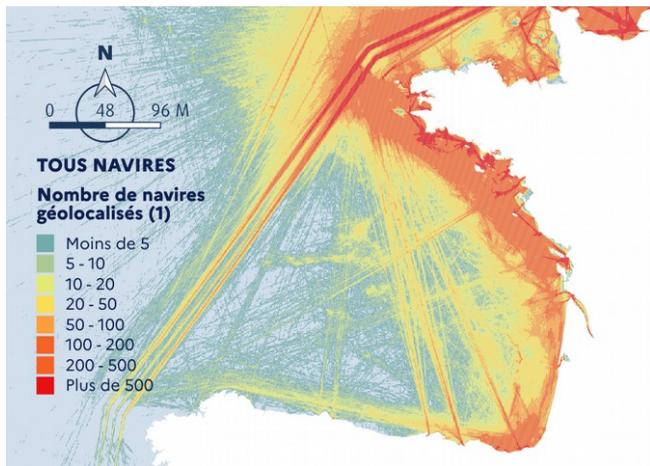
57 escales de paquebots accueillies par le port de Bordeaux en 2023

36 escales de paquebots accueillies par le port de La Rochelle en 2023



2.9.2

Cartes de densité du trafic maritime (1) en 2022 dans le Golfe de Gascogne

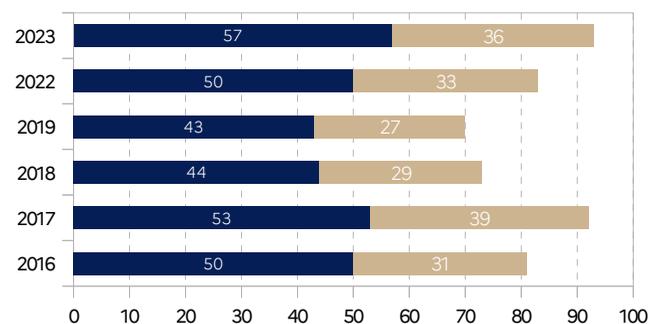


(1) Densités de navires estimées par maille de 1 minute pendant l'année 2022 d'après le dispositif AIS (système de géolocalisation automatique des navires). Les données AIS transmises par les navires sous forme de points sont ensuite ventilées dans un carroyage de 1 minute (il s'agit du carroyage régulier en mer produit par le groupe de travail national Géo-Informations pour la Mer et le Littoral GIMeL). Par agrégation, il est possible d'estimer un nombre de navires par année soit, tous navires confondus soit, par grandes catégories : pêche, tanker, cargo, yacht et passager.

Copyrights : IGN BD ADMIN EXPRESS; Sources : © Trafic maritime - Cerema / Ministère en charge de l'environnement - décembre 2022, réalisation : DIRM SA / MCPPLM - Mai 2023 - Projection : France, Lambert 93

Nombre d'escales de paquebots de croisière

2021-2022 : Pas d'escales (contexte sanitaire)



Grand port maritime de Bordeaux - Un projet de déplacement des paquebots vers des quais hors du centre-ville qui divise

● Sources : Le Marin avec AFP - article publié le 20 août 2024

Comme d'autres villes portuaires touristiques, Bordeaux est confronté au débat sur l'accueil ou non des paquebots dans son centre. Pour éviter les pollutions, la mairie écologiste souhaite déplacer les quais d'amarrage en dehors de l'hypercentre. Le commerce bordelais en serait fortement impacté, alertent des professionnels du tourisme.

La mairie écologiste de Bordeaux veut bannir les paquebots du centre-ville, suscitant l'opposition d'une partie du monde économique qui s'inquiète pour la manne touristique de ces navires. Ils accostent actuellement sur les quais du port de la Lune, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, mais la mairie compte déplacer leur amarrage sur la rive droite de la Garonne, en "aval immédiat" du pont levant Chaban-Delmas qui donne accès à l'hypercentre.

Selon le Grand port maritime de Bordeaux, le projet en est "aux études techniques et réglementaires". L'exécutif municipal a déjà obtenu de contenir le nombre d'escales de croisière dans le centre-ville, qui a doublé depuis une décennie, à "une quarantaine" par an.

"De plus en plus de Bordelais sont dérangés par l'accueil des paquebots dans le centre-ville, c'est de plus en plus mal ressenti", justifie Pierre Hurmic, maire depuis 2020, décrivant "de véritables immeubles flottants" qui se retrouvent "dans des endroits, sur le plan esthétique, parmi les plus intéressants de la ville".

"Visuellement, ce n'est pas ce qu'il y a de plus beau... Le projet de les faire stationner un peu plus au nord, ce serait pas mal du tout", acquiesce Julien, un Bordelais de 37 ans interrogé par l'AFP sur les quais. "Pour moi, ces navires sont de gros pollueurs, ça n'a rien à faire dans le centre-ville", renchérit Charlotte, 32 ans, les fumées qui émanent des navires à quai ne passant pas inaperçues.

Selon le maire, leur relocalisation "dans les années qui viennent" permettra de relier les bateaux à l'électricité afin de limiter la pollution engendrée par leurs "moteurs au gasoil". Construire les infrastructures nécessaires sur le lieu d'accostage actuel, "en plein périmètre Unesco", s'avérerait "très imposant et extrêmement coûteux", ajoute l'élu, jugeant "beaucoup plus facile" de le faire sur la rive droite. Le projet fait cependant débat. Interrogé par le journal Sud-Ouest en juillet, le président de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) Bordeaux-Gironde, Patrick Seguin, a fustigé une "décision lourde de conséquences pour le commerce bordelais", en regrettant que la CCI n'ait pas été associée à la réflexion.

Selon une étude du géographe Victor Pigioli, un croisiériste "dépenserait en moyenne 150 euros par jour et jusqu'à 200 euros lors d'une escale" à Bordeaux, contre une moyenne de 89 euros au Havre, 80 euros à La Rochelle ou 44 euros à Marseille. Un panier plus élevé qui peut s'expliquer par l'achat de bouteilles de vin.

"Quand elles passent par Bordeaux, les plaquettes de promotion des croisières mettent en avant le vignoble et ses appellations prestigieuses", relève le chercheur. Et des visites sont organisées dans les châteaux.

Georges Simon, président de l'association de commerçants et d'artisans Bordeaux Mon Commerce, dit ne pas être opposé à ce projet et en comprend les enjeux, notamment écologiques, mais il s'interroge sur l'acheminement des croisiéristes. "Si les touristes s'arrêtent à Bordeaux, c'est pour visiter Bordeaux. Ce n'est pas pour visiter des quais vides quelques kilomètres avant le centre-ville [...] On se dit qu'il y aura obligatoirement une solution."

La mairie mise sur son réseau de navettes fluviales pour transporter les visiteurs d'une rive à l'autre et estime que l'accostage des navires dans un secteur "moins engorgé" facilitera l'utilisation des cars pour se déplacer dans le département et la région.

La question de l'impact des paquebots dans les villes touristiques se pose dans de nombreuses villes, l'exemple de Venise étant le plus célèbre. Tout récemment, le 18 août 2024, c'est un navire de Royal Caribbean, le Serenade of the Seas, qui a été bloqué par des militants d'Extinction Rebellion à Amsterdam.



L'escale bordelaise est très appréciée des navires de croisières
© Delphine Trenta – Costa / Cruise



Ministère de l'écologie – Transports mer et ports