



En résumé



Les Ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine

Reconnecter ports et territoires

Quelles complémentarités des ports de Nouvelle-Aquitaine ? Quelles capacités à déployer une politique de développement économique et environnemental ? Comment favoriser le report modal entre le fer et la mer ? Au moment où les Régions sont dotées de nouvelles compétences en matière de développement économique et de transport, le Président du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine interroge le CESER sur les options possibles.

Après avoir consulté les parties prenantes des cinq ports de Nouvelle-Aquitaine, le CESER dresse l'état des lieux, identifie les complémentarités des ports, et propose des arguments pour ou contre une gouvernance régionale. La pluralité d'acteurs, la diversité des modes de gestion des ports et la sensibilité du sujet rendent difficile un choix tranché. Les ports sont clairement identifiés comme un élément moteur du développement économique, pourvoyeurs d'activités et d'emplois. A ce titre, une politique d'investissement public, tant au niveau des installations portuaires que de leur réseau ferroviaire est préconisée. Sans volonté politique forte pour le développement du fret ferroviaire et la desserte des grands ports, pas de report du transport de marchandises à espérer ! Les acteurs portuaires sont à l'écoute de nouvelles propositions mais restent prudents compte tenu de la diversité de leurs modes de gestion et du relatif échec des réformes successives.



Vincent NUCHY,

Rapporteur de ce dossier

« Il faut saisir l'opportunité que constituent les cinq ports de la façade atlantique pour qu'ils soient une porte ouverte sur le monde et un des éléments clefs de l'avenir de la Nouvelle-Aquitaine. »

À RETENIR

- **Cinq ports avec des statuts différents** : 2 Grands Ports Maritimes dépendant de l'Etat : La Rochelle et Bordeaux, un port transféré à la Région : Bayonne, 2 ports transférés au Département de Charente-Maritime : Rochefort et Tonnay-Charente.
- Près de **22 millions de tonnes de marchandises** (6,2 % de l'activité nationale), principalement urac, céréales pour La Rochelle, produits pétroliers raffinés pour Bordeaux.
- **615 emplois directs**, des dizaines de milliers indirects ou induits.
- **87 % du transport de marchandises par la route.**



POUR ARRIVER À BONS PORTS... EN TRAIN !

Le plan d'actions du CESER

Des complémentarités à renforcer, à développer ou à construire

Des complémentarités existent en matière de services, d'autres transverses peuvent être développées pour des gains de productivité. Elles doivent être soutenues en matière de concertation et de coordination. D'autres pistes sont évoquées, telles que l'image « Ports de l'Atlantique » ou « Façade Sud-Atlantique » vis-à-vis de l'étranger, la recherche de financements, ou encore des partenariats avec d'autres ports français ou étrangers. De nouveaux créneaux sont à explorer en se tournant vers la mer et ses ressources, les énergies marines renouvelables notamment. Une stratégie régionale peut se concevoir, dans le cadre de la « Croissance bleue », au sein d'un cluster que pourrait animer la Région.

Un volontarisme politique pour le report modal

Le CESER estime qu'une desserte maritime conteneurs est essentielle. Cela concerne principalement le port de Bordeaux et le port du Verdon reliés par une ligne ferroviaire rénovée mais inutilisée suite à un imbroglio juridique !

Sur la question du fret ferroviaire, seule une volonté politique forte pourra soutenir le développement d'un transfert modal en donnant la priorité à la desserte ferroviaire des grands ports maritimes et en saisissant les opportunités du transport fluvial. L'Etat et la Région, responsables du dialogue avec les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales, doivent contribuer à leur régénération grâce à un volet Infrastructures renforcé (via le SRADDET en particulier).

Des conditions contribuant au développement

Il est primordial que la Région Nouvelle-Aquitaine se mobilise dans l'optique de la redéfinition des corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), pour une transversale Ouest-Est, confortant l'hinterland des ports de la façade Sud-Atlantique. Les réserves foncières des ports doivent être dédiées en priorité au développement des activités industrielles en prenant en compte les différentes problématiques de transport. Enfin l'économie circulaire doit être érigée en principe pour développer des filières de récupération, de ferrailles et de granulats par exemple.

La mise en œuvre d'une « bonne gouvernance »

Une « bonne gouvernance » requiert un engagement accru de la Région avec une présence active au sein des instances de gouvernance, notamment les conseils de surveillance et commissions d'investissement. Elle passera aussi par le renforcement de l'articulation du couple Etat-Région, la prise en compte des spécificités des ports et enfin la concertation entre tous les partenaires et acteurs portuaires tant publics que privés.

SITE DE BORDEAUX

14 rue F. de Sourdis

CS 81383

33077 Bordeaux Cedex

Tel. 05 57 57 80 80

SITE DE LIMOGES

27 Bud de la Corderie

CS 3116

87031 Limoges Cedex 1

Tel. 05 55 45 19 80

SITE DE POITIERS

15 rue de l'Ancienne

Comédie - CS 70575

86021 Poitiers Cedex

Tel. 05 49 55 77 77

Ceser Nouvelle-Aquitaine ceser-nouvelle-aquitaine.fr

Le rapport « *Les Ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine* » et la *Lettre N-A! 7*

sont disponibles sur le site internet du CESER ou gratuitement sur simple demande à l'adresse :

contact@ceser-nouvelle-aquitaine.fr

