

Economie | Comment le Grand Port Maritime de Bordeaux compte se remettre à flots



Le conseiller régional Philippe Dorthe a été élu ce mercredi 23 octobre Président du Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Bordeaux. Aux côtés du nouveau directeur du port, Jean-Frédéric Laurent, il a profité de cette nomination pour donner les grandes lignes des orientations stratégiques à venir pour permettre aux sept terminaux du port d'entamer une reconquête et contrer un trafic en perte de vitesse. Moteurs à hydrogène, implantation de pôles industriels, activités de refit, terminal de croisière médocain, désenlisement du projet de terminal de conteneurs du Verdon... Les deux responsables font le grand écart et esquissent les premières formes du nouveau plan de bataille.

Après avoir été pendant sept ans l'un des administrateurs du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Bordeaux, voilà qu'il en prend la tête. Ce mercredi 23 octobre, le conseiller régional Philippe Dorthe (PS) a donc été élu par ses membres Président du Conseil de Surveillance, après avoir porté le costume du médiateur au sein du [conflit social du port](#) qui durait depuis de nombreux mois. Depuis, et dans un contexte économique loin d'être au beau fixe au regard du bilan tonnage de son trafic en chute depuis dix ans (sept millions de tonnes en 2018 contre neuf millions en 2009), le port de Bordeaux semble avoir entamé une nouvelle mue par le biais de son nouveau président de directoire, [Jean-Frédéric Laurent](#). Philippe Dorthe, qui a notamment porté le dossier de l'aménagement des bassins à flot et la réhabilitation du pôle naval du port, semble vouloir mettre un coup de fouet supplémentaire à ce nouveau lifting. "Je compte être un président actif et présent pour proposer au directoire et à son équipe des idées et des projets à mettre en œuvre", a confirmé ce matin l'ancien cadre SNCF.

Lifting bassenais

C'est que les chantiers ne manquent pas pour le GPMB. Le premier d'entre eux, et sûrement le plus proche, c'est le relancement effectif de l'activité conteneurs. Malgré [la lourde perte](#) qu'a constitué le demi-tour stratégique de l'armateur MSC en 2018 (40% du trafic de conteneurs), les deux nouveaux responsables y sont allés de concert pour parler de nouveaux marchés à conquérir. "Les oléagineux sont en baisse régulière, les hydrocarbures se maintiennent mais ça ne suffit pas. Il va falloir aller chercher du neuf, peut-être sur du vrac, pour relancer l'activité. Notre premier objectif, c'est d'aller vers les chiffres que nous avions il y a quelques années à Bassens. Notre

hinterland est très vaste, il va falloir travailler avec les négociants (y compris des spiritueux charentais) pour trouver des solutions pour acheminer ces masses de fret depuis le port de Bordeaux alors qu'aujourd'hui la plupart partent en camion, au mieux jusqu'au Havre, parfois dans des ports étrangers", dénonce Philippe Dorthe. Le premier lifting est celui du port de Bassens. Les travaux, qui ont démarré début octobre, devraient durer environ un an. Les premiers coups de pioche ont nécessité trois millions d'euros, six millions de plus arriveront en 2020 pour les terminer. Ils sont censés "rendre le terminal plus plat et facile à utiliser pour les opérateurs de manutention", assure ainsi Jean-Frédéric Laurent.

"Nous travaillons à améliorer la sécurité et la sûreté de ce terminal, c'est un prérequis indispensable à l'accueil de tout trafic conteneurisé. Nous allons supprimer une partie des hangars en bord à quai qui n'ont plus d'utilité pour élargir la zone de manutention des navires". Dans un espoir permis, le nouveau directeur du port parle même d'éventuellement accueillir plusieurs navires en même temps, même si la priorité reste de pouvoir dégager des espaces de stockage des conteneurs. Enfin, Jean-Frédéric Laurent évoque une volonté d'efficience accrue dans l'accueil de deux services de l'État : le poste d'inspection frontalier pour les contrôles vétérinaires et phytosanitaire ("point essentiel si nous voulons accueillir des marchandises pour l'alimentation et les marchandises à température dirigée") et les contrôles douaniers. "Un lieu va être réaménagé pour accueillir ces deux services". Lors de la dernière plénière du Conseil régional en début de semaine, le port a obtenu un avenant au Contrat de Plan État Région pour lui permettre de "réorienter des crédits sur les investissements opérationnels du port, notamment le terminal de Bassens".

Effort collectif

Les choses semblent s'activer donc, y compris au niveau des collectivités territoriales. Un mal nécessaire pour Philippe Dorthe, qui observe d'un œil critique le regain du transport de conteneurs par le fer ou la route sur le maritime. "Il va falloir que toutes les structures aident parce que sinon on continuera avec la route, qui sera toujours moins chère. C'est à ce prix qu'on arrivera à amorcer une réalité de transports propres avec des énergies nouvelles". À charge aussi pour les négociants en vin de se mettre au diapason et de faire à nouveau appel au port pour le transport de leurs marchandises. "Il y a des pratiques logistiques qui font que les choix ne se tournent pas vers Bordeaux, on confie souvent la logistique à des tiers. Un produit vaut de plus en plus aussi par la manière dont il est transporté, on fait attention à la manière dont ils sont acheminés. Ça a une valeur en termes d'image et on espère que demain ça aura une valeur monétaire en termes d'impact carbone qui puisse permettre de valoriser les moyens de transports vertueux, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui et ce qui explique les difficultés qu'on a à développer des logiques de transports massives", rajoute Jean-Frédéric Laurent. Le regard du nouveau président du Conseil de surveillance est attendri lorsqu'il s'agit d'évoquer la transition énergétique. "Je suis un fervent défenseur, et depuis longtemps, des moteurs propres, particulièrement de la technologie des moteurs à hydrogène. Il y a là un grand chantier à mettre en œuvre, sachant que depuis plusieurs années l'entreprise Nouryon dégage en déchets fatal 3000 tonnes d'hydrogène par an qui partent dans l'atmosphère. Le port, avec l'aide de la Région et de l'État, pourrait le récupérer pour le rendre utilisable".

Faire du port de Bordeaux un "grand port fluviomaritime pour éviter que des conteneurs déchargés à Bassens ne repartent ensuite au Verdon par camions", voilà en tout cas l'ambition affichée. Il n'en faudra pas moins pour relancer l'échec assumé du [terminal à conteneurs](#) Sud-Ouest (ou TCSO) du Verdon et les importants investissements (dix millions d'euros) apportés par la Société de manutention portuaire d'Aquitaine (SMPA), qui était censée en assurer l'exploitation. "Nous pensons qu'il faut reprendre une nouvelle dynamique à l'envers, par le fleuve, pour alimenter des chantiers de réacheminement de conteneurs sur des barges fluviomaritimes. Ça coûte plus cher, mais il va falloir que ceux qui prônent la transition énergétique assument et aident. La préfète est prête à jouer ce jeu-là, y compris via l'Europe pour que cela puisse devenir une norme dans quelques années", commence Philippe Dorthe. "Certains choix qui ont été faits n'étaient probablement pas les bons", rajoute Jean-Frédéric Laurent. "On arrive à en tirer des expériences. La principale, c'est que si c'est un projet qui vient uniquement du port, il court droit à l'échec. Cela doit être conçu comme un projet de territoire associé aux transports ferroviaire, fluvial, aux industries et à la logistique telle qu'elle existe aujourd'hui. On ne fera jamais de Bassens un grand terminal international de conteneurs. Nous lui rendons les fonctionnalités qu'il doit apporter en termes de transports de conteneurs pour le territoire. À partir de là, nous pourrions réfléchir à une multimodalité et réactiver éventuellement Le Verdon". Chaque chose en son temps, donc.

Stratégie industrielle

Même son de cloche du côté de l'activité de démantèlement de navire et du yachting. "Ça n'apporte pas une activité régulière au port. Nous allons conserver ces capacités mais on recentre notre projet sur l'exploitation et le maintien d'une filière de réparation navale et de maintenance sur Bordeaux. Il faut retrouver une compétence de base et un réseau d'entreprises autour du port qui apporte les infrastructures d'assèchement et d'accueil des navires et recréer un vrai écosystème avec la création d'un réseau et de partenariats industriels". À entendre le directeur du port, cette dynamique a déjà (timidement, diront certains) débuté par un contrat signé avec le Conseil départemental de la Gironde pour la maintenance et l'arrêt technique de l'un de ses ferries, un partenariat signé avec CNB pour la personnalisation de yachts et enfin une remise à niveau "en cours de nos installations pour pouvoir accueillir des entreprises de maintenance qui interviendront sur le pôle naval pour de la maintenance légère". En août dernier, la société de chaudronnerie navale ARMI, présente à Bordeaux depuis 35 ans, a été placée en [liquidation judiciaire](#) par le tribunal de commerce. L'objectif est donc clair pour les dirigeants du port : éviter que ce cas d'école n'engendre une hémorragie. "Notre bassin fluvial est relativement isolé. Si nous n'avons pas ces infrastructures et ces entreprises, nous ne pourrions pas accueillir ces activités fluviales en développement".

La création d'un [terminal spécifique](#) (fin 2021-début 2022) pour accueillir les grands paquebots de croisière sur le Médoc (à Pauillac) est toujours d'actualité, dans le but de booster des filières de [croisières fluviales](#) et d'[œnotourisme](#)

Foncier : un nouvel espoir

La logique semble être la même par rapport à l'utilisation du foncier portuaire, manne très importante ("2500 hectares environ dont 550 pour implantations logistiques et/ou industrielles") qui a de quoi attiser les convoitises tant le foncier disponible se réduit considérablement et prix au mètre carré du bâti grimpe en flèche. Si l'on en croit Philippe Dorthe, là encore, pas question de faire n'importe quoi. "Jusque-là, la politique n'était pas opérationnelle. On a pu dégager une politique foncière et tarifaire du foncier du port pour pouvoir l'optimiser". Le responsable parle d'un "juste prix" et d'une possibilité d'adapter les tarifs "en fonction de qui s'y installe. Le port restera ouvert à toutes les propositions, mais il en fera aussi pour essayer de valoriser son foncier vers des entreprises directement liées à l'activité portuaire et navale ou à l'activité à forte valeur ajoutée". Le nouveau chef du Conseil de Surveillance évoque ainsi la création future d'un "pôle" dédié à l'activité du bois sur le secteur de l'arrière base (au niveau de la base sous-marine) "pour concentrer des entreprises qui travaillent le bois et sont intéressées par la proximité du port", termine-t-il, évoquant notamment une entreprise de rénovation de palettes. Cette logique de "pôles" pourrait être un des éléments d'un prochain plan stratégique post-2020 dont il reste encore beaucoup à écrire. Une plus forte utilisation du terminal de Grattequina devrait aussi en faire partie.

"Ça nous paraît être un terminal d'avenir. Il est assez récent et peut accueillir des gros bateaux et supporter des outillages de levage importants. Nous sommes tous préoccupés par l'avenir du territoire de l'entreprise Ford à Blanquefort. Je pense qu'avec ce terminal, le port pourra jouer un rôle important dans la réactivation de ce secteur. Une multitude de projets pourraient être présentés, notamment dans les "transports circulaires et urbains", à partir de ce terminal. Cette volonté bordelaise de "montrer les muscles" dans les négociations économiques à venir est tout sauf anodine, à l'aube d'un vaste (et contesté) projet d'extension du port de La Rochelle. En attendant de la voir se concrétiser, Philippe Dorthe, de son côté, va entamer dans les prochaines semaines une "tournee" des sept terminaux du Grand Port Maritime de Bordeaux "pour rencontrer les professionnels et tous les maires des communes sur lesquelles se trouvent ces terminaux pour avoir une vision plus précise du terrain". De loin, les choses semblaient donc mal entamées. De près - tout en sachant que l'élu avait écrit en 2018 une lettre à Edouard Philippe en demandant à ce que la région prenne la main sur la gouvernance- ce nouveau duo ressemble sérieusement à une reconquête.



Romain Bêteille

Crédit Photo : RB

Publié sur aqui.fr le 23/10/2019

[Url de cet article](#)