

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE DU GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX, PASCAL LEFÈVRE, RÉPOND ET PRÉCISE

Dans un climat économique tendu, le port de Bordeaux doit, comme les autres Grands Ports Maritimes, faire face aux fluctuations des marchés mondiaux et s'adapter aux nouvelles mutations, mais pas seulement. Lors des Assises de l'Economie de la Mer du Havre en Novembre dernier, le Premier Ministre Edouard PHILIPPE, a annoncé la volonté de l'État de remettre à plat la stratégie de développement portuaire française et la gouvernance de certains Grands Ports Maritimes. Depuis lors, les commentaires vont bon train, parfois par méconnaissance de la réalité, souvent en caricaturant la situation réelle.

Face aux divers propos lus dans la presse, Pascal LEFÈVRE, le Président du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Bordeaux souhaite apporter les précisions nécessaires.

« le port de Bordeaux est pris dans une équation difficile »

Le GPMB subit, comme tous les autres GPM français, un effet ciseau caractérisé d'un côté, par l'érosion des trafics traditionnels (hydrocarbures, céréales, granulats, chimie...) et de l'autre, par l'augmentation des charges, notamment de nouvelles règles fiscales (Taxe foncière, Impôt sur les sociétés, Redevance archéologie préventive...) mais aussi la fluctuation des remboursements de l'État pour les missions régaliennes que le port assure.

Ce constat est partagé depuis longtemps avec la direction du Port qui mène des actions visant à rééquilibrer son modèle économique en trouvant des relais de croissance et des sources d'économie.

« le port de Bordeaux est au bord de la faillite »

Le Port de Bordeaux fait partie des ports dont la situation financière est des plus stables, avec un endettement très faible et une trésorerie suffisante. Les 7 derniers exercices comptables ont permis, grâce une gestion saine, d'accumuler des résultats positifs très sensibles chaque année, et ce malgré « l'équation difficile évoquée », preuve que la stratégie menée fait sens. Il n'y a donc pas de déficit à combler au GPMB...

« Echec total de la stratégie du port de Bordeaux qui se borne à la gestion de son patrimoine immobilier »

Dans les faits, les recettes foncières du port représentent globalement environ 20 % de son CA, dont les recettes immobilières commerciales (non-industrielles) qui pèsent moins de 10 %.

C'est le projet stratégique qui fait un port et son développement. Celui du GPMB a été établi en 2015 après une large et longue concertation. Celui-ci s'articule autour de 3 grands axes de développement :

. **la logistique et l'inter modalité** : Conforter les filières existantes, mettre en œuvre le Terminal Conteneurs du Sud Ouest / TCSO, faciliter les formalités administratives, promouvoir le port.

. **les activités industrielles** : Faire de Bordeaux un pôle national pour la déconstruction de navires, développer le pôle naval des Bassins à flot, accompagner le développement des filières liées à la transition énergétique.

. **l'aménagement** : Gérer et valoriser le foncier portuaire en lien avec les territoires, aménager le secteur des Bassins à flot, développer les croisières maritimes et fluviales.

Couvrant la période 2015-2020, le projet stratégique représente un investissement de 110M€ portés par le port, les collectivités locales, l'État et l'Union européenne. C'est la mise en place de ce projet stratégique, accompagné d'une rigoureuse gestion au quotidien qui doit permettre à l'établissement de préparer l'avenir et d'anticiper les évolutions et mutations à venir.

Le déploiement du projet stratégique se déroule normalement avec certains résultats significatifs :

- La forme de Bassens (déconstruction de l'ex-Colbert et de l'ex-Jeanne d'Arc notamment) est retenue par l'UE comme site de démantèlement de navires.
- La réparation navale, la rénovation (Refit) de yachts autour des formes sur les bassins à flot
- La restauration de la ligne de fret ferroviaire d'Ambès
- La création de Capirail, filiale du GPMB, pour la gestion des réseaux capillaires de fret ferroviaire
- Les opérations Gironde XL qui ont permis de gagner 10% des tirants d'eau pour conforter les trafics
- Le port de plaisance qui prend forme
- Le GPMB (Pauillac) est choisi comme unique porte de sortie européenne pour les pièces d'Ariane 6
- Le développement des croisières maritimes et fluviales et le projet de terminal à Pauillac pour l'accueil des grands paquebots
- Le système d'information portuaire VIGIE conçu à Bordeaux et adopté par 15 ports
- Les initiatives telles que Péépos (Port à Energie et Economie Positives) pour favoriser la transition énergétique et les ENR.

Il n'est pas question de dire ou laisser penser que tout va bien puisque c'est encore insuffisant pour redresser les trafics. Par exemple, le Terminal à Conteneurs du Sud Ouest / TCSO, capital pour le développement du port qui, suite à de multiples entraves extérieures n'est malheureusement toujours pas en service malgré l'énergie déployée et les investissements réalisés.

Mais à l'heure où toujours plus de marchandises voyagent en conteneurs, il est établi que le potentiel de développement de cette filière se situe bien au-delà des 65 000 conteneurs actuels et un positionnement au Verdon rend possible un développement des trafics. Aussi le port confirme son objectif de tout mettre en œuvre pour un démarrage effectif cette année.

« Le port de Bordeaux est distancé par La Rochelle et talonné par le port de Bayonne »

Le classement des ports peut s'effectuer de diverses manières : selon le trafic, le chiffre d'affaires... Chacun peut l'opérer en fonction de ses attentes en termes d'analyse.

Mais la situation est connue de tous :

- Le port de Bordeaux fait env 8Mt, son CA est de 46M€ et son trafic 2017 baisse de 7%
- Le port de La Rochelle fait env 9Mt, son CA est de 26,5M€ et son trafic 2017 est en baisse de 7%.
- Le port de Bayonne fait env 2,3Mt, son CA est de 7M€, son trafic 2017 est stable.

Dans son rapport, le CESER confirme qu'il n'y a pas ou peu de concurrence frontale entre les ports de la région, quand elle existe, elle se situe au niveau des opérateurs privés. Ce dernier point ne s'oppose aucunement au fait que les quatre ports de la Nouvelle Aquitaine puissent trouver utilement des voies de complémentarité, de mutualisation ou des synergies.

Quant au **rapport de la Cour des comptes** publié en 2016, les comparaisons qui ont été faites rapidement ne résistent pas à la réalité des situations. Le port de Bordeaux, comme tous les ports d'estuaire, a des obligations d'entretien du chenal, ainsi que des ouvrages situés sur son domaine. Cette mission d'entretien qui est effectuée pour le compte de l'État, génère des coûts et nécessitent du matériel et des équipes spécialisées... Il convient aussi de rappeler que le Port de Bordeaux dispose et c'est un atout, d'ateliers spécialisés faisant travailler plus d'une centaine de salariés.

Il faut donc se garder de mener des analyses succinctes aboutissant à des conclusions erronées.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux est un élément moteur du développement économique et de la compétitivité des territoires, il doit être soutenu comme tel.

Il est déterminé à mettre ses moyens à disposition de la dynamisation économique du Grand Sud-Ouest. A ce jour, l'établissement portuaire est à l'origine de plus de 4 900 emplois directs (au sein de 200 établissements) et de plus de 15 000 emplois indirects.



A propos de Bordeaux Port Atlantique...

Bordeaux Port Atlantique est une plate-forme industrielle et logistique reposant sur 7 sites, répartis sur les 100 kms de l'estuaire de la Gironde, le plus vaste estuaire européen.

Idéalement positionné sur la façade atlantique, le port de Bordeaux traite entre 8 et 9 millions de tonnes de marchandises par an (soit l'équivalent de 400 000 camions) par le biais de ses 7 terminaux spécialisés qui reflètent la diversité de l'économie du grand Sud-Ouest :

- *Le Verdon : Conteneurs, Accueil de paquebots de croisière*
 - *Pauillac : Hydrocarbures, Pôle logistique A380*
 - *Blaye : Céréales, Produits chimiques*
 - *Ambès : Produits chimiques et pétrochimiques, Hydrocarbures*
 - *Grattequina (en cours d'aménagement) : Colis lourds, Granulats*
 - *Bassens (terminal multi-vrac) : céréales, conteneurs, bois, huiles, granulats, charbon, trafics de recyclage...*
 - *Bordeaux – Port de la Lune (terminal dédié au trafic passager) : accueil de paquebots de croisière*
- Bordeaux Port Atlantique c'est aussi chaque année, 25 navires mis à sec pour arrêt technique et près de 4000 tonnes de ferraille issues de navires en fin de vie ré-injectées dans l'économie circulaire.*
- L'activité portuaire de Bordeaux Port Atlantique est à l'origine de plus de 4900 emplois directs, répartis dans 200 établissements.*

Cp n°2.18

CONTACT PRESSE

Bordeaux Port Atlantique

Anne THOMAS

T. +33 (0)5 56 90 59 84 / M. +33 (0)6 64 49 92 60

Courriel : a-thomas@bordeaux-port.fr