



RAPPORT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET STRATEGIQUE 2026-2030

GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX

2024-000192

Août 2026

Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe



AGENCE DE TOULOUSE (31)

Ectare siège social
6 avenue Georges Pompidou
Bât. A- | Entrée 2
31130 BALMA
Tél. 05 62 89 06 10
Email : contact@ectare.fr

AGENCE DE BRIVE (19)

Ectare Centre Ouest
2 impasse Jean Chaptal
19100 BRIVE
Tél. 05 55 18 91 60
Email : limousin@ectare.fr



cabinet-ectare.fr

SCOP ARL AU CAPITAL VARIABLE DE 90 576 € | RCS TOULOUSE B 389 797 010
SIRET 38979701000052 | NAF 7490B

La Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) Nouvelle-Aquitaine a été saisine sur le Projet Stratégique du Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) le 7 mai 2026. Il a donné lieu à la production d'un avis sur le projet, rendu le 3 août 2026.

Ce mémoire consigne les réponses apportées par le GPMB.

1 COMMENTAIRES GENERAUX

1.1 LOCALISATION ET CONTEXTE DES DOCUMENTS EN VIGUEUR

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

R1 - La MRAe recommande de contextualiser les données clés du projet stratégique 2026-2030 par une mise en perspective historique, idéalement depuis 2009 - année marquant le lancement du premier projet stratégique. Cette approche, complétée par des commentaires explicatifs, faciliterait la compréhension des enjeux de développement du GPMB sur le long terme.

- **Réponse du GPMB**

Le premier Projet Stratégique (PS) du Port de Bordeaux date effectivement de 2009. Cependant, le GPMB a choisi de modifier substantiellement son approche des projets stratégiques en 2019/2020. En effet, les deux premiers projets stratégiques étaient chacun basés sur un seul projet majeur. A partir de 2019, les projets stratégiques ont pris en compte plusieurs projets du GPMB, avec des tailles diverses et concernant les différentes activités du Port. Le GPMB a également intégré les facteurs évolutifs des crises structurelles, notamment liées au COVID. Ces points de départ de la trajectoire dans laquelle s'inscrit le GPMB aujourd'hui se sont concrétisés dans le PS 2021-2025. Ainsi, le PS 2026-2030 est fondé, entre autres, sur le bilan environnemental, opérationnel et financier de ce dernier.

La rédaction du projet stratégique 2026-2030 a permis au GPMB de redéfinir plusieurs fondamentaux et de confirmer certains axes esquissés sur la période 2021-2025.

D'abord, dans le cadre de la démarche de durabilité, qui sous-tend l'ensemble du document, le GPMB a pu définir sa raison d'être : « **Le port de Bordeaux, une ambition fluvio-maritime pour le territoire** ».

Partenaire de longue date de l'activité économique sur l'estuaire de la Gironde, le port de Bordeaux est une infrastructure stratégique au service de l'intérêt général et un catalyseur de la prospérité du territoire.

Indispensable à un équilibre multimodal des flux de marchandises du grand Sud-Ouest, par la mer, le rail, la route et le fleuve, le port de Bordeaux contribue à la création d'emplois qualifiés et de valeur ajoutée locale.

Le port de Bordeaux s'appuie sur ses savoir-faire maritimes reconnus, sur l'énergie créative de son écosystème et sur son patrimoine portuaire pour apporter une réponse durable à de multiples enjeux industriels, environnementaux et sociétaux d'aujourd'hui et de demain sur le territoire.

Ensuite, les travaux de concertation, notamment interne, ont permis de redéfinir les valeurs du GPMB : **UTILE, RESPONSABLE et INNOVANT**.

Utile au territoire dans lequel il agit, responsable dans la réalisation de ses projets et de ses activités et innovant pour anticiper les évolutions écosystémiques, conserver continuellement un coup d'avance et se différencier.

Enfin, le travail préparatoire à la rédaction du document a permis de redéfinir les trois piliers stratégiques du port : **port de commerce, port aménageur et port prestataire de services**. Ces trois piliers regroupent l'ensemble des missions du port et sont interconnectés. Ils sont soutenus par les services supports et structurent l'activité de l'établissement (pages 5 à 22 du PS 26-30).

Dans le cadre de la rédaction du PS, le port a également mis à jour l'étude sur son impact socio-économique. Sur la base d'une première version datant de 2022, le GPMB dispose maintenant d'une mise à jour en 2025 (données 2022).

Cette analyse montre que le Port de Bordeaux, au sens de l'écosystème portuaire, a un impact régional très fort. Trois chiffres illustrent parfaitement ce point :

- L'écosystème portuaire est à l'origine de 8620 emplois directs et hautement qualifiés. Ces emplois sont stables et plus rémunérateurs que la moyenne girondine ;
- L'écosystème portuaire est composé de 232 entreprises implantées dans 32 communes dont 26 en Gironde ;
- L'écosystème portuaire est à l'origine de 892 M€ de richesses dégagées, ce qui correspond à 17,4% de la richesse dégagée par l'industrie girondine.

Comme pour le Projet Stratégique précédent, la GPMB s'est attaché à concerter le plus largement possible en externe et en interne.

Les acteurs de l'écosystème portuaire ont été mobilisés par le biais de trois ateliers, afin d'échanger sur leurs attentes vis-à-vis des trois piliers du GPMB et des missions liées.

Les agents du GPMB ont été consultés d'abord par le biais d'une enquête interne, qui a permis de définir les trois valeurs du port, puis à l'occasion d'un séminaire ouvert à tous.

Ces deux moments de concertation ont été un réel succès et ont permis d'affiner la stratégie du GPMB et de confirmer des choix structurants.

Cette large concertation s'inscrivait aussi dans la démarche de durabilité engagée par le GPMB qui structure le document, mais surtout sa trajectoire pour les 10/15 prochaines années. Sa mise en œuvre a été réalisée en interne avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé et a duré plusieurs mois. A l'issue du processus, le GPMB a pu définir **cinq engagements ESG** (environnement, social, gouvernance).

Ces engagements ont ensuite été déclinés en objectifs stratégiques, plus précis et qui seront suivis sur le long terme par une série d'indicateurs.

Le Projet Stratégique définit un objectif général de création de valeur de chacun des trois piliers stratégiques du GPMB pour le territoire et la communauté portuaire :

- pour le Port de commerce, il s'agit d'accueillir plus de navires et plus de marchandises par voie maritime et fluviale ;

- le Port aménageur doit permettre d'accueillir le maximum d'activités, notamment pour la décarbonation et la réindustrialisation ;
- le Port prestataire de services doit faire augmenter les prestations nécessaires au développement de l'activité sur le fleuve et à la coordination interportuaire.

L'atteinte de cet objectif général passe, entre autres, par un programme pluriannuel d'investissements ambitieux, à hauteur de 87 M€.

2 CONTENU DU DOSSIER, QUALITE DES INFORMATIONS QU'IL CONTIENT ET PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

2.1 REMARQUE GENERALE

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

La méthodologie de l'évaluation environnementale est également expliquée. [...].

Afin de consolider cette méthodologie, il aurait été pertinent de s'appuyer sur les avis de l'Autorité environnementale concernant des projets récents portés par le GPMB et les acteurs du complexe industrialo-portuaire, notamment ceux devant être déployés dans le cadre du projet stratégique 2026-2030. Cela aurait permis d'illustrer concrètement comment les recommandations de la MRAe ont été intégrées dans l'élaboration du projet stratégique, par exemple en s'appuyant sur l'avis relatif au projet « EMME » (Electro Mobility Materials Europe) du 14 octobre 2025.

- **Réponse du GPMB**

Plusieurs projets sont en cours au niveau des différents terminaux du GPMB : la centrale photovoltaïque et la ferme salmonicole au Verdon-sur-Mer, ainsi que le projet « EMME » sur le terminal de Blanquefort-Parempuyre.

Ces projets ont chacun fait l'objet d'une étude d'impact dont les versions finales ont été mobilisées dans le cadre des analyses réalisées pour l'évaluation environnementale stratégique du PS 2026-2030. Ces versions intègrent, en principe, les réponses aux recommandations issues des avis respectifs de la MRAe. Il apparaît ainsi difficile, à l'échelle du GPMB, de justifier ou d'expliquer la prise en compte de ces recommandations dans ces projets.

Les projets retenus pour une implantation sur le foncier du port ont un besoin d'accès à l'eau et/ou à la voie maritime et répondent à des enjeux nationaux (souveraineté, réindustrialisation, emplois, ...). Il peut également être noté que l'objectif du projet stratégique n'est pas de détailler chaque projet mais de donner un cap global.

Par ailleurs, les deux avis de la MRAe sur les précédents projets stratégiques (2014-2019 et 2021-2025) ont été mobilisés dans le cadre de la réalisation de l'évaluation environnementale du PS 2026-2030.

2.2 QUALITE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

2.2.1 Méthode de diagnostic, de l'état initial de l'environnement et des perspectives d'évolutions

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

La MRAe constate cependant que l'état initial de l'environnement ne semble pas exploiter le bilan du précédent projet stratégique (2019-2025) pour caractériser la situation de référence. Ce bilan n'est mobilisé que pour identifier les défis de développement de l'activité portuaire, sans alimenter directement l'analyse environnementale, sociale ou territoriale.

R2 - La MRAe recommande de mettre en place un dispositif pérenne de suivi des incidences environnementales, servant au bilan des projets stratégiques et conçu pour être repris et enrichi sur l'ensemble des projets stratégiques quinquennaux.

- **Réponse du GPMB**

Concernant la mise en œuvre du précédent projet stratégique, un bilan spécifique relatif aux enjeux environnementaux a été produit.

Bien que n'apparaissant pas explicitement dans le rapport, l'état initial de l'environnement reprend des parties de ce bilan et le travail d'identification et de hiérarchisation des enjeux environnementaux en fin d'Etat Initial de l'Environnement (EIE) s'en est nourri. Le GPMB a décidé de ne pas joindre ce bilan environnemental complet au dossier car cela alourdirait le rapport environnemental (déjà près de 400 pages) et créerait de nombreuses répétitions. C'est pourquoi il a été décidé d'intégrer une synthèse de ce travail relative aux enjeux et perspectives dans le rapport environnemental (*partie IV.1.1.1 Principaux enseignements du bilan 2021-2025 pour le PS 2026-2030*).

En outre, l'ancienne Stratégie Développement Durable du GPMB présentait des indicateurs de suivi environnemental qui ont été renseignés tout au long de la mise en œuvre du PS 2021-2025 (14 indicateurs « environnement »). Ces derniers ont été repris et complétés au sein du dispositif de suivi proposé dans le rapport environnemental (21 indicateurs).

Notons que les indicateurs suivis par le GPMB ont été mobilisés pour réaliser le bilan environnemental du PS 2021-2025.

Le système d'indicateurs définitifs sera basé sur les indicateurs du rapport de durabilité (VSME), complétés par des indicateurs spécifiques aux activités du port (dragage, ateliers, production d'énergie, etc.). Le GPMB souhaite mettre en place un suivi pérenne, essentiel pour un pilotage efficient de son projet stratégique.

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

Une analyse plus approfondie des interactions entre le port et son « hinterland » aurait de plus été pertinente pour une meilleure compréhension des dynamiques territoriales qui influencent l'activité portuaire et pour identifier les opportunités de développement (report modal, partenariats logistiques).

R3 - La MRAe recommande à cet égard d'insérer une analyse cartographique des flux qui permettrait d'apprécier l'ancrage territorial et la dynamique des activités portuaires.

• Réponse du GPMB

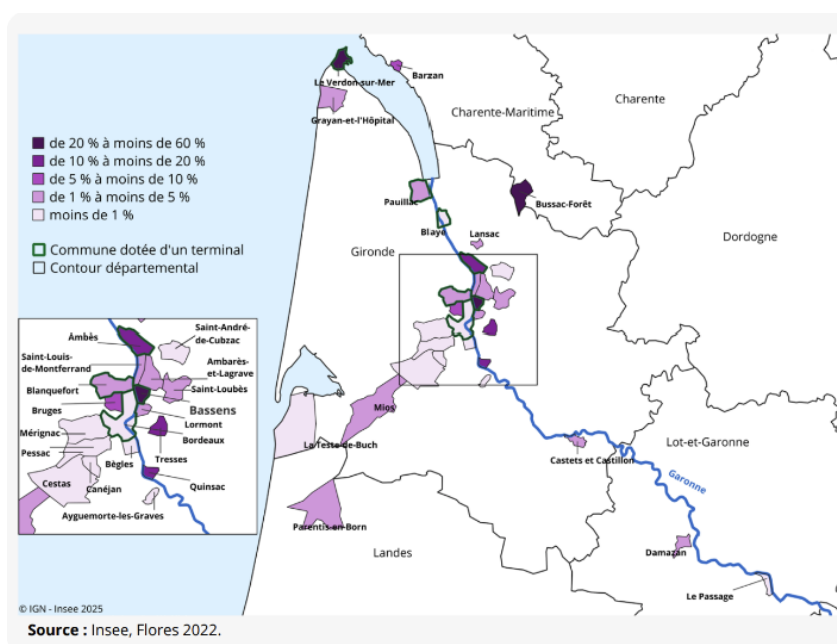
Le GPMB est un port d'estuaire qui permet ainsi d'amener la marchandise, de manière massifiée, à 100 km à l'intérieur des terres (le transport maritime est le moins émissif et limite le transport routier).

Le GPMB est un port de territoire, sans touchers internationaux. La principale compétition se fait avec la route pour la desserte de son hinterland, moins avec les autres ports.

Le GPMB est intégré au RTE-T et se situe également à un carrefour des réseaux énergétiques européens (gaz, H₂, CO₂, électricité...). Les terminaux du GPMB bénéficient aussi de la proximité avec le CNPE du Blayais (potentiel futur EPR 2), avec la forêt des Landes (plus grande forêt exploitée d'Europe), avec de futurs champs éoliens ainsi que de grandes fermes photovoltaïques de Nouvelle Aquitaine.

La carte en page 7 du PS 26-30 présente les contours schématiques de l'hinterland du GPMB, d'où les marchandises proviennent ou sont à destination.

Par ailleurs, la carte suivante, issue de la mise à jour de l'étude INSEE 2025, montre la part de l'emploi du complexe industrialo-portuaire de Bordeaux dans l'emploi de la commune en 2022.



2.2.2 Méthode d'analyse des solutions d'alternatives

• Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale

Un scénario de base (ou scénario central) a été construit à partir des tendances commerciales, économiques et des investissements programmés, puis testé via un « test de sensibilité ». Cependant, les hypothèses du test de sensibilité ne sont pas détaillées comme des scénarios alternatifs structurés.

R4 - La MRAe recommande de présenter de façon plus pédagogique les conditions de réussite, les hypothèses structurantes et les leviers d'action du projet stratégique.

- **Réponse du GPMB**

La présentation de la trajectoire financière du PS 26-30 est basée, entre autres, sur des tests de sensibilité assez fins. Cette méthode est novatrice et permet de modéliser l'évolution des hypothèses structurantes, l'impact potentiel de modifications et d'évaluer les différents leviers d'action.

Cette méthode et ses résultats sont visibles en pages 54 et 55 et ont été validés par le Comité d'Audit du GPMB.

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

R5 - La MRAe recommande de présenter une analyse des freins et des leviers relatifs au développement de l'intermodalité sur le territoire d'action du GPMB, en distinguant les leviers relevant directement de la gouvernance du port et ceux dépendant d'opérateurs tiers.

- **Réponse du GPMB**

Le GPMB est responsable des infrastructures maritimes, fluviales et ferroviaires pour assurer les connexions du port. Plusieurs projets majeurs du PS 26-30 vont dans ce sens de l'intermodalité.

La définition fine des besoins appartient aux opérateurs et fait encore défaut aujourd'hui, notamment sur le fluvial pour lequel plusieurs démarches sont en cours.

S'ajoutent à cela le fait que :

- le port n'a pas de prise sur l'organisation des grands logisticiens qui peuvent, du jour au lendemain, passer d'une logistique maritime à une logistique ferroviaire (exemple de MSC pour le GPMB) voire à une logistique 100% routière. Le développement du fret ferroviaire est souhaité et accompagné par le GPMB (cf. projet de pôle multimodal de Bassens) mais pas au détriment du fret maritime et fluvial ;
- le modèle économique est très important et dépend de choix nationaux ou européens qui peuvent privilégier telle ou telle solution. Par exemple, le cabotage mer-mer ne bénéficie pas d'aide à la pince au contraire du ferroviaire.

Les conteneurs qui transitent via l'hinterland du GPMB empruntent à 60% la route, à 30% le ferroviaire et à 10% le maritime. Un report modal vers un des plus vertueux, le maritime, pourrait être favorisé par des obligations de mesure et d'affichage des externalités négatives des modes de transport, dont le routier.

Ces constats généraux peuvent être complétés par des éléments plus locaux pour le fluvio-maritime et le ferroviaire (tableau ci-dessous).

	Fluvio-maritime	Ferroviaire
Leviers	Création d'un Comité technique des activités fluviales du port de Bordeaux (juillet 2026) Projets d'envergure programmés à proximité du port de Bordeaux (EMME, LNSO, EPR2...) Développements souhaités par les collectivités locales (Région NA, Métropole Bordelaise, ...)	Volonté des acteurs économiques de massifier leur transport. Motivations environnementales et tendance marché (prix des carburants) Réhabilitations récentes des infrastructures ferroviaires portuaires. Hausse de la fiabilité Embellie du ferroviaire pour certains secteurs d'activités (transport conteneurs)
Freins	Réalisation concrète des projets après les différentes phases d'instruction Absence d'infrastructures en amont de l'estuaire (périmètre VNF)	Disponibilité des sillons ferroviaires pour le transport de fret Coûts d'aménagement et d'exploitation des infrastructures

2.2.3 Qualité de la démarche d'évitement-réduction-compensation (ERC)

• Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale

La MRAe constate toutefois que plusieurs études structurantes pour la stratégie d'évitement des incidences environnementales n'ont pas pu être réalisées dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique 2026-2030.

R6 - La MRAe recommande de mener une véritable démarche d'évitement au niveau stratégique des incidences environnementale du projet du GPMB basée sur les études structurantes prévues dans le dossier afin d'adapter la gouvernance, les dispositifs et calendrier de suivi, et les mesures de protections environnementales. Ce plan d'adaptation paraît indispensable pour garantir la mise en œuvre de la démarche ERC tout au long du projet stratégique qui s'impose aux projets industrialo-portuaires à venir sur le périmètre du port.

• Réponse du GPMB

Le projet stratégique 2026-2030 et en particulier son évaluation environnementale stratégique constitue une première étape de la démarche Eviter-Réduire-Compenser indispensable à la bonne mise en œuvre des objectifs retenus. Au regard du calendrier contraint d'élaboration du PS 2026-2030 et de la nécessité d'une continuité temporelle avec le plan précédent, le GPMB n'a ainsi pu qu'initier l'évitement des incidences potentielles liées aux aménagements fonciers, sans pouvoir mener à terme la démarche d'évitement.

La première étape, décrite dans la partie IV.2 du rapport environnemental (*Un travail sur les sites de valorisation des fonciers du GPMB en cours*), a conduit à une première sélection de sites potentiels d'aménagement et au rejet de sites présentant des enjeux environnementaux importants. C'est en particulier le cas des sites d'aménagement potentiels situés en zone Natura 2000 ou présentant un risque d'inondation ou de submersion très fort (exemple : zone grenat dans les plans de prévention du risque inondation), qui ont été écartés.

En complément des inventaires disponibles, réalisés entre 2022 et 2024, le GPMB a initié en 2025 des inventaires écologiques sur les fonciers pré-identifiés dans son projet de PS. Ces études seront complétées en 2027 (cf. annexe). Ces connaissances nouvelles ou actualisées permettront de mener une deuxième phase d'évitement, en supprimant, en totalité ou en partie, certains sites pré-identifiés. Une mise à jour partielle du PS 2026-2030 pourra ainsi être menée en 2028.

Les études relatives aux aménagements effectifs des sites non écartés permettront de préciser l'évitement local et de définir les mesures de réduction voire de compensation nécessaires à la viabilisation des terrains pour l'accueil d'activités en lien avec les orientations du Projet Stratégique.

2.3 ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET STRATEGIQUE

2.3.1 Consommation d'espaces

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

Il convient de faire ressortir avec plus de clarté les changements de surface correspondant à de la consommation d'espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (NAF) et à de l'artificialisation, notamment en précisant ce que recouvrent les zones à matériaux minéraux.

- **Réponse du GPMB**

L'état initial de l'environnement sera clarifié sur ce point (*parties III.3.1.1 et III.3.1.2*) lors de l'adoption du Projet Stratégique.

La dénomination de « zones à matériaux minéraux » est directement issue de la classification de l'occupation des sols au sein des données mises à disposition par l'IGN (OCSGE).

Ce sont des « *terrains stabilisés et compactés, partiellement ou totalement perméables, et recouverts de matériaux minéraux (pierres, terre, graviers...)* ». Ils sont composés de :

- « *de réseaux : voies ferrées (rails et ballast), les chemins empierrés, les pistes ou dessertes forestières, les paves feux non végétalisés, les chantiers de voies de transport (routiers, autoroutiers, ferrés...)* ;
- *de zones surfaciques : les carrières, les salines, les chantiers ;*
- *d'épis et d'enrochements littoraux.* »¹

¹ Occupation du Sol à Grande Échelle - Nouvelle génération, Descriptif de contenu, IGN, décembre 2014, révisé en juin 2026

2.3.2 Prise en compte des incidences sur les milieux naturels et les continuités écologiques

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

Le dossier signale les enjeux liés à la coexistence de cette faune et flore remarquable avec les activités économiques et de loisirs qui se développent dans cette zone : activités portuaires, conchyliculture, pêche côtière et estuarienne, plaisance.

Rejoignant une observation formulée par le Conseil scientifique de l'Estuaire de la Gironde, la MRAe estime toutefois que le dossier n'approfondit pas suffisamment les pressions exercées par ces activités sur l'hydrologie et les écosystèmes aquatiques.

R7 - La MRAe recommande de présenter un état des connaissances disponibles sur les impacts cumulés de ces activités, en s'appuyant sur la littérature scientifique ou les données techniques tirées des dispositifs d'observation du GPMB. Cette synthèse, à inscrire dans une optique d'amélioration, pourrait utilement exposer les lacunes en matière de connaissance et permettrait de mieux apprécier la pertinence du projet stratégique.

- **Réponse du GPMB**

Une première analyse des connaissances sur les pressions exercées sur la qualité de l'eau et l'hydrologie dans l'estuaire de la Gironde est disponible dans le livre blanc de l'Estuaire. Elle sera complétée dans le cadre de la révision du SAGE de l'Estuaire de la Gironde, dont le GPMB est un des partenaires associés.

Il faut noter que ce milieu constitue le réceptacle d'un bassin versant d'environ 81 200 km² très fortement influencé par les activités humaines et qu'il en résulte une grande difficulté à déterminer les activités responsables des améliorations ou dégradations des indicateurs de suivi environnementaux de l'état de l'estuaire.

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

Le dossier présente également une analyse des enjeux naturalistes au niveau de chaque terminal, en s'appuyant sur des inventaires de terrains réalisés à des périodes différentes, de 2013 à 2022. Sur la base d'inventaires parfois anciens, et qui n'ont pas été réactualisés, le dossier alerte sur la présence d'habitats ou d'espèces protégées sur certains sites de projet. La démarche ERC paraît ainsi inaboutie. La direction du GPMB a informé la MRAe du lancement d'inventaires complémentaires sur les sites concernés.

R8 - La MRAe recommande de le mentionner dans le dossier, en précisant les périodes et les méthodologies d'inventaires retenues. La MRAe rappelle également la nécessité de réinterroger, sur la base des résultats d'inventaire, la compatibilité de l'aménagement des sites concernés avec la préservation des habitats et espèces qui seront identifiés. Pour mémoire, l'évitement doit être privilégié.

- **Réponse du GPMB**

Cette recommandation semble en lien avec la R6 (cf. supra).

Le tableau en annexe 1 du présent mémoire expose l'état des démarches de connaissances des habitats et espèces pour les sites à aménager. Il précise en particulier l'existence d'inventaires, leur année de réalisation et le cas échéant les démarches en cours de réalisation (2026 ou 2027). Ces précisions seront ajoutées au rapport environnemental, en particulier au sein de la partie IV.2 du rapport environnemental (*Un travail sur les sites de valorisation des fonciers du GPMB en cours*).

• Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale

R9 - A cet égard, la MRAe appelle l'attention de GPMB s'agissant des sites naturels de compensation qui sont pré-identifiés. Elle recommande d'étudier la définition de critères permettant de cibler prioritairement des espaces ayant un fonctionnement écologique dégradé, afin de viser une véritable plus-value environnementale (prévention des risques, protection de la ressource en eau, biodiversité par exemple).

• Réponse du GPMB

L'identification et la définition de sites naturels de compensation fait partie de la démarche Eviter-Réduire-Compenser précédemment décrite. Le GPMB réfléchit actuellement à la méthode et aux critères à mettre en place, en lien avec les services concernés de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

2.3.3 Prise en compte des incidences sur la ressource en eau

• Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale

La stratégie présentée repose sur la préservation du cycle de l'eau (en mobilisant du foncier déjà artificialisé) et la recherche d'économies d'eau, de solutions de substitution et de réutilisation des eaux industrielles. Le GPMB poursuit également un objectif de réduction des pollutions diffuses [...].

R10 - La MRAe recommande d'inscrire les mesures susmentionnées dans une démarche d'adaptation de long terme, fondée sur une analyse de la vulnérabilité des activités portuaires et industrielles aux évolutions quantitatives et qualitatives de la ressource en eau. Cette démarche doit intégrer les trajectoires climatiques de référence (TRACC) ainsi que les résultats du projet Explore2 relatifs aux effets du changement climatique sur les milieux aquatiques et la ressource en eau. Cette démarche d'adaptation du projet stratégique vise à identifier les conditions de soutenabilité des activités, les besoins éventuels d'évolution de certains sites ou activités, ainsi que des objectifs quantifiés de réduction des consommations d'eau.

• Réponse du GPMB

Le GPMB a mis à jour son étude de vulnérabilité. L'objectif était de :

- Mettre à jour et préciser l'analyse des risques du Cerema en intégrant les éléments de la TRACC ;
- Proposer une méthodologie adaptative par le biais d'une boîte à outil évolutive ;
- Définir les grandes lignes d'une stratégie d'adaptation et d'un plan d'action opérationnel.

La méthode OCARA, développée par l'ADEME, a été utilisée et l'analyse s'est basée sur les trois piliers stratégiques du GPMB et les missions associées. Les aléas climatiques les plus critiques pour le GPMB sont :

- Submersion marine ;
- Retrait gonflement des argiles ;
- Fortes précipitations ;
- Vagues de chaleur.

A cette occasion, le GPMB a également préfiguré son Plan d'Adaptation au Changement Climatique. D'abord, une liste d'actions potentielles a été définie, sur la base d'un travail documentaire (ports français et internationaux). Une première sélection de 20 actions, réduite par itération à 11, a été faite et ces dernières ont été classées en 4 catégories :

- Organisation / procédures ;
- Infrastructures ;
- Protection des écosystèmes ;
- Sensibilisation / prospective.

Le GPMB prévoit à court et moyen terme de :

- Partager en interne et en externe la mise à jour de l'étude de vulnérabilité ;
- Rédiger le PACC complet et établir un premier chiffrage des actions ;
- Améliorer périodiquement la finesse de l'analyse de vulnérabilité en intégrant des mesures correctives.

2.3.4 Prise en compte des risques et nuisances

• Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale

La MRAe observe par ailleurs que la question des nuisances générées par les activités portuaires (bruit, pollution de l'air, trafic routier, impacts visuels, etc.) ne semble pas avoir été abordée de manière spécifique lors de la concertation préalable à l'élaboration du projet stratégique. Or, ces enjeux constituent des préoccupations majeures, susceptibles d'influencer l'acceptabilité sociale du projet.

R11 - La MRAe recommande d'approfondir ce sujet en organisant une concertation ciblée avec les parties prenantes concernées (habitants, associations, élus locaux, etc.) dans l'optique de compléter le plan d'action prévu.

• Réponse du GPMB

Le GPMB organise régulièrement des rencontres avec ses parties prenantes : habitants, associations, élus locaux, acteurs économiques, etc... La gouvernance du GPMB (Conseil de Surveillance, Conseil de Développement, Comité d'Audit...) est également organisée pour recueillir les éléments des parties prenantes, en privilégiant une composition variée et représentative.

La participation du GPMB aux commissions de suivi des sites industriels sur Bassens et la Presqu'île d'Ambès permet de recueillir les enjeux du territoire.

Le GPMB rencontre également les maires des communes sur lesquels des terminaux sont implantés et a fait de ce sujet un de ses engagements ESG (E4, OS9, OO16 et 17).

De plus, sur le quartier des Bassins à flots à Bordeaux, le GPMB a instauré un dialogue avec les habitants afin d'échanger sur les enjeux et les griefs, notamment liés aux récentes mutations urbaines ayant transformé une zone portuaire en territoire urbain mixte où habitations, activités économiques diurnes et nocturnes et activités portuaires se côtoient.

2.3.5 Prise en compte du changement climatique

- **Extrait de l'avis de l'Autorité environnementale**

R12 - La MRAe recommande de clarifier les conditions d'atteinte des objectifs en matière d'augmentation du report modal ferroviaire et fluvial, en identifiant les leviers externes et internes. Il conviendrait également d'annexer au rapport une cartographie des zones d'accélération des énergies renouvelables (ZAE nR) et des éventuelles zones d'exclusion qui intersectent la circonscription.

- **Réponse du GPMB**

Fluvial :

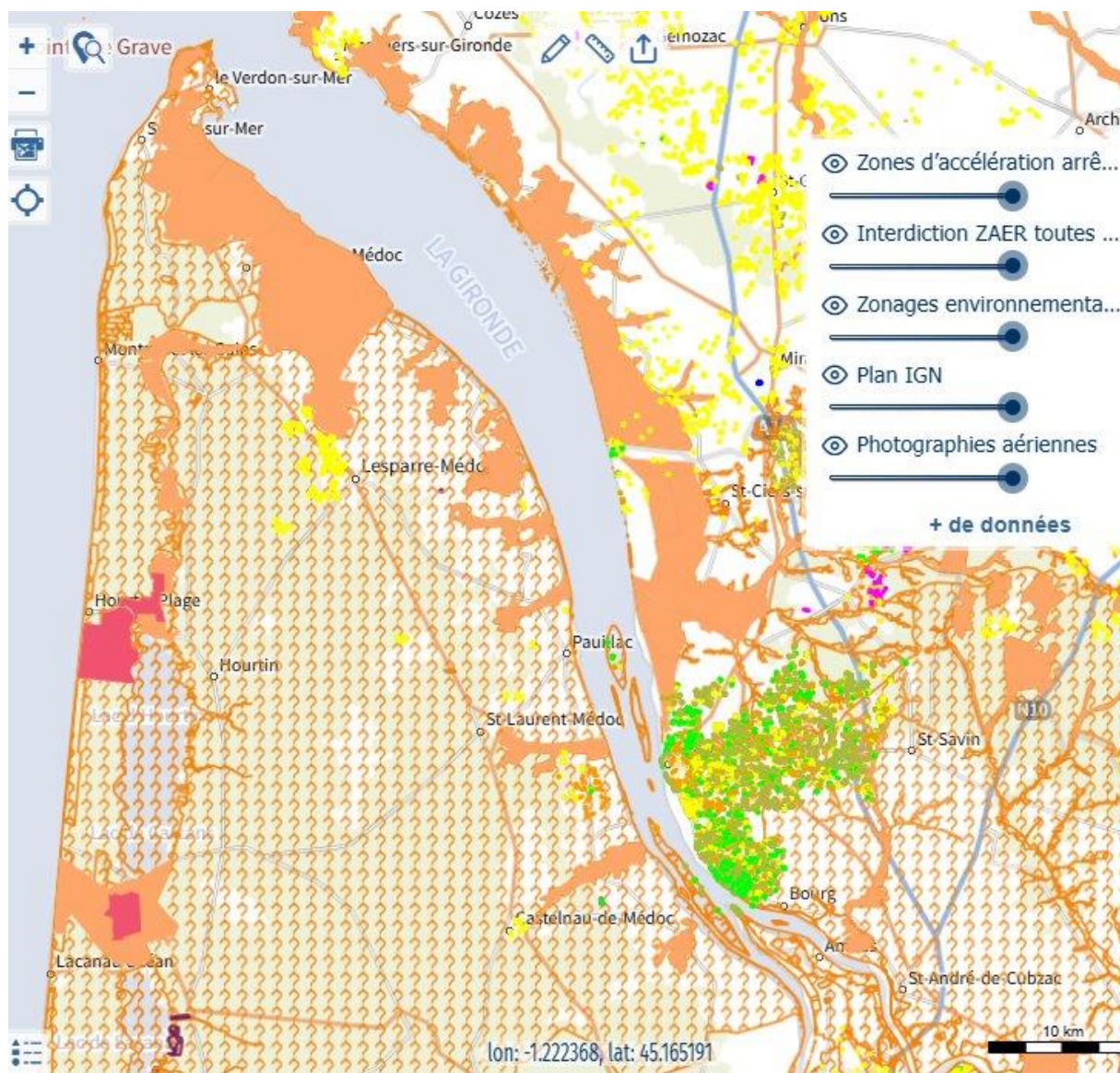
Plusieurs grands chantiers (EMME, EPR2, LNSO) et plusieurs projets industriels (EMME, valorisation du CO2 en lien avec ZIBAC (zone industrielle bas carbone)) constituent de très forts potentiels de développement du transport fluvial. Ce sont tous des projets d'intérêt national dont les décisions finales d'investissements ne dépendent pas du GPMB. Pourtant, leur concrétisation est essentielle pour réunir les conditions nécessaires (notamment en volume et en fréquence) pour la création d'une logistique fluviale pérenne sur la Garonne. A contrario, les expériences passées sur la logistique fluviale du « dernier kilomètre » n'ont pour le moment pas montré de réalité économique face au transport routier et *a fortiori* si ce dernier a recours aux motorisations électriques.

Ferroviaire :

Concernant le ferroviaire, le GPMB est désormais prêt à proposer des services ferroviaires aux industriels du bois sur Bassens amont avec l'atout du hangar H42bis capable de stocker de grandes quantités de biomasse. Il en est de même pour d'autres trafics de vrac solides pour lesquels il est nécessaire de faire savoir la qualité des infrastructures portuaires et de l'offre de services (actions commerciales).

Pour la filière conteneurs, il est nécessaire d'aménager la plateforme multimodale de Bassens Appontements pour apporter des solutions de pré et post-acheminements performantes. Ce projet est inscrit dans le programme pluriannuel d'investissement.

Le territoire étant concerné par ces zonages, nous ajouterons une carte des ZAE nR et des zones d'exclusion dans l'état initial de l'environnement (partie III.5.2).



Zones d'exclusion des projets d'énergie renouvelable

Annexe 1 – Démarches de connaissance des milieux et des espèces

Projet	Commune	Surface	Env		
			Diag env	Si oui, année	Observations
AA	Bordeaux	29 300 m ²	Non		
AB	Bordeaux	36 000 m ²	Non		
AC	Bordeaux	16 700 m ²	Non		
AD	Bordeaux	5300 m ²	Non		
AE	Bordeaux	15 300 m ²	Non		
AF	Bordeaux	19 300 m ²	Non		
AG	Bordeaux	9200 m ²	Non		
AH	Bordeaux	13 000 m ²	Non		
AI	Bordeaux	4800 m ²	Non		
AJ	Bordeaux	7500 m ²	Non		
AK	Bordeaux	4500 m ²	Non		
AL	Bordeaux	188 000 m ²	Oui	2022	En cours réactualisation sur la partie centrale (Previ oct 2026)
AM	Bordeaux	18 700 m ²	Non		
BA	Bassens	82 000 m ²	Non		Pre diag en cours (Previ sept 2026)
BB	Bassens	50 500 m ²	Oui	2022	
BC	Bassens	20 600 m ²	Non		Pre diag en cours (Previ sept 2026)
BD	Bassens	86 400 m ²	Non		Pre diag en cours (Previ sept 2026)
BE	Bassens	98 300 m ²	Oui	2023	
BF	Bassens	27 800 m ²	Oui	2023	
BG	Bassens	21 100 m ²	Oui	2022	
BH	Bassens	12 500 m ²	Oui	2022	En cours de réactualisation (Prévi janv 2027)
BI	Bassens	60 800 m ²	Non		En cours - rendu automne 2026
CA	Blanquefort-Parempuyre	270000 m ²	Oui	2023	
DA	Ambès	121 600 m ²	Non		
DB	Ambès	524 300 m ²	Non		Etude en cours (Previ janv 2027)
FA	Le Verdon-sur-Mer	53 000 m ²	Oui	2024	Même livrable que FB
FB	Le Verdon-sur-Mer	457 000 m ²	Oui	2024	Même livrable que FA
FC	Le Verdon-sur-Mer	189 000 m ²	Oui	2024	
FD	Le Verdon-sur-Mer	21 000 m ²	Non		
FE	Le Verdon-sur-Mer	374 000 m ²	Oui	2024	