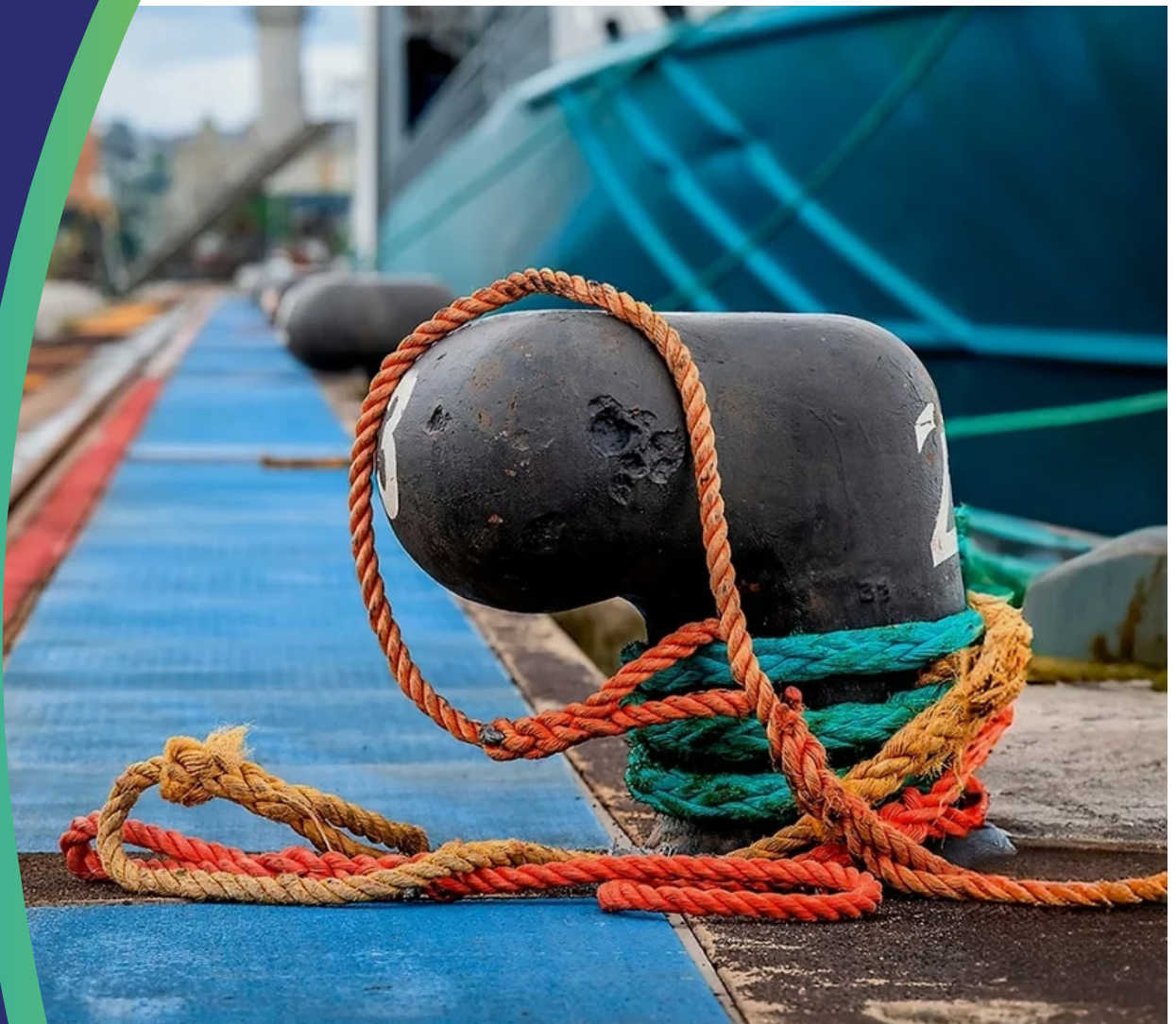


PROJET STRATÉGIQUE 2026-2030



Crédit : Sylvain Barthélémy

***Le port de Bordeaux,
une ambition fluvio-maritime pour le territoire***

Le mot du Directeur Général

L'horizon et le fil de l'eau...

Les ambitions et les énergies mobilisées pour valoriser au mieux l'outil Port de Bordeaux sur le territoire ne manquent pas. Elles cherchent aujourd'hui toutefois leur chemin dans un contexte tendu et incertain, qui oblige bien souvent à naviguer au fil de l'eau.

Crises sanitaires, climatiques, géopolitiques, financières, démocratiques, etc... Surfer sur les incertitudes du quotidien et continuer à garder le cap sur l'horizon pour ressortir plus forts, c'est l'esprit dans lequel a été conçu ce projet stratégique.

Fruit d'une très large concertation, il se veut novateur dans sa forme et dans son contenu.

En adoptant une méthode qui met en valeur la réduction des impacts de ses activités, le port de Bordeaux se prépare à la mise en œuvre d'un modèle de développement compatible avec la préservation de la qualité de la vie, du travail et de l'environnement.

Pour trouver le juste équilibre entre un modèle économique soutenable, des retombées en termes d'emploi et de valeur pour le territoire, la préservation de la biodiversité, la lutte contre le changement climatique ou encore l'artificialisation des sols, une nouvelle méthode s'impose.

Les cénacles qui ont en charge la réflexion sur cette nouvelle méthode, produisent des concepts aux abords barbares tels que l'ERC, l'ESG, la CSRD, les PPM, la taxonomie verte, la double matérialité, etc. mais, si l'on y regarde de plus près, ils ne sont pas plus barbares que d'autres acronymes plus connus tels que, le PIB, l'EBITDA, le PNL, la CAF, les EVP, les KW ou les tonnes-Km...

Commençons donc aujourd'hui à enrichir notre vocabulaire et notre vision sur l'activité portuaire et prenons une grande respiration pour nous lancer dans ce changement profond de nos pratiques !

Bonne lecture !

Jean-Frédéric LAURENT

Raison d'être du GPMB

Le port de Bordeaux, une ambition fluvio-maritime pour le territoire

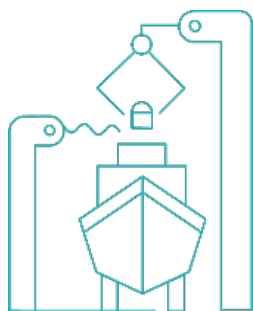
Partenaire de longue date de l'activité économique sur l'estuaire de la Gironde, le port de Bordeaux est **une infrastructure stratégique** au service de l'intérêt général et un catalyseur de la prospérité du territoire.

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.

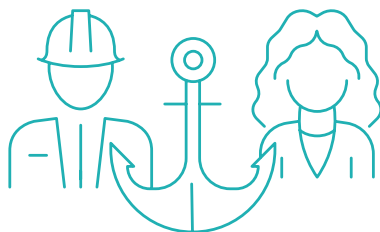
Le port de Bordeaux s'appuie sur ses savoir-faire maritimes reconnus, sur l'énergie créative de son écosystème et sur son patrimoine portuaire pour apporter une **réponse durable** à de multiples enjeux industriels, environnementaux et sociétaux d'aujourd'hui et de demain sur le territoire.

Valeurs¹

UTILE



RESPONSABLE



INNOVANT



¹ Issues de l'enquête interne

Avant-propos

Pour son Projet Stratégique 2026-2030, le Grand Port Maritime de Bordeaux a choisi une présentation structurée en lien avec sa démarche de durabilité. Ce dernier contient tous les éléments réglementaires prévus à l'article R5312-63 du code des transports.

ARTICLE R5312-63		CORRESPONDANCE DANS LE PROJET STRATÉGIQUE 26-30 DU GPMB
1- Positionnement stratégique	Positionnement stratégique	I. Présentation du Port
	Politique de développement de l'établissement	III. Feuille de route 2026-2030
2- Aspects économiques et financiers	Moyens prévisionnels dont dispose l'établissement pour réaliser ses objectifs	IV. Trajectoire financière
	Programmes d'investissements	III. Feuille de route 2026-2030 IV. Trajectoire financière
	Politique d'intéressement des salariés	III. Feuille de route 2026-2030 (A. d. 1.)
3- Modalités retenues pour l'exploitation des outillages et du recours à des filiales		I. Présentation du Port (A. a. 2.)
4 - La Politique d'aménagement et de développement durable du port	Vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit des modalités de gestion	I. Présentation du Port (A. b.) III. Feuille de route 2026-2030 (A. c. 2.) V. Annexes (B.)
	Relations du port avec les collectivités territoriales et les résidents des communes situés dans sa circonscription et des communes limitrophes	III. Feuille de route 2026-2030 (A. d. 2./ A. e.)
5- Dessertes du port et la politique du GPMB en faveur de l'intermodalité	Stratégie du port pour le transport ferroviaire	I. Présentation du Port (A. a. 4.) III. Feuille de route 2026-2030 (A. b. 2.) V. Annexes (E.)
	Stratégie du port pour le transport fluvial	I. Présentation du Port (A. B. 2.) III. Feuille de route 2026-2030 (A. b. 2.)

SOMMAIRE

I.	Présentation du Port.....	5
A.	Piliers stratégiques du GPMB.....	5
B.	Carte d'identité et impact socio-économique du GPMB.....	23
II.	Structuration du projet stratégique et concertation.....	25
A.	Méthode pour la structuration du projet stratégique.....	25
B.	Concertation des parties prenantes internes et externes.....	26
C.	Engagements ESG et objectifs stratégiques du GPMB	27
III.	Feuille de route 2026-2030.....	29
A.	Objectifs opérationnels et actions.....	29
B.	Indicateurs de suivi du projet stratégique 2026-2030.....	44
IV.	Trajectoire financière.....	45
A.	Hypothèses retenues dans la trajectoire financière.....	46
B.	Plan pluriannuel des investissements et des participations.....	47
C.	Compte de résultat et équilibres financiers	52
D.	Tableau de financement et trésorerie	53
E.	Tests de sensibilité.....	54
V.	Annexes.....	57
A.	Annexe 1 : Propriétés foncières du GPMB.....	57
B.	Annexe 2 : Vocations des terrains	66
C.	Annexe 3 : Démarche de durabilité du GPMB	75
D.	Annexe 4 : Résumé de la feuille de route 2026-2030.....	82
E.	Annexe 5 : Projets d'aménagement	87
F.	Annexe 6 : Table des figures	97

I. Présentation du Port

A. Piliers stratégiques du GPMB

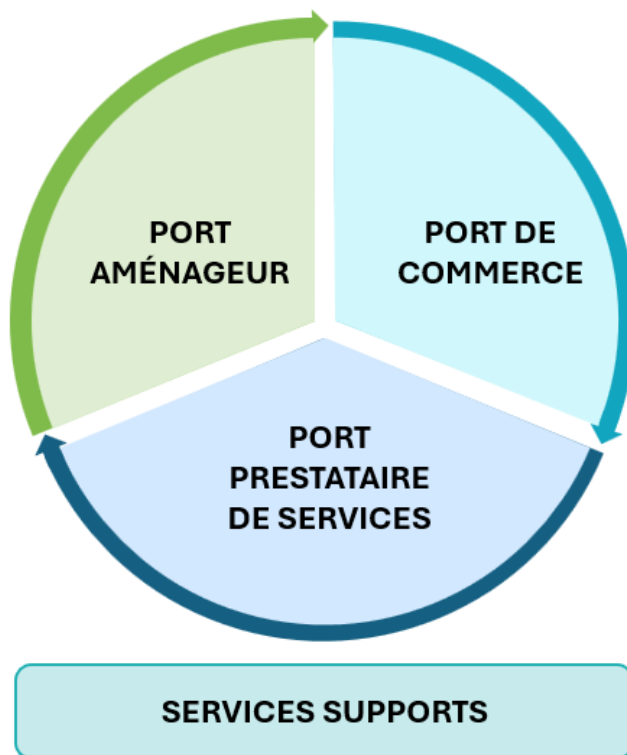


Figure 1 : Piliers stratégiques du GPMB

Le GPMB a structuré ses activités autour de trois piliers stratégiques :

- **Le port de commerce**, organise les flux ;
- **Le port aménageur**, planifie les activités implantées sur le patrimoine portuaire ;
- **Le port prestataire de service**, valorise les savoir-faire internes.

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.

Cette approche nouvelle de la lecture de l'activité portuaire, issue des travaux préparatoires du Projet Stratégique 2026-2030, notamment dans sa composante « services », nécessite une présentation détaillée des 3 piliers.

a. Port de commerce

Le port de commerce gère les flux de marchandises. Ses missions principales sont :

- Accueil des navires et sécurité de la navigation ;
- Passage des marchandises ;
- Sûreté des zones portuaires ;
- Accueil des services multimodaux ;
- Dragage d'entretien du chenal de navigation et des ouvrages portuaires.

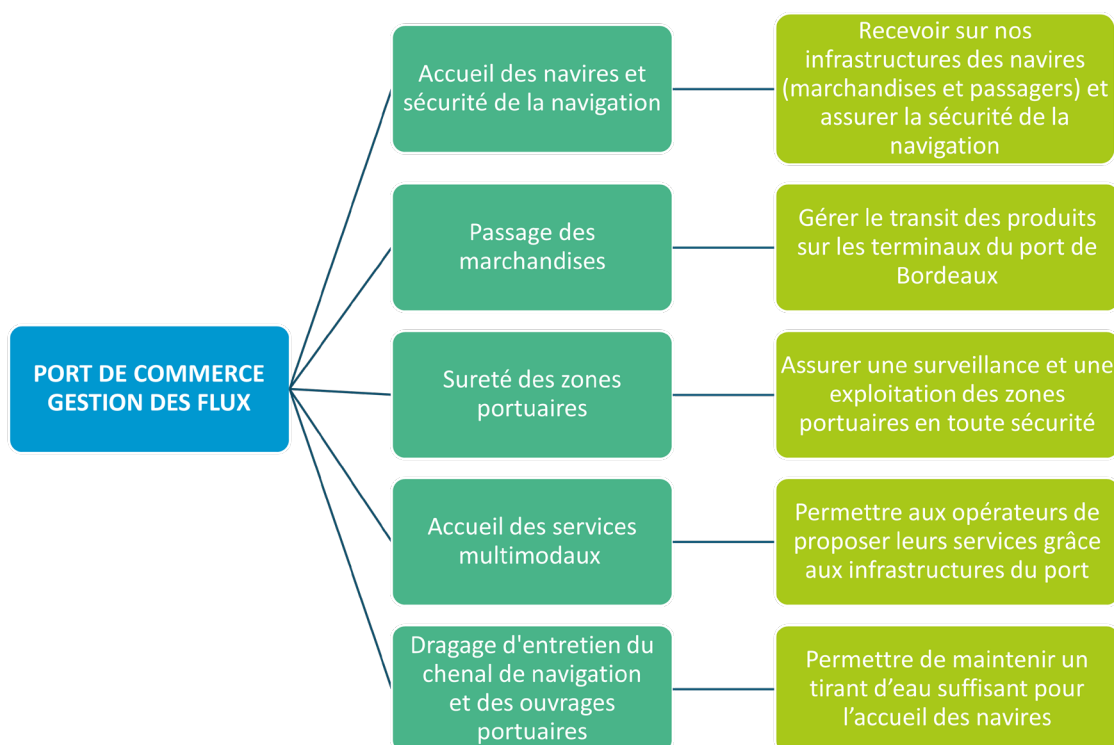


Figure 2: Représentation des missions du Port de Commerce

1. Accueil des navires et sécurité de la navigation

L'accueil des navires consiste à assurer la sécurité des escales, dès la phase de préparation (acceptabilité, agréments, études de projet particuliers...) et le transit des navires de marchandises et des navires à passagers sur les infrastructures portuaires des différents terminaux et leurs chenaux d'accès sur l'estuaire. Cette activité correspond aujourd'hui à près de 1 700 mouvements de navires de commerce par an.

La Capitainerie du Port de Bordeaux, armée 24h24 et 365j/an, joue un rôle central de coordination des nombreux intervenants de la chaîne d'accueil des navires. Elle s'appuie d'une part sur des services portuaires comme les pilotes de la Gironde, les lamaneurs ou les remorqueurs et, d'autre part, sur des outils comme le système radar du port ou le réseau marégraphique. Elle bénéficie également de la surveillance hydrographique des fonds et des opérations de dragages d'entretien du chenal. Le logiciel VIGIEsp (plateforme digitale de la communauté portuaire) est également un outil numérique précieux, car il permet la gestion de l'information pour l'organisation des escales, afin d'en assurer la maîtrise opérationnelle, administrative et réglementaire.

Pour renforcer cette mission, et se préparer aux nouveaux risques émergents, le GPMB va lancer au cours de la période 2026-2030, le projet VTMIS4GIRONDE. Il vise à remplacer les systèmes Radar et AIS actuels, dont la technologie remonte aux années 2000. Au-delà de la modernisation, l'opération permettra d'élargir les fonctionnalités du système en développant une meilleure couverture des équipements radars, en intégrant de nouveaux dispositifs de surveillance (caméras et radars de proximité), et en renforçant sa résilience face aux menaces cyber. Ce projet bénéficie d'un soutien financier de l'Union Européenne et doit être opérationnel d'ici mi-2027.

2. Passage de la marchandise

Le passage de la marchandise consiste à assurer la gestion du transit des produits sur les terminaux du port de Bordeaux ; on y retrouve la manutention, avec les entreprises de manutention, le personnel docker et, pour la manutention verticale, la filiale portuaire BOP du GPMB et les équipes de grutiers, ainsi que les équipes d'exploitation du port. On y trouve aussi le stockage portuaire (vracs secs et liquides) assuré en partie sur des installations publiques ou géré par des opérateurs portuaires. Ces marchandises proviennent ou sont à destination principales de l'hinterland du port de Bordeaux dont la carte ci-dessous présente les contours schématiques. L'analyse de la structure du trafic, permet d'identifier les principales filières du GPMB et leurs tendances respectives.

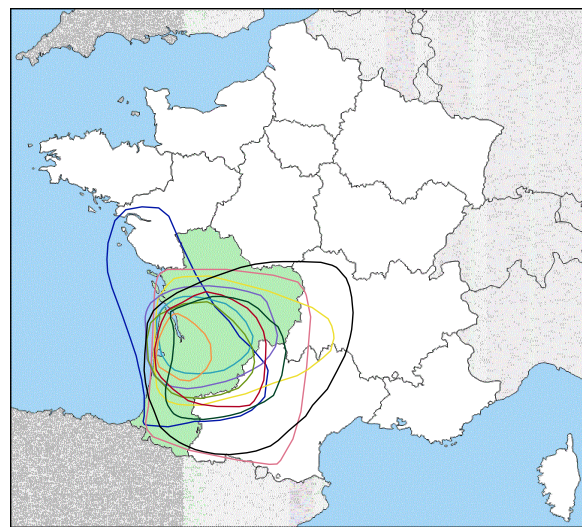


Figure 3: Représentation schématique de l'hinterland du GPMB

Entre 2020 et 2025, l'activité portuaire s'est stabilisée autour d'une moyenne de 6,3 millions de tonnes de marchandises, après avoir connu une baisse continue depuis 2013. Après avoir régulièrement reculé depuis la fin des années 2000, les vracs liquides et notamment les trafics énergétiques, affichent des résultats en consolidation, portés par la reprise de certaines productions et l'élargissement de l'hinterland ferroviaire du port. Ils sont globalement stables depuis 2021, aux alentours de 4,6 millions de tonnes. Les vracs solides sont en léger retrait, la progression des matières minérales et des produits de seconde vie, ne compense pas encore totalement la régression des exportations de céréales.

L'absence de décollage du conteneur explique en grande partie le recul des marchandises diverses qui ne trouvent pas de relais suffisant dans les trafics conventionnels ou les colis lourds. Cependant, la nouvelle configuration de la ligne feeder desservant le port de Bordeaux dès 2026 et des projets d'implantations industrielles majeures, pourraient inverser cette tendance au cours de la période 2026-2030.

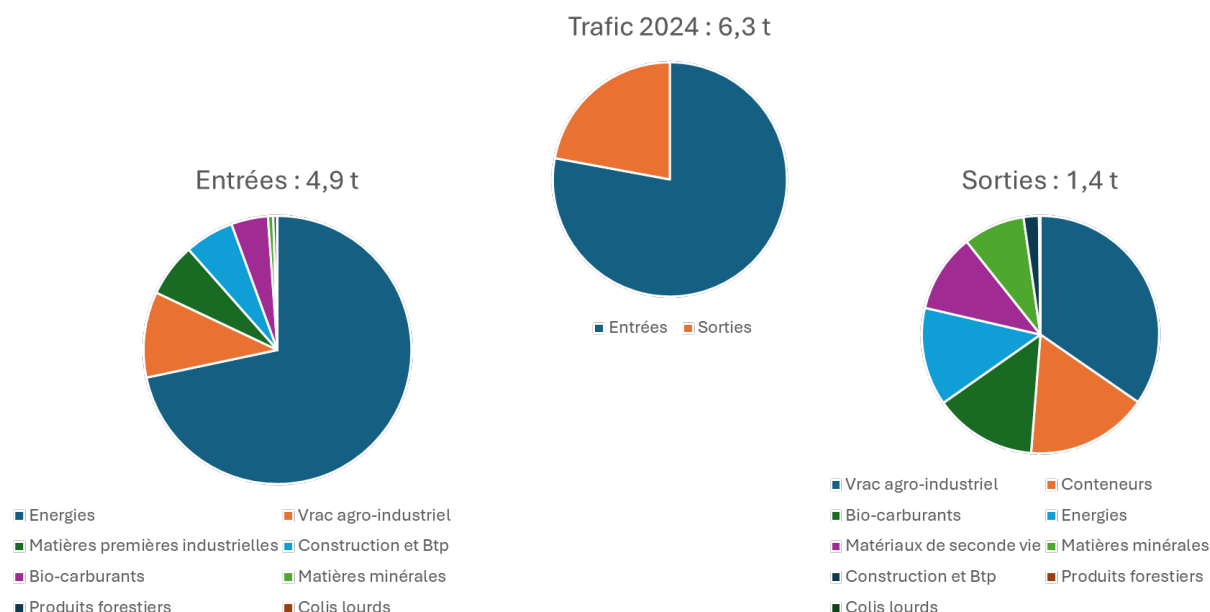


Figure 4 : Les tonnages de l'année 2024

La filiale Bordeaux Opérations Portuaires (BOP), détenue à 100 % par le Grand Port Maritime de Bordeaux, joue un rôle central² dans le passage de la marchandise grâce à son expertise en manutention verticale. Elle opère les grues portuaires sur les terminaux, assurant le levage des vracs solides, des colis lourds et des marchandises conventionnelles. Cette activité est essentielle pour maintenir la fluidité des opérations et garantir la compétitivité des filières industrielles et logistiques de l'hinterland.

Pour la période 2026-2030, BOP poursuit sa dynamique de modernisation et de durabilité. Trois axes stratégiques guideront son développement :

- Performance technique : maintien en conditions opérationnelles et développement des équipements de levage pour améliorer la fiabilité et réduire les temps d'immobilisation.
- Transition énergétique : optimisation des outillages et des pratiques pour atteindre une réduction significative des consommations d'énergies fossiles et des émissions polluantes.
- Digitalisation et organisation : déploiement d'outils numériques pour la planification.

Ces évolutions permettront à BOP de répondre aux exigences croissantes des clients en matière de sécurité, de rapidité et de responsabilité environnementale, tout en consolidant son rôle de partenaire stratégique dans la chaîne logistique portuaire.

Enfin, le secteur de la croisière continue de progresser passant de 18 escales et 14 000 passagers en 2021 (année post-Covid) à 78 escales et 86 000 passagers en 2025, à un niveau très supérieur à celui de l'activité pré covid. Le nouveau terminal de Pauillac (mis en service en 2024) va permettre de renforcer l'attractivité du port de Bordeaux auprès des opérateurs de croisières. Cependant, les capacités de développement de cette activité seront principalement contraintes par la possibilité de fournir de l'électricité à quai à compter de l'année 2030 (cf. projet BENAQ dans le programme d'investissement).

² En 2024, BOP a réalisé près de 12 000 mouvements de levage, contribuant à la manutention de plus de 1 millions de tonnes de marchandises transitant par le port.

3. Sûreté des zones portuaires

La sûreté et la sécurité des zones portuaires et des opérations à quai sont des missions régaliennes assurées par le GPMB.

Conformément aux dispositions internationales (SOLAS, ISPS, etc.), le Port de Bordeaux, en coordination avec les services de l'Etat (DIRM, DDTM, DREAL, Douane, PAF, SIVEP, etc.) organise la prévention et la réponse aux incidents, aux accidents, surveille et contrôle les différentes zones portuaires grâce aux officiers de ports et aux agents assermentés. Outre les missions de surveillance, le GPMB peut être amené à réaliser des opérations de police, relevant de ses missions, en cas par exemple de pollution, d'occupation illégale ou de dégradation du domaine portuaire ou d'intrusion dans des zones réglementées.

Le terminal conteneurs de Bassens accueille, depuis 2020, un poste de contrôle frontalier (PCF). Ce poste permet aux services de l'Etat de procéder aux contrôles phytosanitaires et vétérinaires sur les importations de végétaux et de denrées d'origine animale en provenance des pays extérieurs à l'Union Européenne. Il est aussi ouvert aux services de la Douane, notamment pour les contrôles relatifs aux opérations frauduleuses : contrefaçons, trafics de stupéfiants, contrebande, etc.

4. Services multimodaux

Le Port de Bordeaux se distingue par une connectivité multimodale complète (routes, voies ferrées, voies fluviales et maritimes), reliant ses sept terminaux aux grands réseaux de transport et facilitant les pré- et post-acheminements. Cette connectivité permet d'optimiser les flux logistiques et de réduire l'empreinte carbone des acheminements.

Le réseau ferroviaire interne, modernisé en 2021, s'étend sur plus de 40 km et supporte des trains de fret jusqu'à 22,5 tonnes par essieu, conformément aux normes D du réseau ferré national. Le report modal ferroviaire, généré par les flux portuaires a significativement progressé, passant de 123 000 tonnes en 2021 à 462 000 tonnes en pré- ou post-acheminement en 2024 (derniers chiffres disponibles) ; cela correspond à 7,4 % du trafic portuaire mais 9 % du trafic transférable (hors transformation locale et canalisations).

L'objectif des travaux ferroviaires programmés sur ce Projet Stratégique (rénovation des voies ferrées portuaires au sein du terminal de Bassens ou sur le faisceau ferroviaire de Bassens Appontement) est de porter le report modal du trafic transférable à 15 %, soit environ 300 000 tonnes supplémentaires à trafic constant, ce qui représente environ l'équivalent d'un train supplémentaire par jour ouvré sur une année.

Le port mise également sur le report modal vers la voie d'eau, en lien avec la trajectoire nationale de décarbonation dans les transports. Des expérimentations ont été menées pour relancer le fret fluvial entre Damazan (canal latéral de la Garonne) et Bassens, avec des barges transportant des matières recyclées, illustrant la volonté d'intégrer la logistique circulaire. Cette orientation vise à réduire la dépendance au transport routier, sur des flux passant ou non aujourd'hui par le port. Elle reste toutefois embryonnaire.

Sur la période 2026-2030, le transport de marchandise par canalisation ne devrait pas connaître d'évolution significative, dans la mesure où la production est connue et maîtrisée par les industriels concernés. En revanche, à plus long terme, dans le cadre de la stratégie de décarbonation des activités maritimes et portuaires, ce type de transport pourrait prendre une part significative des pré- ou post-acheminements. En particulier pour les flux liés à la captation et à l'utilisation du CO₂, qu'il faut considérer comme une matière première quand il est d'origine biogénique et, ultérieurement, pour l'hydrogène ou les nouveaux carburants verts.



Figure 5: Canalisation à Ambès

Enfin, le Port de Bordeaux est inscrit dans le corridor Atlantique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), qui relie les grands ports maritimes et les hubs logistiques européens. Ce positionnement stratégique facilite l'accès aux financements européens (programme CEF – Connecting Europe Facility) pour moderniser les infrastructures et renforcer les connexions ferroviaires et fluviales. L'objectif européen est d'achever le réseau central d'ici 2030, le réseau étendu en 2040 et le réseau global en 2050, en favorisant les modes de transport bas carbone.

5. Opérations de dragages d'entretien

Le chenal de navigation est le lien, pour les navires de commerce, entre l'océan Atlantique et les terminaux du port de Bordeaux. Le dragage d'entretien de ce chenal et des ouvrages portuaires constitue une activité essentielle pour garantir la navigabilité en Gironde et l'accès en sécurité aux terminaux du Grand Port Maritime de Bordeaux.

Le chenal de navigation mesure environ 130 km entre le pont de Pierre de Bordeaux et l'embouchure de la Gironde ; les dragages d'entretien répartis sur plusieurs zones totalisent 88 km en cumulé. Le chenal mesure 150 m de large et passe à 300 m dans l'embouchure ; la profondeur moyenne se situe autour de -7m sous le 0 des cartes.

Deux vedettes de sondage surveillent en permanence les fonds et sont à l'origine des plans bathymétriques utilisés pour programmer les opérations d'entretien, mises en œuvre par les deux dragues du port et leurs équipages.

La drague aspiratrice ANITA CONTI, en service depuis 2013, réalise la majorité des opérations sur le chenal de navigation. Avec un équipage embarqué de 14 marins, elle fonctionne en continu, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pendant près de dix mois et demi par an. Cette mobilisation a permis d'atteindre environ 7 000 heures de dragage en 2024, garantissant le maintien des profondeurs nécessaires pour accueillir les navires de commerce et préserver la compétitivité du port. Cette technique extrait le sédiment et le dépose sur 15 zones d'immersion autorisées, situées à proximité du chenal et choisies selon la localisation des chantiers.



Figure 6: Drague ANITA CONTI

En complément, la drague à injection d'eau L'OSTREA, mise en service en 2020, assure des interventions complémentaires sur le chenal de navigation et plus ciblées sur les bords à quai ou sur des zones plus sensibles.

Opérant avec un équipage embarqué de 8 marins, elle a été engagée pendant 34 semaines, totalisant près de 3 600 heures de dragage en 2024. Cette technique, moins intrusive, favorise la remise en suspension des sédiments et leur dispersion naturelle grâce aux courants de marée, contribuant à une approche plus respectueuse de l'environnement.



Figure 7: Drague L'OSTREA

La figure ci-contre présente le tracé du chenal de navigation et la position des zones d'immersion.

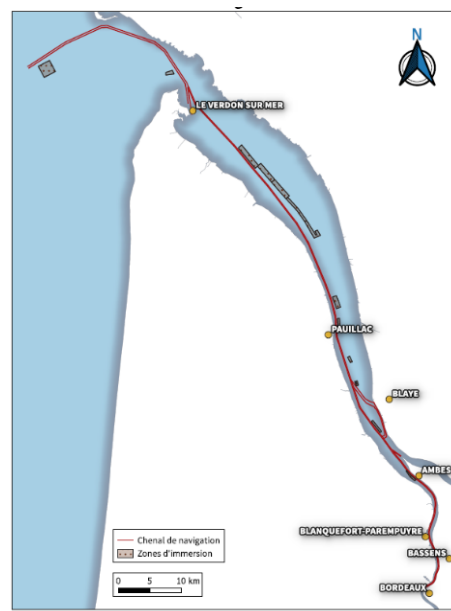


Figure 8 : Chenal de navigation et zones d'immersion du GPMB

b. Port aménageur

La fonction de port aménageur consiste à gérer, développer et valoriser le patrimoine portuaire qui intègre à la fois les terrains du port (fonciers urbains, portuaires, industriels et naturels) et les infrastructures portuaires (routes, voies ferrées, chenal de navigation, quais...).

Les missions portent sur :

- La planification spatiale et la programmation au service des transitions écologiques ;
- Le développement du patrimoine ;
- L'entretien du patrimoine.

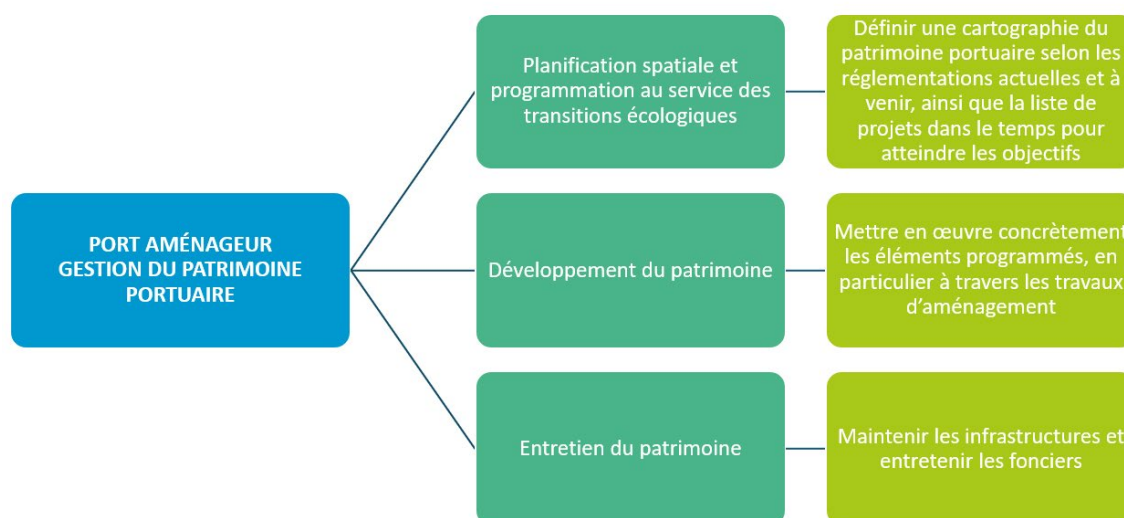


Figure 9 : Représentation des missions du Port Aménageur

1. Planification spatiale au service des transitions écologiques

La planification spatiale consiste à projeter l'utilisation du domaine portuaire dans une perspective de moyen terme, sur la base de choix d'aménagement en lien avec les transitions écologiques et dans le cadre d'une démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Ce travail prend notamment en compte les réglementations actuelles et à venir (Zéro Artificialisation Nette, sobriété en eau et en énergie, Stratégie Nationale Bas Carbone), la disponibilité des terrains, ou encore les projets des partenaires privés ou publics.

Cette projection, qui sera détaillée dans la feuille de route 2026-2030, comporte l'intégration de plusieurs projets d'aménagement, étalés dans le temps. Le GPMB, établissement public de l'Etat, participe en ce sens à la mise en œuvre opérationnelle des grandes politiques publiques liées, notamment, à la souveraineté, à la réindustrialisation et à la décarbonation par l'aménagement de son patrimoine et par l'accueil de grands projets industriels.

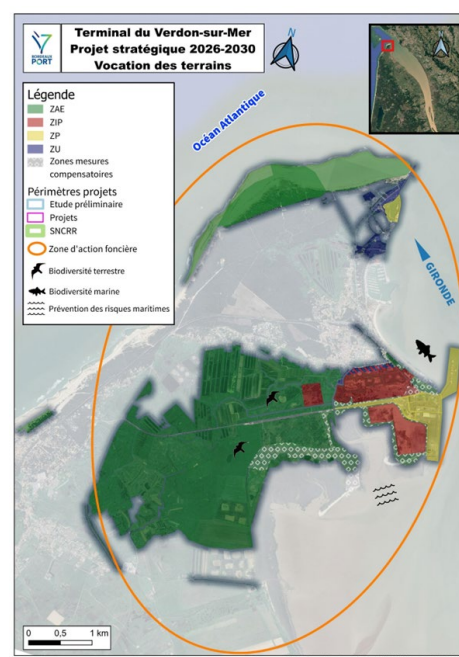


Figure 10 : Exemple de cartographie de la vocation des terrains - le site du Verdon

➤ Patrimoine portuaire : stratégique et interconnecté

Le Grand Port Maritime de Bordeaux dispose d'un patrimoine foncier et d'infrastructures exceptionnels, qui constituent l'un des leviers majeurs de son développement et de sa transformation. Les propriétés foncières du port, présentées en annexe 1, représentent environ 2 300 hectares (surface graphique).

L'annexe 2 présente la vocation des terrains portuaires. Il s'agit d'une destination projetée par le GPMB, qui sert de base à la programmation spatiale des projets d'aménagement et de développement des infrastructures portuaires.

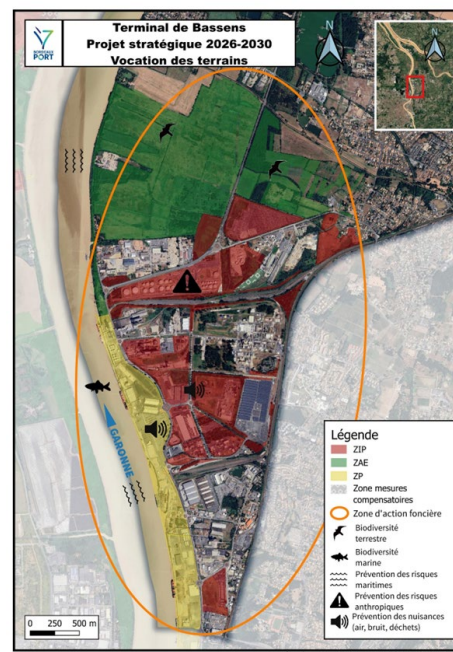


Figure 11 : Exemple de cartographie de la vocation des terrains - le site de Bassens

Les vocations s'appuient sur la typologie des quatre fonciers portuaires dont la répartition est présentée ci-dessous :

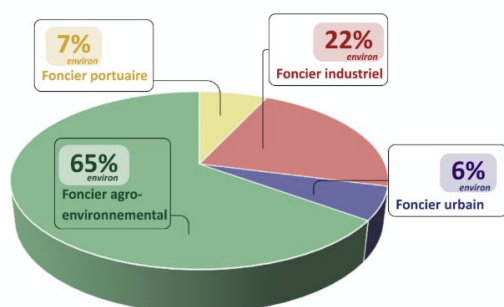


Figure 12 : Répartition des 4 types de foncier du GPMB

Les cartes des vocations laissent aussi apparaître des « zones d'actions foncières ». Il s'agit de secteurs, autour des terminaux, au sein desquels le GPMB est susceptible d'acheter ou de vendre des terrains selon ses besoins et les projets locaux.

Par ailleurs, le foncier portuaire bénéficie d'une interconnexion avec des infrastructures énergétiques et industrielles majeures, qui renforce son attractivité pour les filières à forte intensité technique et énergétique. Ces connexions constituent un levier essentiel pour la compétitivité et la transition écologique du territoire.

Le port est par exemple directement connecté au réseau de transport de gaz naturel opéré par Teréga, acteur stratégique du Grand Sud-Ouest. Ce réseau se compose de plus de 5 000 km de canalisations, soit 16 % du réseau national, et de deux sites de stockage souterrain totalisant 26 % des capacités françaises. Cette infrastructure garantit un approvisionnement sécurisé pour les industries implantées et favorise l'accueil de projets innovants liés aux projets bas carbone. Teréga déploie actuellement son plan Gaïa 2035, visant à transformer son réseau en hub multiénergétique décarboné, avec des objectifs ambitieux : 40 TWh d'hydrogène injectés d'ici 2050. Teréga ambitionne en effet de diversifier son offre de transport de gaz en y incluant de nouveaux gaz comme l'hydrogène ou le CO₂.

Le port bénéficie également d'une proximité immédiate avec le réseau de transport d'électricité géré par RTE, garantissant une alimentation en haute et très haute tension (63 kV à 400 kV) adaptée aux besoins des grands consommateurs industriels. La Nouvelle-Aquitaine, région stratégique pour la transition énergétique, fait l'objet d'investissements massifs : 5 milliards d'euros d'ici 2030 pour moderniser et renforcer les infrastructures, dont 4 500 km de lignes à rénover. Ces travaux visent à sécuriser l'alimentation des zones industrielles et à accompagner le développement des énergies renouvelables, avec un objectif de 16 GW de raccordement à horizon 2030.

Enfin, le port dispose d'un réseau d'eau industrielle unique en Gironde, opéré par la Régie de l'Eau de Bordeaux Métropole, qui alimente la presqu'île d'Ambès depuis plus de 20 ans. Cette ressource, produite à partir de l'eau de la Garonne et traitée à Saint-Louis-de-Montferrand, est dédiée aux usages techniques et industriels (process, refroidissement, défense incendie) et permet de ne plus solliciter les nappes d'eau souterraines, dédiées à l'alimentation en eau potable. Le réseau s'étend sur 21 km et offre une capacité de traitement annuelle de 3,2 millions de m³.

➤ Intégration de la dimension environnementale

La mission d'aménageur, telle que définie par le GPMB, doit garantir l'équilibre entre développement économique et préservation des écosystèmes.

Ainsi, en parallèle des projets d'aménagement, le port est aussi gestionnaire d'espaces naturels et membre actif des nombreuses instances, pilotées par les acteurs du territoire, qui définissent les politiques publiques en matière d'environnement (Conseil de gestion du Parc Naturel Marin, Comité de Bassin Adour-Garonne, Conseil Maritime de Façade, Commission Locale de l'Eau du SAGE Estuaire...).



Figure 13: Carte du réseau TEREGA

Les fonciers du GPMB recoupent plusieurs périmètres de protection et de gestion environnementales, qui structurent son action.

A titre d'exemple, on peut citer :

- Les sites Natura 2000, qui couvrent des zones humides, estuariennes et littorales à haute valeur écologique ;
- Le SAGE Estuaire de la Gironde, qui définit les orientations de gestion de l'eau et des milieux associés ;
- Le Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis, qui encadre les usages maritimes dans une logique de développement durable.



Figure 14: Périmètre du Parc Naturel Marin Estuaire et Pertuis

Outre les terrains, le GPMB détient également plusieurs infrastructures essentielles à son activité : routes, voies ferrées, quais, hangars, terre-pleins, appontements, ouvrages d'assèchement, réseaux techniques et bâtiments logistiques...

Ce patrimoine ne se limite pas à sa dimension économique, le port aménageur est ainsi intégrateur des dynamiques industrielles, territoriales et écologiques.



Figure 15: Slipway de Bacalan

2. Développement du patrimoine portuaire

Le développement du patrimoine portuaire est la mise en œuvre concrète des éléments programmés, en particulier au travers des travaux d'aménagement, de construction, de déconstruction ou de réhabilitation d'infrastructures.

Ces projets font l'objet d'un Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) qui s'élève à 87 M€ sur la période 2026-2030, hors éolien en mer. Le suivi de ce PPI permet d'une part, de contrôler l'avancement des opérations et, d'autre part, de pouvoir corriger les orientations et évaluer les incidences en cas de retard ou de changement de priorités.

A titre d'exemple, sur la période précédente, les opérations les plus emblématiques ont été la requalification du terminal à conteneur de Bassens, la déconstruction du Hangar 45 à Bassens, la déconstruction des anciens portiques du Verdon et la modernisation des outils d'assèchement du pôle naval.

Ces opérations, souvent pluriannuelles, sont essentielles pour que le port puisse assurer la permanence du service de ses infrastructures aux activités existantes et/ou les adapter aux nouveaux trafics ou aux nouvelles exigences réglementaires (ex. branchement à quai des navires, sûreté, matières dangereuses).



Figure 16: Déconstruction du hangar 45 à Bassens

L'exemple de la reconversion du poste 700 à Pauillac en 2023 est symbolique de cette démarche ; ce poste accueillait la logistique de l'Airbus A380. A la suite de l'arrêt de la logistique industrielle de cet avion, le terminal a été reconverti en terminal croisières.

Sur la période à venir, le projet de réhabilitation du poste roulier à Bassens ou la préparation de terrains « clés en main », illustreront la traduction concrète de cette mission de développement du patrimoine portuaire dans un objectif de sobriété.

En interne, outre son rôle de maître d'ouvrage, le GPMB est capable d'assurer des missions de maîtrise d'œuvre. Enfin, un grand nombre d'opérations mobilisent les compétences ateliers portuaires au travers de la production immobilisée (électricité et chaudronnerie en particulier).

Par ailleurs, le port possède à 100% la filiale SCI Bordeaux Port Immo qui a en charge l'exploitation du hangar G1.

3. Entretien du patrimoine portuaire

L'entretien du patrimoine porte sur l'existant (exploité ou non) et sur les nouveaux actifs au fur et à mesure de leur livraison. Également appelé Maintien en condition opérationnelle (MECO), il porte sur les infrastructures, les bâtiments, les outillages portuaires, les dragues, des terrains... ; c'est une autre mission essentielle du Port aménageur.

Le port peut d'ores et déjà s'appuyer sur des plans de maintenance, comme ceux des dragues, des grues ou des portiques. Ces plans doivent désormais être généralisés au profit des autres infrastructures, afin de planifier au mieux les interventions notamment des ateliers portuaires, performants pour ces opérations. C'est l'un des objectifs de la période 2026-2030.

Concernant le foncier, l'entretien de la végétation sur les terrains est nécessaire pour maintenir la vocation des sites. L'entretien des linéaires de clôtures et des portails est par ailleurs essentielle pour maintenir le niveau de sûreté de nos installations.

Si les opérations d'entretien ne sont pas réalisées ou pas suffisamment, le GPMB s'expose à plusieurs risques :

- Economique en cas d'indisponibilité d'un quai, d'un outil d'assèchement, d'une drague, d'un terrain... empêchant l'accueil d'une activité, entraînant la perte d'un marché ou en retardant la valorisation d'un foncier ;
- Règlementaire si les zones des mesures compensatoires ne sont pas correctement gérées ;
- Sécuritaire, si un incident intervient sur un ouvrage critique (écluses des bassins à flot, forme 3 à Bassens...).

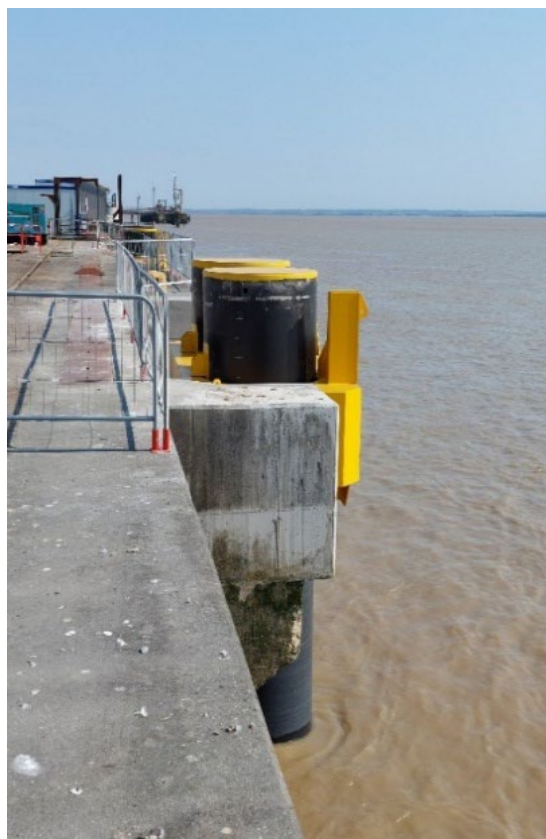


Figure 17: Rénovation de défenses de quai

Par ailleurs, le GPMB, comme tout gestionnaire d'infrastructures, doit également faire face à des avaries et doit faire preuve de résilience, comme cela a été le cas en 2025 sur le poste 511 à Ambès. Un choc a endommagé sévèrement l'infrastructure, occasionnant une indisponibilité de plusieurs mois. Toutefois, les travaux d'interconnexion des postes pétroliers d'Ambès, réalisés auparavant et maintenus en condition, ont permis de limiter les impacts de cet incident sur l'activité.

Le MECO doit être renforcé et se professionnaliser sur la période 2026-2030. Cet objectif fait l'objet de plusieurs opérations détaillées dans la feuille de route. A titre d'exemple, on peut citer la remise à niveau du système de pompage pour le maintien des niveaux d'eau dans les bassins à flot, la remise à niveau du réseau marégraphique ou la rénovation des postes 449 et 436 à Bassens.

c. Port prestataire de services

Le port prestataire de services valorise les savoir-faire internes du port sur des missions de :

- Services aux navires,
- Services aux tiers,
- Services innovants.

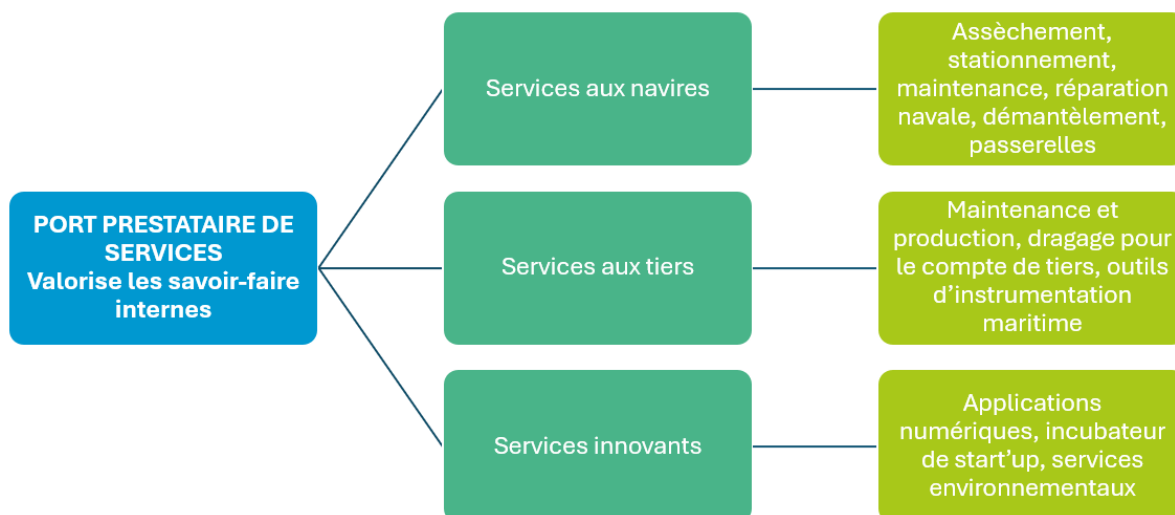


Figure 18 : Représentation des missions du Port Prestataire de Services

1. Services aux navires

Les services aux navires regroupent les activités du pôle naval avec l'assèchement, le stationnement, la maintenance, la réparation navale, la construction et le démantèlement des navires. Ces activités se déroulent principalement à Bassens (forme 3) et à Bordeaux (bassins à flot et slipway). Le Grand Port Maritime de Bordeaux valorise ses infrastructures et ses compétences internes pour proposer une offre complète de services aux navires.

Ces prestations s'étendent de l'assèchement au démantèlement, en passant par le stationnement, la maintenance et la réparation navale. Elles sont réalisées sur plusieurs sites :

- A Bordeaux, les Bassins à flot accueillent les formes 1 et 2, tandis que le slipway de Bacalan permet la mise au sec de navires jusqu'à 1100 tonnes ;
- A Bassens, la forme 3, longue de 240 mètres et large de 35 mètres, est agréée par l'Union européenne pour le démantèlement de navires.



Figure 19 : Forme 3 de Bassens

Un chantier de démantèlement est en cours, à Bassens, pour huit navires militaires sur une période de 36 mois, avec une valorisation estimée à 25 000 tonnes de ferraille. Bordeaux est référencé au niveau européen sur cette activité qui devient une spécialité reconnue de notre pôle naval.

Le site des bassins à flot, permet également l'accueil de navires de croisière fluviale en hivernage et les opérations de finition et de livraison de catamarans produits par la société bordelaise CNB.

Le port de plaisance, situé en cœur de ville, dans le bassin à flot n°2, offre 276 places et participe à l'attractivité fluviale de Bordeaux.



Figure 20: Pôle naval des Bassins à flot

Ces services illustrent la capacité du port à répondre aux besoins techniques et logistiques des opérateurs maritimes, tout en s'inscrivant dans une logique de valorisation durable des ressources.

2. Services aux tiers

Les services aux tiers regroupent l'ensemble des prestations réalisées par le port au bénéfice d'acteurs extérieurs. Ils incluent les opérations de maintenance et de production assurées par les ateliers portuaires dans leurs domaines de compétence (mécanique, électricité, chaudronnerie, charpente), les campagnes de dragage menées par les engins du GPMB dans l'estuaire de la Gironde ou sur d'autres ports français, ainsi que des services de proximité tels que l'exploitation du port de plaisance à Bordeaux, du port de services au Verdon, ou encore la mise en place de passerelles lors des escales de navires de croisière.

Les ateliers regroupent plusieurs corps de métiers : la mécanique, l'électricité, la chaudronnerie et le pôle naval. Les équipes réalisent des opérations d'usinage, d'ajustage et de montage pour des systèmes de propulsion, de motorisation ou d'hydraulique. Elles interviennent aussi sur des installations électriques industrielles, tertiaires et marines, avec des compétences en électromécanique, étuvage et vernissage.



Figure 21: Ateliers portuaires

Les équipes du pôle naval sont capables de travailler le bois pour la fabrication d'échafaudages et d'éléments de calage, tandis que les chaudronniers conçoivent des structures métalliques, réparent les coques de navires et fabriquent des passerelles ou garde-corps.

Ces savoir-faire permettent au port de proposer des prestations de maintenance sur les navires, les grues portuaires, les infrastructures haute et basse tension, ainsi que sur les équipements à quai.



Figure 22: Attinage en forme 3

Le GPMB s'est engagé depuis 2022 dans un programme de redéploiement de l'activité de ses ateliers. Basé sur les référentiels de l'industrie, il vise à rentrer dans une dynamique de progrès et d'adaptation de nos méthodes de travail aux exigences de nos multiples clients internes et externes. S'intéressant à l'organisation du travail, à la qualité, aux questions de sécurité, d'adaptation des locaux et du matériel, l'objectif de ce plan est d'optimiser la réalisation de nos chantiers afin de contribuer à l'efficacité de nos services internes (dragage, manutention, exploitation, travaux) et valoriser au mieux nos savoir-faire spécifiques.

Par ailleurs, le port réalise des campagnes de dragage pour le compte de tiers, grâce à ses deux dragues qui peuvent être mobilisées pour des missions dans d'autres ports français, comme ceux du Havre, de Rouen, de Nantes-Saint-Nazaire, de Calais ou de Boulogne. Ces opérations, réalisées au travers du GIE Dragages-Port, représentent chaque année, en moyenne, 3 à 4 campagnes pour l'ANITA CONTI et 1 à 2 campagnes pour L'OSTREA.

Enfin, le port assure des services d'instrumentation maritime pour garantir la sécurité de la navigation. Il dispose de radars à La Palmyre et au Verdon, d'un réseau de neuf stations marégraphiques, d'un système AIS pour la visualisation du trafic en temps réel via la plateforme VIGIE, ainsi que de capteurs multi-paramètres installés à Bordeaux et Bassens. Ces dispositifs permettent la transmission en temps réel des données environnementales aux navires et aux autorités portuaires.



Figure 23 : Radar de La Palmyre

3. Services innovants

Les services innovants comportent à la fois les applications numériques développées au port de Bordeaux (VIGIE sip, Jumeaux Numériques du fleuve) et les prestations associées, l'accueil et l'accompagnement de start-ups (incubateur Bordeaux Technoport) ou encore l'apport de l'écosystème portuaire, au travers de la participation de l'établissement, à des projets collaboratifs sur des sujets novateurs au niveau européen ou national.

Sur le plan environnemental, le GPMB gère environ 1 500 hectares d'espaces agro-environnementaux. Ces espaces sont mobilisables pour la protection de la biodiversité, la mise en place de zones compensatoires pour les projets portuaires, la mise en place de zones agricoles à Haute Valeur Environnementale, de zones d'expansion des crues en lien avec l'aménagement du territoire, ainsi que de zones dédiées à la production d'énergies renouvelables (solaire, biogaz, osmotique) et à la captation de CO₂.

Pour mémoire, une étude de 2023 a montré que les espaces du GPMB captent environ 5 000 t de CO₂ annuellement. Niveau qui pourrait être amélioré et valorisé au travers d'un plan de gestion dédié.



Figure 24 : Zones agro-environnementales (compensatoires, agricoles...)

Le port agit aussi comme catalyseur d'initiatives fédératrices au sein de l'écosystème industrialo-portuaire et plus largement dans le cadre des relations ville-port. Il est à l'origine de plusieurs associations telles que Bees-ZIP (25 acteurs industriels et Bordeaux Métropole sur la décarbonation industrielle), Bordeaux Port Center (relations ville-port) ou Cruise Bordeaux (promotion des croisières maritimes et fluviales) et participe à des consortiums innovants comme Aquitania Wind Energy (éolien offshore). Il favorise aussi le développement de synergies par le biais de l'écologie industrielle territoriale et de l'économie circulaire.

Sur le volet numérique, le port développe des outils digitaux pour optimiser l'accès à ses infrastructures et améliorer la performance de ses services.

La plateforme VIGIEsip (développée à l'origine au port de Bordeaux) constitue désormais un service de guichet unique pour les formalités portuaires. Utilisée par 20 ports français membres d'un GIE et couvrant plus de 2000 kilomètres de linéaire portuaire, elle permet de sécuriser et de simplifier les échanges entre les acteurs du passage portuaire sur un modèle ouvert de proximité et évolutif, via une structure dédiée, le GIE Vigie Port³.

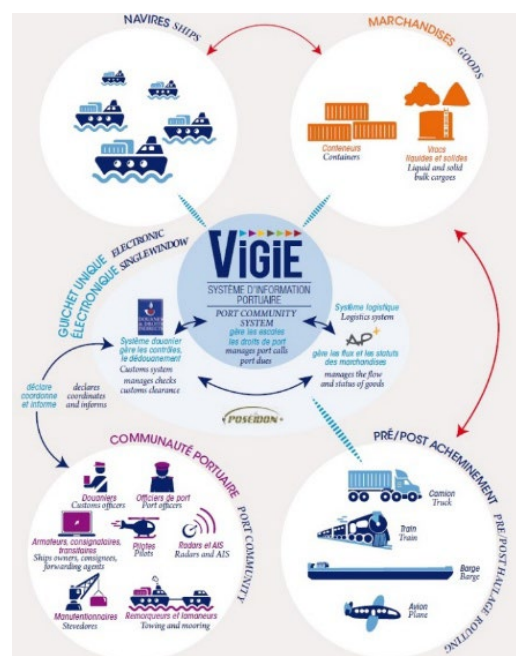


Figure 25 : Présentation globale de VIGIEsip

³ <http://www.vigie-ports.fr>

Le projet des Jumeaux Numériques du Fleuve, initié en 2021 au travers du programme France Relance, vise à créer une réplique numérique du fleuve pour simuler son comportement dans de multiples situations.

Ce modèle permet notamment d'étudier les effets du changement climatique sur l'hydrologie, les dragages, la pêche, la navigation ou les inondations, et s'adresse à des utilisateurs tels que les collectivités, les syndicats mixtes ou encore les bureaux d'études.

Il dispose d'un potentiel prometteur de réplication sur d'autres fleuves mais aussi sur d'autres applications de simulation.

Le programme Bordeaux Technoport, quant à lui, soutient l'innovation en accueillant des start-ups et en lançant des appels à projets. Il vise à créer des passerelles avec les technopoles du territoire et à permettre aux acteurs industriels et logistiques de l'écosystème portuaire de tester in situ des technologies innovantes. Les thématiques abordées incluent la production énergétique bas-carbone, le refit naval, la digitalisation des métiers portuaires, la gestion des estuaires, la décarbonation et la réindustrialisation des zones industrialo-portuaires.

On peut mentionner quelques belles initiatives comme la start-up MollusSCAN eye qui travaille sur la biosurveillance de la qualité de l'eau (primée au CES (Consumer Electronics Show) de Las Vegas en 2024), Optim.AIZE qui propose des solutions d'aide à la décision et de prévention des risques sur la base de données relevées in-situ et de sources géoréférencées ou encore Luchrome qui développe des interfaces souples pour améliorer la traçabilité des produits.

L'initiative TechnoPorts du GPMB a par ailleurs été primée en 2025 en recevant le Trophée dans la catégorie Equipement, à l'occasion des Assises du Port du Futur organisées par le CEREMA.

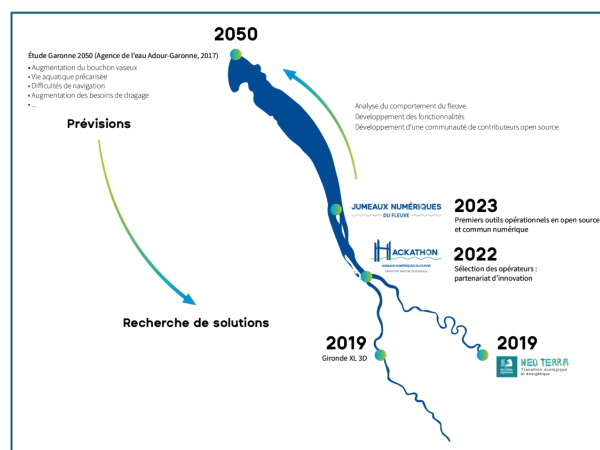


Figure 26 : Schéma du déroulement des jumeaux numériques du fleuve



Figure 27 : Site d'accueil des start-ups



Figure 28 : Trophée catégorie Equipement 2025

B. Carte d'identité et impact socio-économique du GPMB

a. Carte d'identité du GPMB

La figure suivante synthétise les principaux chiffres clés de l'établissement.

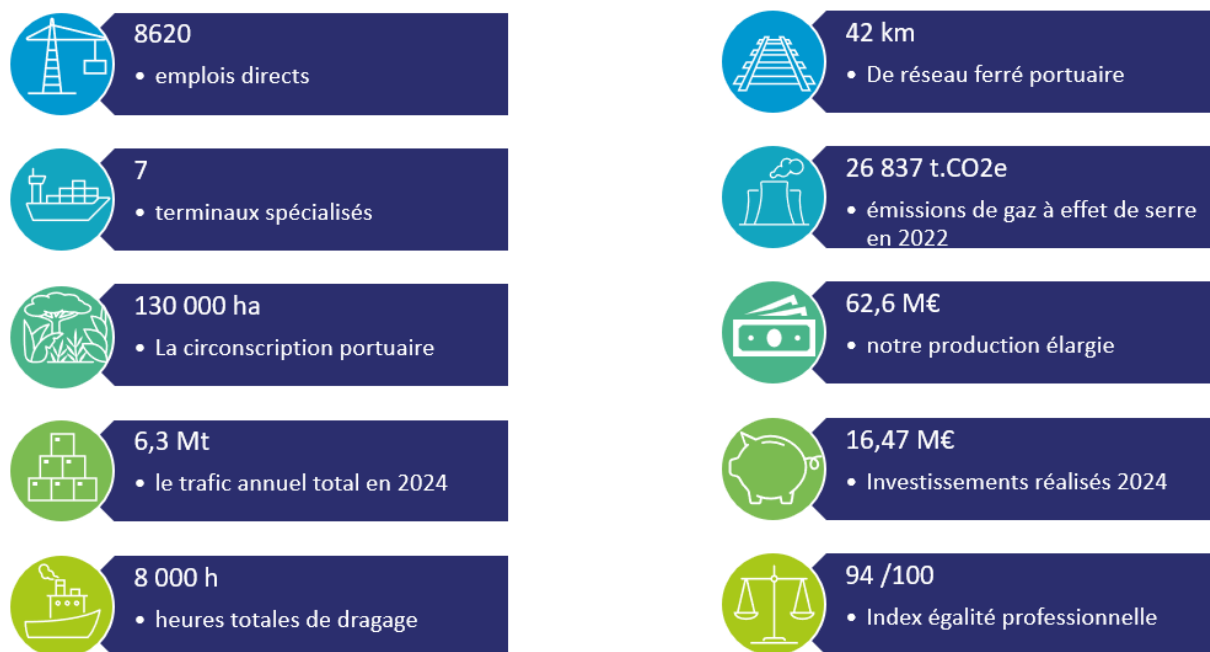


Figure 29 : Les chiffres clés du GPMB²

Etablissement public de l'Etat, l'effectif du Port de Bordeaux en 2024 est de 353 salariés dont 64 femmes. L'encadrement représente 61 personnes, on compte également 66 personnels administratifs, 63 marins et 20 officiers de port. Les personnels des ateliers portuaires sont au nombre de 143 (46 personnels de maîtrise et 97 ouvriers).

Plusieurs chiffres clés⁴ permettent de couvrir également les multiples facettes du port lui-même, et qui seront examinées en détail par la suite.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) se classe 6^e parmi les grands ports maritimes français en volume de trafic. Sa circonscription s'étend sur 130 000 hectares et intègre les sept terminaux portuaires et le chenal de navigation. Le port a enregistré un trafic total de 6,3 millions de tonnes, soit l'équivalent de 350 000 camions évités sur les routes.

Le GPMB est également doté d'un réseau ferré portuaire de 42 km, favorisant le report modal et la logistique multimodale (640 Kt en 2024). L'entretien du chenal de navigation a nécessité environ 8 000 heures de dragage pour garantir l'accessibilité des navires.

En matière de performance économique, le GPMB a généré 62,6 millions d'euros de production élargie et a investi 16,47 millions d'euros dans ses infrastructures et projets de développement en 2024.

⁴ Données 2024

Enfin, sur le volet social, le port obtient une note de 94/100 à l'index égalité professionnelle, soulignant son engagement en faveur de la mixité et de l'inclusion.

b. Impact socio-économique du GPMB



Figure 30 : Résumé de l'impact socio-économique du GPMB

Le GPMB a réalisé en 2025 l'actualisation de l'étude de l'impact socio-économique de sa zone d'activité, initiée à l'occasion du précédent Projet Stratégique 2021-2025, en conservant une méthodologie identique (INSEE). Cette analyse démontre l'importance et le dynamisme du complexe industrialo-portuaire (CIP) dans l'économie locale.

Les chiffres 2025 confirment les résultats passés et les renforcent. Le CIP est à l'origine de 8 620 emplois dans 232 entreprises, principalement en Gironde. Au total, 26 communes girondines accueillent au moins un établissement lié à l'activité portuaire, auxquelles s'ajoutent 6 communes de départements limitrophes. Ces emplois représentent 13,3 % de l'emploi industriel du département. La commune de Bassens regroupe 42 % des emplois du complexe, suivi de Bordeaux et de Bruges ; bien que moins représenté en volume, plus d'un tiers des emplois du Verdon-sur-Mer dépendent des activités portuaires. Les établissements de grande taille (plus de 50 salariés) concentrent 75 % des emplois, même s'ils ne représentent que 21 % des structures. Enfin, 87 % des emplois générés par le CIP sont sous contrôle de groupes français ou franco-français.

Le CIP propose des emplois stables, qualifiés et rémunérateurs. En effet, les conditions d'emploi sont particulièrement favorables avec 93 % des postes en CDI, 98 % à temps complet et avec un salaire net mensuel moyen, en équivalent temps plein, qui atteint 2 740 €, soit près de 300 € de plus que la moyenne départementale.

La structure des emplois révèle une forte présence d'ouvriers qualifiés (53 %), notamment dans les secteurs industriels, de la manutention et du transport. Les chauffeurs représentent à eux seuls 30 % des ouvriers du CIP. Les cadres représentent 14 % des effectifs, tandis que les femmes constituent un quart des salariés. La féminisation est plus marquée dans les services aux entreprises, notamment dans les assurances où les femmes sont majoritaires avec 59 % des emplois.

Enfin, les salariés du CIP sont en moyenne plus âgés (42 ans) que ceux du reste du département, avec une forte proportion de trentenaires et de quadragénaires. Près d'un tiers des salariés résident hors de la Gironde, notamment dans les métiers liés à l'affrètement.

Le CIP est structuré autour des sept terminaux du Port de Bordeaux, répartis le long de l'estuaire de la Gironde et de la Garonne entre Bordeaux et le Verdon.

Le CIP se distingue également par la production d'un niveau élevé de valeur ajoutée à hauteur de 892 millions d'euros (INSEE 2025). Elle représente 17,4 % de la richesse dégagée par l'industrie girondine. Les activités non directement maritimes (industrie chimique, transport terrestre, services aux entreprises) sont les principales contributrices, représentant 67 % de cette richesse.

II. Structuration du projet stratégique et concertation

A. Méthode pour la structuration du projet stratégique

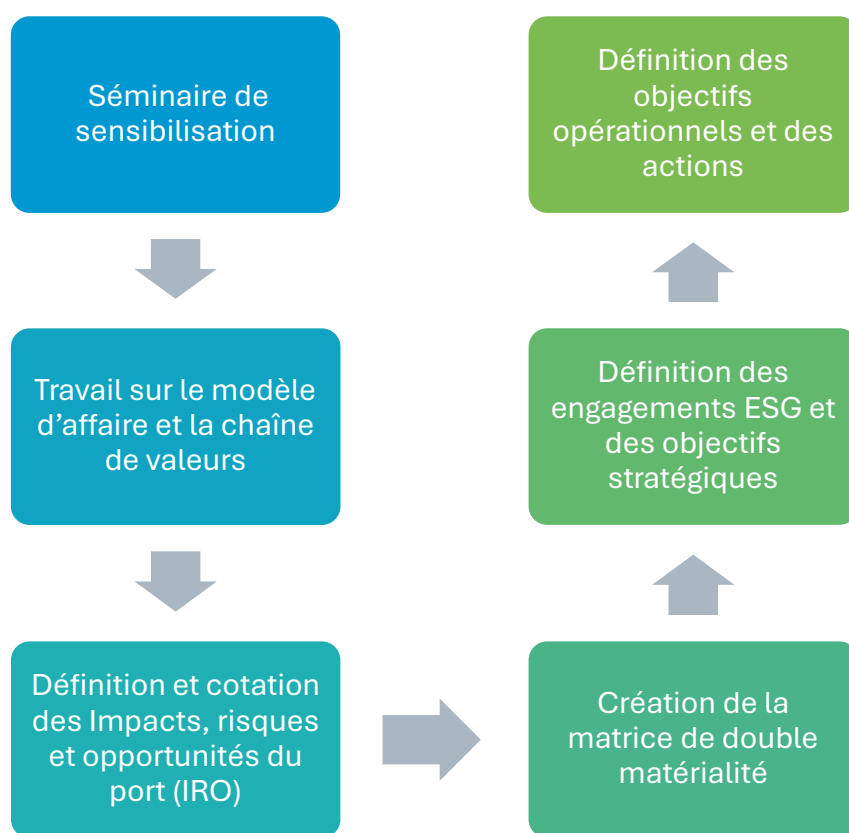


Figure 31 : Représentation graphique du processus de mise en œuvre de la démarche de durabilité

Dès les premières réflexions liées au Projet Stratégique 2026-2030, il est apparu pertinent de s'appuyer sur les dispositions de la directive CSRD pour structurer la politique de durabilité du GPMB et intégrer cette dimension de manière native.

Les objectifs principaux de la Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD, directive (UE) 2022/2464 du 14 décembre 2022) sont d'harmoniser le reporting de durabilité des entreprises et d'améliorer la disponibilité et la qualité des données ESG (environnementales, sociales et de gouvernance) publiées. Cette directive permet aussi de repenser les modèles économiques pour les rendre plus durables. Elle vise à prendre en compte l'impact global de la structure sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

Dans le cadre de la rédaction du projet stratégique 2026-2030, le GPMB s'est donc engagé volontairement dans cette démarche de rapportage durable. Sa mise en œuvre a été réalisée en interne avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé et a duré plusieurs mois, en parallèle de la construction du projet stratégique et de la phase de concertation interne et externe.

La démarche de durabilité du GPMB est détaillée en annexe 3.

B. Concertation des parties prenantes internes et externes

L'expérience du précédent projet stratégique a montré toutes les vertus d'une concertation poussée avec les parties prenantes internes et externes. Pour le Projet Stratégique 2026-2030, la concertation s'est articulée en deux étapes. Elle a débuté avec les acteurs du territoire (3 journées) avant de concerner le personnel du port.

Concertation externe

La concertation externe s'est concrétisée par un cycle de trois ateliers de travail autour des trois piliers stratégiques du port :

- 17 février 2025 : Port de Commerce ;
- 17 mars 2025 : Port Aménageur ;
- 1^{er} avril 2025 : Port de Service.

L'objectif de ces séances était de présenter le bilan du précédent projet stratégique et les missions / activités du port, avant de découvrir, échanger et réfléchir en groupe, sur les thèmes d'avenir et les actions associées.

Ces ateliers, d'une demi-journée chacun, ont chacun accueilli 70 à 80 participants. Le GPMB a recueilli près de 500 contributions et quatre cahiers d'acteurs.

Cette concertation externe s'est déroulée dans les locaux du Cockpit de Bordeaux Technowest, haut lieu de l'innovation sur le territoire et partenaire du GPMB dans le Technoport.



Figure 32: Atelier de concertation externe

Concertation interne

La concertation interne, dédiée au personnel du port, s'est quant à elle déroulée en deux temps.

Préalablement à la séance de travail qui a eu lieu le 20 mai 2025, une enquête interne a été lancée. Cette première étape a permis de recueillir près de 80 réponses qui ont servies, entre autres, à la définition de la raison d'être et des valeurs du port.

Le séminaire de concertation interne a réuni 90 participants et a permis de recueillir 700 contributions (cf. photo ci-dessous). Il a permis de présenter le bilan du précédent projet stratégique, les principaux résultats de l'enquête interne et de travailler en groupe sur les piliers stratégiques du port et les retours synthétisés de la concertation externe



Figure 33: Atelier de concertation interne

C. Engagements ESG5 et objectifs stratégiques du GPMB

A l'issue du processus illustré au paragraphe 2.1 et notamment de l'analyse de double matérialité, le GPMB a défini ses cinq engagements ESG (environnement, social, gouvernance), présentés sur la figure suivante et accompagnés d'une description synthétique des thématiques associées.

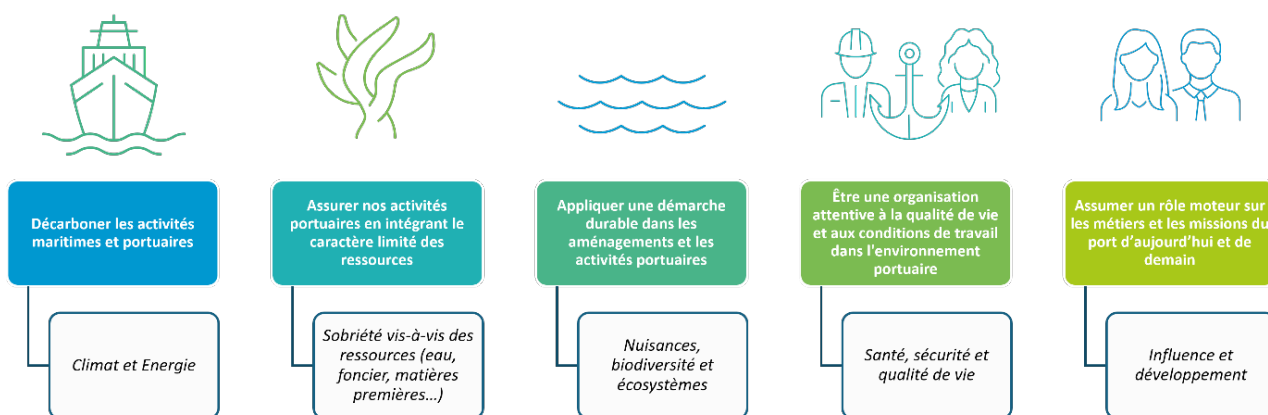


Figure 34 : Présentation des 5 engagements ESG du GPMB

Ces engagements ont ensuite été déclinés en objectifs stratégiques, plus précis.

⁵ ESG : Environnement, Social et Gouvernance

Ces derniers ont été choisis pour être cohérents avec plusieurs référentiels tels que :

- Green Marine Europe. Il s'agit d'une certification environnementale qui est en cours d'adaptation vis-à-vis de la réglementation européenne. Le GPMB fait partie du groupe de travail qui est chargé de cette adaptation. Déjà certifié pour sa position d'armateur de 2 dragues, le port visera très probablement une certification de ses activités ;
- Agenda 2030 de l'Association Internationale des Villes Portuaires (AIVP) ;
- Référentiel VSME. Il s'agit d'une adaptation de la directive CSRD pour les PME. Ce référentiel servira de base à la rédaction du premier rapport de durabilité du GPMB.

Ces référentiels sont eux-mêmes cohérents avec les Objectifs de Développement Durable de l'ONU et les taxonomies de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Union européenne ; ces choix renforcent la cohérence de la démarche de durabilité et inscrivent le GPMB dans un cadre de long terme, cohérent avec les grands enjeux européens et nationaux et les financements associés.

La figure suivante présente les 5 engagements ESG et leurs déclinaisons en 11 objectifs stratégiques.

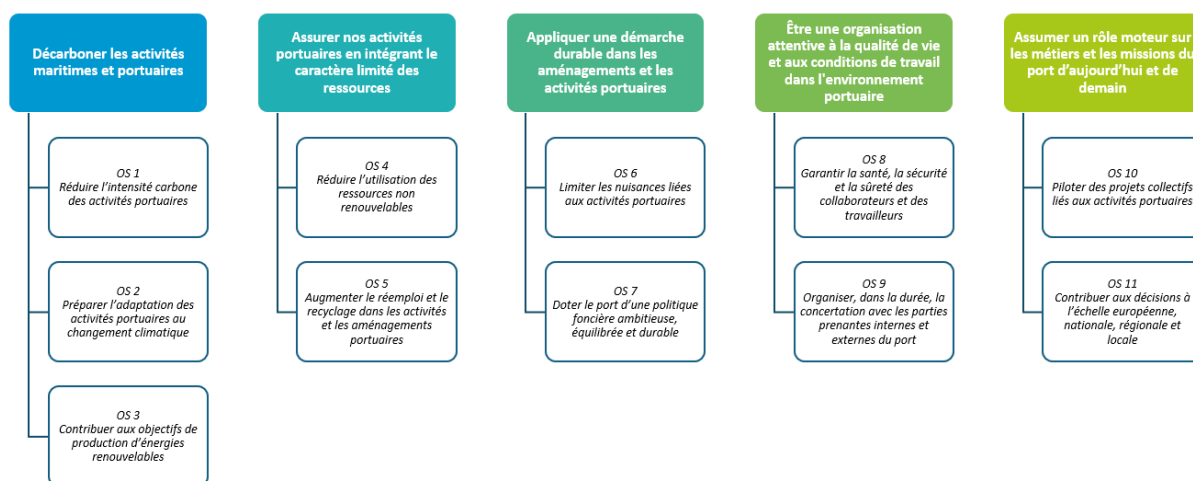


Figure 35 : Présentation des 11 objectifs stratégiques du GPMB

Ces engagements traduisent la politique de durabilité du GPMB dont l'horizon temporel est plus large que le pas de temps quinquennal. Cependant, le Projet Stratégique du GPMB va concourir à l'atteinte des objectifs stratégiques par la mise en œuvre d'objectifs opérationnels qui composent la feuille de route 2026-2030.

III. Feuille de route 2026-2030

A. Objectifs opérationnels et actions

Objectif général de création de valeur

La feuille de route 2026-2030 du GPMB concourt à l'**objectif général de création de valeur** de chacun des trois piliers stratégiques du GPMB pour le territoire et la communauté portuaire :

- **Port de commerce** : accueillir plus de bateaux et plus de marchandises par voie maritime et fluviale ;
- **Port aménageur** : accueillir le maximum d'activités, notamment pour la décarbonation et la réindustrialisation ;
- **Port prestataire de services** : augmenter les prestations nécessaires au développement de l'activité sur fleuve et à la coordination interportuaire.

Pour cet objectif général de de création de valeur, **plusieurs indicateurs seront renseignés** :

- Suivi du trafic de marchandise en import et en export, par filières... ;
- Nombre d'heures de dragage dont les campagnes extérieures ;
- Suivi du taux d'occupation des terrains ;
- Suivi du taux d'occupation des outils d'assèchement ;
- ...

La feuille de route comporte 21 objectifs opérationnels qui traduisent concrètement les objectifs stratégiques définis dans la démarche de durabilité. Chacun d'eux regroupe à la fois des projets d'investissements, des implantations industrielles nouvelles, des études ou la mise en œuvre de politiques sectorielles structurantes.

Cette feuille de route prend en considération les orientations des politiques de l'Etat ainsi que celles du territoire comme la stratégie NEOTERRA 2 de la Région Nouvelle Aquitaine et la feuille de route économique de Bordeaux Métropole. Pour l'Etat, on peut citer la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), la Stratégie Nationale Portuaire (SNP) ou encore la Stratégie Nationale Biodiversité (SNB).

L'annexe 4 présente le résumé de la feuille de route 2026-2030.

a. Engagement 1 : Décarboner les activités maritimes et portuaires

1. Objectif stratégique 1 : Réduire l'intensité carbone des activités portuaires

➤ Objectif Opérationnel 1 : Accueillir des entreprises de la transition énergétique

Dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), qui vise la neutralité carbone en France d'ici 2050, le port de Bordeaux déploie, avec ses partenaires industriels et institutionnels, une stratégie de décarbonation et de transition industrielle ambitieuse et territorialisée. Ce projet, porté par un consortium regroupant le port, les collectivités et les industriels appelé BEES-ZIP (Bordeaux énergies Eau

Environnement et Synergies en Zones Industrielles et Portuaires) est lauréat de l'appel à projets ZIBAC (Zones Industrielles Bas Carbone) mis en œuvre par l'ADEME et France 2030.

Centré sur un périmètre industriel d'environ 900 hectares et en intégrant des acteurs industriels plus distants (Bassin d'Arcachon, Charente-Maritime, Dordogne), l'objectif est de réduire de 93 % les émissions de CO₂ fossile (environ 900 Kt.CO₂/an) d'ici 2050 et de valoriser 100 % du CO₂ biogénique (environ 1 700 Kt.CO₂/an). Pour y parvenir, les partenaires du projet misent sur une logique de coopération territoriale et industrielle en favorisant la mutualisation des ressources, l'intégration de technologies propres, la valorisation des flux énergétiques et l'innovation.

Il s'agit d'un levier majeur pour faire émerger un écosystème portuaire exemplaire en matière de dynamisme industriel et de sobriété carbone. Cette démarche s'inscrit dans une logique de transition écologique collective qui impose aux territoires et aux acteurs économiques de repenser leurs modèles pour atteindre la neutralité carbone.

Le GPMB s'inscrit également dans d'autres initiatives de coopérations territoriales comme :

- Les Territoires d'industries. La Nouvelle Aquitaine compte 16 territoires labellisés dont un concerne la Métropole Bordelaise et le Bassin d'Arcachon Nord dans lequel le GPMB représente l'écosystème industrialo-portuaire. Sur la période 2023-2027, les projets industriels productifs seront soutenus financièrement, sur le plan de la formation et par un renforcement de l'animation et de l'ingénierie locales ;
- L'Opération d'Intérêt Métropolitain Arc Rive droite. Lancé en 2021, il s'agit d'un projet de développement économique et territorial raisonné, qui s'étend sur les 11 communes de la rive droite (22 % du territoire métropolitain). Il intègre les terminaux de Bassens et d'Ambès ainsi qu'onze zones d'activités économiques.

Ces dispositifs sont parfaitement alignés avec les ambitions du Port de Bordeaux.

En parallèle, le GPMB accompagne des porteurs de projets qui concourent à des démarches de décarbonation et/ou de réindustrialisation du territoire comme :

- Le projet EMME qui vise à installer, sur le terminal de Parempuyre, une usine de conversion de Nickel et de Cobalt. Cette activité entre dans la fabrication des batteries des véhicules électriques et assure une part de la souveraineté française et européenne dans les objectifs 2035 de mobilité décarbonée ;
- Le projet Tissot qui vise à installer, sur le terminal du Verdon, une unité de chaudronnerie industrielle destinée, entre autres, aux filières de production d'énergies bas carbone (nucléaire, éolien en mer...).



Figure 36: Illustration du projet EMME

➤ Objectif Opérationnel 2 : Réduire la consommation d'énergies fossiles

La réduction de la dépendance aux énergies fossiles constitue un levier essentiel dans la stratégie de transition énergétique du GPMB qui vise la neutralité carbone au plus tard en 2040. Elle s'applique non seulement aux usages du port, mais aussi à ceux de l'écosystème portuaire et implique de transformer les infrastructures, de promouvoir les mobilités alternatives et de favoriser l'émergence de solutions énergétiques plus durables.

Dans cet objectif, le GPMB suivra et pilotera l'ensemble des actions de décarbonation par le biais d'un Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre annuel élargi. Ce référentiel servira à mesurer l'évolution de l'empreinte carbone du GPMB, identifier les principaux postes émetteurs et prioriser les leviers d'action ; au-delà des aspects réglementaires, une attention particulière sera portée sur l'impact spécifique de la mise en œuvre du Projet Stratégique 2026-2030.

Dans le cadre de l'exploitation portuaire, le GPMB a programmé d'équiper plusieurs terminaux de dispositifs de branchements électriques de fortes capacités pour les navires en escale (projet BENAQ). Ce programme concerne les terminaux de Bordeaux et de Pauillac pour les croisières et le terminal de Bassens pour les conteneurs. Ces travaux doivent permettre de réduire significativement les émissions de GES et de polluants atmosphériques (environ 4 250 t.CO₂/an, 1.300 kg PM₁₀, et 1.216 kg PM_{2.5}).

Sur son fonctionnement interne, le GPMB va déployer un plan de mobilité qui comprend entre autres : le remboursement partiel des abonnements aux transports en commun, le déploiement de bornes de recharge électrique pour les vélos, trottinettes et les véhicules légers sur les différents sites... Ces mesures visent à encourager les mobilités douces et à réduire l'empreinte carbone des déplacements domicile-travail.

Enfin, le port prévoit de doter les dragues d'un outil de suivi de la consommation, selon les activités et d'expérimenter l'utilisation de carburants de substitution, non fossiles. Si le GPMB remplaçait le carburant actuel des engins nautiques par des carburants verts, les émissions pourraient être réduites de près de 50 %.

Sur le volet de la compensation, le GPMB a rejoint la Coopérative Carbone développée sur le territoire de la Rochelle, structure locale dédiée au développement de projets de compensation et de séquestration carbone. Plusieurs projets du port à fort impact territorial (désartificialisation, renaturation, restauration de zones humides, plantation de haies, production d'énergies renouvelables...) sont conformes aux attendus de la coopérative et à l'objectif de neutralité carbone (rappel, 5 000 t.CO₂/an captés par les espaces naturels du GPMB). La valorisation du foncier portuaire, en particulier les sites naturels, en tant que puits carbone, sont parmi les principaux leviers de cette démarche.

2. Objectif stratégique 2 : Préparer l'adaptation des activités portuaires au changement climatique

➤ Objectif Opérationnel 3 : Doter le GPMB d'un Plan d'Adaptation au Changement Climatique

En 2025, le GPMB a mis à jour son étude de vulnérabilité au changement climatique. La première version, réalisée par le CEREMA, datait de 2020 et s'appuyait sur les scénarios du GIEC. Elle porte sur les infrastructures des sept terminaux (dont le chenal de navigation) et les fonctionnalités du port.

La mise à jour a conservé le même périmètre, mais a approfondi les travaux afin d'être conforme avec les dernières évolutions réglementaires, Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC 3)

et Trajectoire de Réchauffement de référence pour l'Adaptation au Changement Climatique (TRACC). L'utilisation de la méthode OCARA⁶, utilisant une approche par processus, a permis de préciser les vulnérabilités du port et de constituer une boîte à outils évolutive dans le temps. Le GPMB fera des mises à jour régulières de cette base de données, en fonction des évolutions réglementaires, de la modification de ses activités ou de la mise en œuvre d'actions d'adaptation.

In fine, les processus les plus critiques pour le fonctionnement du port ont pu être mis en évidence et feront l'objet d'actions spécifiques dans le futur PACC, qui sera rédigé en 2026, pour une mise en œuvre sur le reste de la période du Projet Stratégique.

Une préfiguration de ce PACC a été d'ores et déjà établie, avec l'identification des 11 actions regroupées en quatre catégories : sécurisation du fonctionnement (organisation/procédures), sécurisation du fonctionnement (infrastructures), protection et valorisation des écosystèmes (Solutions fondées sur la nature) et sensibilisation / prospective.

3. Objectif stratégique 3 : Contribuer aux objectifs de production d'énergies renouvelables

➤ Objectif Opérationnel 4 : Augmenter la production d'énergie verte sur les terrains portuaires

Le domaine portuaire du GPMB constitue un levier stratégique pour contribuer à la transition énergétique du territoire.

Grâce à l'étendue et à la diversité de ses fonciers, le port présente une forte dynamique de production d'énergie verte sur la période 2026-2030, en accueillant plusieurs projets de production d'énergies renouvelables, à différentes échelles :

- Projet de ferme photovoltaïque, porté par EDF renouvelables, sur une friche portuaire du terminal du Verdon (43 000 MWh/an⁷) ;
- Installation d'ombrières sur les parkings du site de Bacalan (94 Mwh/an) ;
- Installation d'ombrières sur le futur parking PL de Bassens (3720 MWh/an) ;
- Installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures de plusieurs hangars portuaires (H37 : 63 MWh/an, H42b : 453 MWh/an) ;
- Construction d'un méthaniseur sur le terminal de Bassens. Ce projet doit produire 300 m³ de méthane/h ce qui correspond à environ 26 000 Mwh/an⁸ et s'inscrit également dans la dynamique de l'économie circulaire car il permettra de valoriser les biodéchets du territoire en produisant du biogaz injecté dans le réseau.



Figure 37: Projet EDF Renouvelables au Verdon

⁶ - Méthode développée par Carbone 4

⁷ Sur la base d'une production moyenne annuelle estimée à 1200 heures.

⁸ Sur la base d'un pouvoir calorifique inférieur (PCI) du méthane d'environ 10 kWh/m³.

Le GPMB participera également à des études et/ou projets de productions d'autres énergies renouvelables (houlomoteur – projet SEATURNS, hydrolien, osmotique, agrivoltaïsme...).

Par ailleurs, le GPMB et les autres ports de Nouvelle Aquitaine se sont associés pour le développement de l'éolien en mer. Les ports sont des « base-arrières » indispensables pour la construction, la maintenance et le démantèlement des champs d'éoliennes posées ou flottantes. La zone d'activité du terminal du Verdon-sur-Mer, par sa localisation stratégique et ses capacités d'aménagement, constitue un atout majeur pour le développement de cette filière industrielle d'avenir. Le programme des travaux vise à adapter les quais, à créer des zones de stockage adaptées (23 ha identifiés pour l'éolien en mer) et à structurer une offre logistique compétitive (Scénario optionnel du programme d'investissement).

Ces initiatives traduisent l'engagement du port de contribuer à son échelle au développement des énergies renouvelables, en cohérence avec les objectifs régionaux, nationaux et européens de souveraineté énergétique et de neutralité carbone.

b. Engagement 2 : Assurer nos activités portuaires en intégrant le caractère limité des ressources

1. Objectif stratégique 4 : Réduire l'utilisation des ressources non renouvelables

➤ Objectif Opérationnel 5 : Réduire la consommation énergétique

Dans un contexte de tension sur les ressources et de renchérissement des coûts de l'énergie, la réduction de la consommation énergétique revêt un enjeu environnemental et économique.

Le GPMB entend poursuivre la mise en œuvre d'actions concrètes pour améliorer l'efficacité énergétique de ses infrastructures, de ses équipements et de ses bâtiments. On prendra comme exemple la poursuite du programme continu de rénovation de l'éclairage sur l'ensemble du domaine portuaire, avec le déploiement de dispositifs LED à haute performance, débuté lors de la période précédente.

Une analyse des principaux postes consommateurs portuaires sera menée (bâtiments, générateurs, chaudières, système de pompage...), afin de programmer la réalisation des travaux visant à réduire les consommations. L'objectif de réduction du GPMB est de 20 % d'ici 2030. En parallèle, le plan de sobriété, établi en 2022, sera périodiquement mis à jour.

Ces actions s'inscrivent dans une logique de long terme : il ne s'agit pas seulement de réduire ponctuellement les consommations, mais bien de transformer les pratiques, de diffuser une culture de la sobriété et de faire du GPMB un acteur exemplaire de la transition énergétique.

➤ Objectif Opérationnel 6 : Réduire la consommation d'eau potable

La gestion durable de l'eau est un enjeu central pour le GPMB vis-à-vis de ses activités et de celles du complexe industrialo-portuaire. Dans ce contexte, les actions prévues visent d'une part à réduire les consommations et, d'autre part, à développer des alternatives à l'eau potable pour les usages techniques.

Comme pour le volet énergie, le GPMB rédigera son plan de sobriété « eau ». Celui-ci s'appuiera sur le Plan Eau et sa déclinaison locale. Ce plan viendra formaliser les engagements du port en matière de réduction des consommations, de modernisation des équipements et de sensibilisation des usagers. Sur la période précédente, le GPMB a réalisé une importante opération de rénovation du réseau d'eau potable sur le terminal de Bassens ; ces travaux ont permis d'améliorer le rendement du réseau de 20 %.

Préalablement, une analyse des principaux sites et activités consommateurs sera menée, à la suite de laquelle, une étude d'optimisation de la consommation d'eau potable sera lancée, notamment sur les sites du pôle naval. Cette étude vise à identifier les usages de l'eau, les leviers de réduction et les possibilités de substitution.

En parallèle, une analyse des solutions de substitution à l'eau potable dans les activités portuaires, en particulier pour les usages industriels actuels et futurs sera également lancée.

Elle inclut une étude de faisabilité sur l'extension de l'usage de l'eau industrielle, en partenariat avec la Régie de l'eau de Bordeaux Métropole. L'objectif est d'augmenter la production et la distribution de cette ressource alternative, déjà utilisée sur la presqu'île d'Ambès, pour en faire un levier de performance et de développement des industries locales.



Figure 38: Usine de production d'eau industrielle (Presqu'île d'Ambès). Source : <https://leaubordeauxmetropole.fr/>

2. Objectif stratégique 5 : Augmenter le réemploi et le recyclage dans les activités et les aménagements portuaires

➤ Objectif Opérationnel 7 : Assurer le Maintien En Condition Opérationnelle (MECO) du patrimoine portuaire

Le patrimoine et l'équipement portuaire représentent un socle pour l'exercice des missions qui constituent les trois piliers stratégiques du GPMB. Il convient de garantir leur disponibilité, leur sécurité et leur performance dans la durée.

Ainsi, le déploiement d'une démarche de MECO (Maintien En Condition Opérationnelle) de ce patrimoine a été identifié comme l'une des actions fortes de ce projet stratégique. Il concerne en priorité :

- Les appontements liés aux trafics de vracs liquides sur les terminaux d'Ambès, dont la disponibilité est cruciale ;
- Les infrastructures et les outils des sites du pôle naval ;
- L'ensemble des infrastructures et superstructures portuaires (hangars, terre-pleins, terrains vacants ou en friche, réseaux, parc informatique, équipements de sûreté...).
- Les dragues et les vedettes.

Le MECO repose sur le plan pluriannuel des investissements et un plan de maintenance préventive et curative. Il s'agit d'anticiper les défaillances, de prolonger la durée de vie des équipements et de garantir un haut niveau de service pour les usagers du port.

Si cette démarche est désormais opérationnelle et efficace pour nos engins de dragage, elle reste incomplète et perfectible sur les autres sites. Des incidents significatifs nous ont alerté sur la nécessité de systématiser cette démarche à l'ensemble de nos infrastructures et équipements.

Cette approche s'inscrit par ailleurs dans une logique économique et de sobriété en augmentant la durée de vie des infrastructures, par un meilleur entretien, en assurant une performance continue.

➤ **Objectif Opérationnel 8 : Réhabiliter les infrastructures existantes**

Le GPMB a fait le choix, il y a plusieurs années, de favoriser le réemploi de ses infrastructures plutôt que la construction neuve souvent très longue à mettre en place et financièrement très engageante. Cela s'est traduit, par exemple, par la transformation du poste 700 à Pauillac, qui accueillait historiquement les flux liés à la logistique de fabrication des Airbus A380, en un poste d'accueil de navires de croisières. Le coût d'un terminal neuf avait été estimé à 30M€, alors que le coût global du changement d'usage devrait s'établir aux alentours de 3M€, sans artificialisation d'espace estuarien supplémentaire.

Dans le cadre du Projet Stratégique 2026-2030, le GPMB mettra en œuvre plusieurs projets similaires afin de s'adapter aux nouveaux usages dans le cadre d'une politique de sobriété :

- Réhabilitation du poste roulier à Bassens ;
- Réhabilitation de la plateforme multimodale de Bassens appontements ;
- Réhabilitation de plusieurs hangars portuaires (H36 et H39 sur Bordeaux, H42bis et H43 sur Bassens pour accueillir notamment des produits issus de la biomasse en import / export...);
- Réutilisation du terminal de Parempuyre pour un projet industriel ;
- Adaptation du terminal du Verdon pour l'éolien en mer (scénario optionnel).



Figure 39: Poste roulier de Bassens

c. Engagement 3 : Appliquer une démarche durable dans les aménagements et les activités portuaires

1. Objectif stratégique 6 : Limiter les nuisances liées aux activités portuaires

➤ **Objectif Opérationnel 9 : Maîtriser les nuisances et donner de la légitimité aux actions du GPMB**

La maîtrise des nuisances (bruit, qualité de l'air, qualité de l'eau, production de déchets...) est un enjeu majeur pour la poursuite et l'acceptation des activités portuaires actuelles et futures, en particulier en zone urbaine.

Plusieurs actions seront engagées :

- Une étude spécifique sera lancée au niveau de la forme de radoub n°1 dans les bassins à flot afin de déterminer les actions possibles pour limiter les nuisances sonores et atmosphériques pour les riverains lors des opérations de maintenance navale ;
- Le GPMB mettra également à jour son autorisation d'exploiter la forme de radoub n°3 à Bassens pour la réparation navale et de démantèlement des navires ; à cette occasion, le renouvellement de l'agrément européen pour le site de démantèlement des navires à Bassens sera sollicité auprès de l'Etat ;

- Un audit des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), sous gestion du GPMB, sera mené, dans le cadre de l'amélioration continue des activités portuaires, afin d'identifier les points d'amélioration et s'assurer en permanence de la conformité réglementaire ;
- Enfin, des travaux seront réalisés sur les « déchetteries » présentes sur les terminaux de Bordeaux et de Bassens ; ces travaux permettront d'améliorer la gestion des eaux, la signalétique et le tri des déchets issus des activités portuaires.

En parallèle, afin de renforcer la reconnaissance des engagements du GPMB en matière d'environnement, le port engagera plusieurs processus de labellisation. Il s'agit de rendre visibles les efforts entrepris, de les structurer dans un processus d'amélioration continue et de renforcer la crédibilité du port auprès de ses parties prenantes (gouvernance, société civile, financeurs).

A ce stade, deux labellisations ont été identifiées :

- Green Marine Europe⁹, qui évalue la performance environnementale des ports. Le GPMB est déjà labellisé pour son rôle d'armateur des dragues et participe au groupe de travail qui est chargé d'adapter le référentiel « port » aux réglementations européennes et françaises. Ce groupe de travail est composé d'une dizaine d'autorités portuaires européennes et les travaux d'adaptation de la certification arrivent à leurs termes fin 2025. Ainsi, la certification sera ouverte pour les ports dès 2026.
- Ports Propres (ISO 18725), pour le port de plaisance des Bassins à flot, ou les terminaux à passagers avec le référentiel GREENBAY (AFNOR Spec. 2407), déjà expérimenté dans d'autres ports français.

Enfin, dans le cadre de sa démarche de durabilité, le GPMB publiera chaque année un rapport de durabilité. Dans ce cadre, le GPMB engagera une démarche de structuration de sa gouvernance des données afin d'être capable de mesurer, suivre et rendre compte de ses performances. La structuration du système d'information dédié permettra de centraliser les données, d'en garantir la fiabilité et de faciliter leur exploitation par les équipes internes et les parties prenantes. Cet outil d'aide à la décision, utilisé pour le pilotage stratégique de l'établissement, repose sur des principes de traçabilité, d'interopérabilité et de sécurité, afin de garantir une gouvernance robuste et conforme aux réglementations en vigueur. Cette démarche s'inscrit également dans la transition numérique du port.

➤ Objectif Opérationnel 10 : Maintenir les capacités nautiques du chenal de navigation

Le maintien des capacités nautiques du chenal de la Gironde est une condition indispensable à l'accessibilité des terminaux, à la continuité et à la sécurité des flux maritimes. Dans un estuaire soumis à des dynamiques naturelles complexes (envasement, marées, courants), cette mission requiert une expertise technique pointue et une vigilance constante.

Le port est titulaire d'une autorisation inter-préfectorale délivrée en 2019 pour 10 ans. Dans le cadre de ce Projet Stratégique, les études, suivis et protocoles scientifiques seront mis en œuvre afin d'améliorer la connaissance, de la partager avec les partenaires concernés et de préparer le renouvellement de l'autorisation de dragage d'entretien du chenal de navigation et des ouvrages portuaires.

Le port poursuivra ses analyses et ses partenariats industriels ou scientifiques sur les technologies et filières de valorisation des sédiments de dragage, notamment dans le secteur de la construction et des travaux publics.

⁹ <https://greenmarineeurope.org/fr/>

2. Objectif stratégique 7 : Doter le port d'une politique foncière ambitieuse, équilibrée et durable

➤ Objectif Opérationnel 11 : Redéfinir la stratégie foncière du GPMB

À la suite d'une première étape au cours de la période 2021-2025 de recensement et de remise à niveau de la gestion de son domaine, le port a engagé une réflexion de fond sur sa stratégie foncière. L'objectif est désormais de d'articuler au mieux les multiples enjeux économiques, environnementaux et réglementaires, dans une logique de gestion durable et planifiée du domaine portuaire.

Cette stratégie s'appuie sur plusieurs leviers :

- Définir une politique d'acquisition (reconstitution de parcelles aménageables) et de cession (terrains à vocation non portuaire) dynamique qui s'appuie sur une veille constante et une stratégie partagée avec les collectivités ;
- Lancer une réflexion sur la domanialité des terrains, afin d'adapter les statuts juridiques aux usages réels, aux projets à venir et aux impératifs des investisseurs ;
- Rester dans un cadre défini de sobriété foncière afin de concilier le développement économique, la limitation de l'artificialisation et la protection de l'environnement (réemploi, renaturation, compensation, etc.).

Pour illustrer ce dernier point, il n'y a pas eu de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF) sur la période 2021-2025 sur le domaine du GPMB et près de 800 ha d'espaces naturels bénéficient d'ores et déjà d'un plan de gestion environnemental. Les projets d'aménagement 2026-2030 pourraient consommer au maximum environ 20 ha d'ENAF (hors projets d'envergure nationale ou européenne).

➤ Objectif opérationnel 12 : Valoriser les fonciers du GPMB

Le domaine foncier du Grand Port Maritime de Bordeaux est un levier stratégique pour répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociétaux du territoire. Les actions prévues sont :

- Le lancement d'appels à projets ciblés sur les quatre types de fonciers portuaires (logistique urbaine, logistique fluvio-maritime, accueil de plateforme pour les matériaux de seconde vie, production d'énergie renouvelables ou de carburants de synthèse) ;
- La rédaction du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) du GPMB d'ici 2027. Un groupe de travail national, mis en place par la DGITM,¹⁰ a pour objectif de produire une trame commune, partagée à l'ensemble des ports, relative à la conception et au contenu des SDPN ; le GPMB est membre de ce groupe de travail.



Figure 40: Marais du Conseiller au Verdon
(crédit : S. Barthélémy)

¹⁰ DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités

Le GPMB sera également actif dans la prise de participations sur les projets les plus structurants (projets industriels, logistiques, ENR, multimodaux, locaux d'activités et services) et répondant à ses objectifs stratégiques.

Le GPMB souhaite également renforcer la préparation de terrains « clés en main ». La première opération a eu lieu au Verdon initiée en 2015. Elle a permis de remblayer un terrain de 37 ha, d'obtenir le label « site industriel clé en main » en 2021, et d'accueillir prochainement un projet de ferme de production piscicole générant environ 250 emplois directs. Il permet aussi aujourd'hui d'envisager l'implantation d'un site dédié à l'éolien en mer sans artificialisation nouvelle.

Dans le cadre de ce Projet stratégique, le GPMB veut renforcer cette démarche et la déployer sur plusieurs sites. En effet, dans un contexte de forte pression foncière et pour raccourcir les délais d'implantation des projets industriels, le GPMB souhaite être proactif et mettre à disposition de terrains immédiatement mobilisables. La stratégie du port repose sur :

- La réalisation des études amont nécessaires sur les terrains ciblés (pollution des sols, géotechnique, audit écologique, archéologie préventive, raccordement électrique et raccordement en eau...) ; cela permettra d'affiner les périmètres des projets et les besoins liés à la mise en œuvre de la séquence éviter, réduire et compenser ;
- La réalisation d'études préliminaires sur les terrains potentiellement aménageables afin de valider leurs destinations futures ;
- L'obtention des autorisations administratives nécessaires à l'aménagement et à la préparation des terrains ciblés, notamment celles liées aux espèces protégées le cas échéant, à la loi sur l'eau...
- La mise en œuvre de Sites Naturels de Compensation, de Restauration et de Renaturation dédiés ;
- Le chiffrage des travaux à engager, en vue d'une mise en œuvre opérationnelle au cours de la période 2026-2030 ou sur la période 2031-2035.

L'annexe 5 présente l'ensemble des projets d'aménagement prévus dans le cadre du Projet Stratégique 2026-2030. Ce travail cartographique a été réalisé en parallèle de la rédaction de l'évaluation environnementale stratégique et s'est appuyé sur la méthodologie suivante.

Dans un premier temps, pour chaque terminal, le GPMB a recensé tous les terrains éligibles à l'accueil d'activités avec, comme cadre de travail, la recherche de continuité avec les emprises portuaires existantes, la présence de réseaux, l'exclusion des terrains occupés, la priorisation des friches... Cette première analyse portait sur près de 600 ha.

Ensuite, un premier travail d'évitement a été mené en supprimant les espaces situés dans des secteurs à enjeux (exemples sites Natura 2000), la majorité des espaces naturels, agricoles ou forestiers et les zones non aménageables au regard du risque inondation.

Enfin, un travail de priorisation des terrains a suivi en fonction de la maturité des projets et/ou de l'état des connaissances ; cela abouti à la cartographie des terrains à aménager, intégrant les projets d'aménagement et ceux pour lesquels il faut acquérir de la connaissance. A ce stade, on compte :

- 30 sites de projets pour une surface d'environ 284 ha ;
- 13 sites à auditer (hors emprise du projet ZIBAC) pour une surface de 76 ha ;
- 5 projets de SNCRR pour une surface d'environ 1320 ha.

Dès 2026, cette analyse sera affinée, la séquence ERC sera à nouveau déployée et de nouveaux arbitrages auront lieu ; s'ajouteront à cela les démarches ERC spécifiques aux projets industriels en cours d'implantation et le travail de labellisation des SNCRR.

d. Engagement 4 : Être une organisation attentive à la qualité de vie et aux conditions de travail dans l'environnement portuaire

1. Objectif stratégique 8 : Garantir la santé, la sécurité et la sûreté des collaborateurs et des travailleurs

➤ Objectif Opérationnel 13 : Réduire les accidents/incidents sur les sites portuaires

La sécurité des personnes et des installations est une priorité pour le GPMB. Dans un environnement industriel complexe, soumis à des risques multiples, le GPMB souhaite déployer une politique de prévention ambitieuse, fondée sur l'anticipation, la formation et l'amélioration continue.

Un programme de formation et de sensibilisation des personnels aux enjeux de sûreté et de sécurité sera déployé. Il comportera la poursuite et le développement des actions concrètes comme le programme de formation sécurité encadrant y compris dans les services administratifs et l'accueil sécurité pour tous les nouveaux arrivants quel que soit leur profil, des exercices réguliers de mise en situation (par exemple exercices sécurité à bord des dragues et exercices « homme à la mer » à bord des vedettes) et des moments de capitalisation des retours d'expérience (analyse des accidents, presque accidents et situations dangereuses...). Afin de maintenir en permanence une culture commune de la prévention, des nouveaux outils poursuivront leurs déploiements, tels que les 5 PM (Premières Minutes) et la minute d'arrêt sécurité.

De plus, des opérations de rénovation des appareils d'instrumentation maritime seront déployées, notamment le remplacement ou la modernisation des marégraphes et des radars. Ces équipements sont essentiels pour garantir la sécurité de la navigation dans l'estuaire de la Gironde.

➤ Objectif Opérationnel 14 : Maintenir un haut niveau de sûreté sur les sites portuaires

Dans un contexte de menaces évolutives (attaque cyber, narcotrafics...), la sûreté des installations portuaires nécessite une vigilance constante et une adaptation continue. Le GPMB renforce ses moyens humains et techniques pour garantir un haut niveau de sécurité sur l'ensemble de ses sites. Plusieurs actions sont prévues :

- Le déploiement de systèmes de télésurveillance sur les zones sensibles, afin d'assurer une couverture permanente et une réactivité optimale en cas d'incident ;
- La réalisation d'exercice de lutte contre les attaques cyber ; organisés régulièrement, ils permettront de tester la robustesse des systèmes d'information et de sensibiliser aux risques numériques.
- La sécurisation des accès aux sites portuaires, en modernisant les contrôles d'entrée, en renforçant les dispositifs de filtrage et en adaptant les procédures aux exigences réglementaires.

A cet égard, le GPMB s'adaptera aux décrets et arrêtés issus de la mise en œuvre de la loi dite « narcotrafic » du 13 Juin 2015, en cours de préparation au moment de la rédaction de ce projet.



Figure 41: Bassens, parc feeder
(crédit : S. Barthélémy)

➤ **Objectif Opérationnel 15 : Encourager l'appropriation du PS 2026-2030 par les agents du GPMB**

La réussite du projet stratégique repose sur l'adhésion et l'implication des équipes du GPMB. Pour cela, le Projet Stratégique sera transposé en Projet d'Entreprise. Ce projet sera rédigé en concertation avec les collaborateurs et les représentants du personnel, puis décliné en plan d'action opérationnel. Il intégrera des mesures concrètes telles que :

- La formation continue,
- La valorisation des parcours professionnels,
- La traduction interne du projet stratégique,
- La sensibilisation aux engagements ESG du GPMB.

L'objectif est de créer une dynamique collective autour du Projet Stratégique 2026-2030, en donnant à chacun les moyens de s'y inscrire durablement.

2. **Objectif stratégique 9 : Organiser, dans la durée, la concertation avec les parties prenantes internes et externes du port**

➤ **Objectif Opérationnel 16 : Créer et animer un lieu de concertation et d'interprétation portuaire – le pavillon Bordeaux Port Center**

La connaissance et l'acceptabilité des activités industrialo-portuaires nécessitent de structurer le dialogue avec les parties prenantes et de renforcer la visibilité du port. Les Port Centers sont des outils conçus par l'AIVP. Ils constituent un des outils pertinents pour atteindre ces objectifs. Le GPMB, à l'initiative de la création de l'association en charge de l'animation du « Le Pavillon Bordeaux Port Center », s'est engagé dans la construction d'un bâtiment dédié sur le site des bassins à flot à Bordeaux. Le concours de Maîtrise d'œuvre a été lancé en 2025. Le lauréat sera choisi au premier semestre 2026 pour une livraison du bâtiment 2028 - 2029.

Ce bâtiment sera composé :

- D'un centre d'interprétation conçu comme un espace ouvert et accessible qui accueillera des expositions sur les métiers et les enjeux portuaires, des conférences et des ateliers pédagogiques, des moments d'échanges avec les acteurs du territoire ;
- D'un centre réceptif ;
- D'un centre d'affaires.

Il réservera également un espace dédié à l'accueil d'un musée associatif sur l'histoire maritime de Bordeaux.

D'ores et déjà, un port center provisoire est actif au cœur des bassins à flot (hangar G2) et met en place un programme d'actions pédagogiques (visites, conférences et expositions) pour ouvrir le port aux citoyens, sensibiliser sur son rôle économique et transmettre les valeurs de la culture maritime et portuaire. Ce programme sera poursuivi et renforcé à la livraison du bâtiment.

➤ **Objectif Opérationnel 17 : Sensibiliser et informer régulièrement les parties prenantes**

L'information et la sensibilisation continue des parties prenantes internes et externes est primordiale. L'objectif est de favoriser une culture commune autour des enjeux portuaires et environnementaux et de partager la mise en œuvre du Projet Stratégique 2026-2030. Les actions prévues sont :

- L'organisation chaque année, d'évènement dédiés à l'information, à la concertation ou à la sensibilisation sur des thématiques clés : biodiversité, changement climatique, sobriété, projets en cours, décarbonation...
- La structuration d'une formation à destination des usagers du fleuve qui accueillent du public afin de structurer et renforcer leurs connaissances du port ;
- La participation à des évènements culturels, comme les journées du patrimoine et du patrimoine, pour valoriser l'histoire et les missions du port.

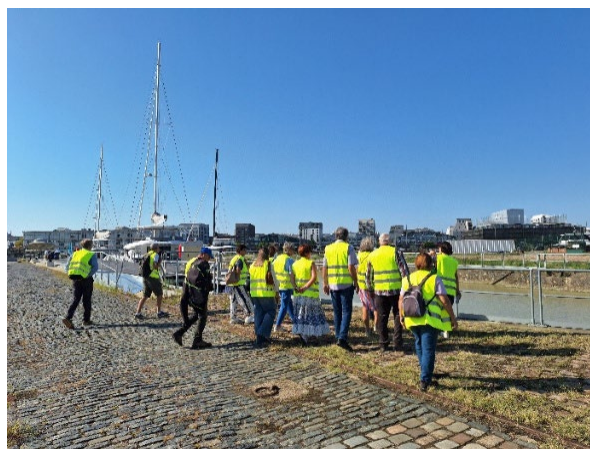


Figure 42: Accueil du public sur les sites portuaires

Ces actions contribuent à renforcer le lien entre le port et son territoire, en favorisant la transparence et le dialogue.

e. Engagement 5 : Assumer un rôle moteur sur les métiers et les missions du port d'aujourd'hui et de demain

1. Objectif stratégique 10 : Piloter des projets collectifs liés aux activités portuaires

➤ Objectif Opérationnel 18 : Garder le leadership du GPMB sur le numérique portuaire

Le numérique constitue un levier majeur de transformation pour les ports. Le GPMB entend consolider sa position de référence en matière d'innovation digitale, en développant des outils à forte valeur ajoutée pour la gestion des flux, la modélisation des environnements et l'aide à la décision.

En partenariat avec les acteurs de l'eau, les actions porteront sur :

- Les jumeaux numériques du fleuve (JNdf), véritables répliques virtuelles dynamiques du fleuve continueront leur développement ; ces outils facilitent l'anticipation des phénomènes naturels (bouchon vaseux, crues, qualité de l'eau, baisse des débits...) et l'évaluation des scénarios d'aménagement ou de navigation ;
- Le réseau de capteurs sur le fleuve sera pérennisé et développé afin d'améliorer la connaissance globale de l'estuaire et les modèles anticipant, notamment, les effets du changement climatique sur les activités et les écosystèmes ;
- La gouvernance à mettre en place autour de ces questions ; une réflexion spécifique sera lancée.

En parallèle, le port définira une politique d'intelligence artificielle (IA) portuaire, visant à identifier les domaines d'application prioritaires (maintenance prédictive, optimisation des flux, cybersécurité) et à encadrer leur usage par des principes éthiques et opérationnels.

➤ Objectif Opérationnel 19 : Poursuivre les actions d'animation de l'écosystème portuaire

Le GPMB joue souvent un rôle fédérateur au sein de l'écosystème industrialo-portuaire. Il anime des dynamiques collectives, favorise les synergies entre acteurs et soutient l'émergence de projets innovants à l'échelle locale, nationale et européenne. Les actions prévues sont :

- Le déploiement d'une stratégie de marketing territorial et de politique commerciale commune à l'écosystème portuaire, visant à créer une marque et un « réflexe Port » chez les porteurs de projets, les collectivités et les acteurs économiques. Cette stratégie repose sur des outils de communication ciblés, des événements fédérateurs et une valorisation active des réussites de la communauté portuaire ;
- La poursuite de la participation aux projets et appels d'offres européens, en mobilisant les partenaires industriels, académiques et institutionnels autour de thématiques stratégiques (transition énergétique, multimodalité, économie circulaire, numérique...) ;
- Le renforcement des partenariats avec le monde de la recherche et les filières industrielles, en facilitant l'expérimentation in situ, l'accueil de start-ups et la co-construction de solutions adaptées aux enjeux portuaires.

- Objectif Opérationnel 20 : Promouvoir les métiers portuaires et industriels d'aujourd'hui et de demain.

Dans un contexte de transformation technologique, écologique et industrielle, le Grand Port Maritime de Bordeaux s'engage à valoriser les métiers portuaires et industriels, à anticiper leurs évolutions et à renforcer l'attractivité du secteur. Les actions prévues sont :

- La mise en œuvre d'une démarche prospective GEPP (Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels), intégrant les mutations technologiques et environnementales, afin d'adapter les compétences aux besoins futurs du port et de ses partenaires ;
- Le renforcement du parcours de formation pour favoriser l'employabilité et la montée en compétence des salariés, en lien avec les évolutions des métiers et les exigences de durabilité ;
- La valorisation des métiers portuaires et industriels auprès des jeunes, des organismes de formation et des partenaires institutionnels de l'emploi, afin de susciter des vocations et de renforcer les liens entre le port et son territoire. A titre d'exemple, le port accueille des groupes d'élèves de tous niveaux pour des visites, participe activement à FORINDUSTRIE¹¹ et développe des partenariats avec des établissements scolaires, des lycées et l'enseignement supérieur ;
- Le développement des partenariats avec les acteurs de l'emploi et de la formation, pour structurer une offre cohérente, accessible et adaptée aux enjeux du secteur ;
- L'intégration du Campus des Métiers de la Mer Nouvelle-Aquitaine, en tant que partenaire actif, pour contribuer à la structuration régionale des filières maritimes et portuaires.

2. Objectif stratégique 11 : Contribuer aux décisions à l'échelle européenne, nationale, régionale et locale

- Objectif Opérationnel 21 : Identifier et intégrer les instances consultatives et décisionnaires

Il apparaît important de préserver et renforcer la présence du port dans les instances dont les actions portent sur ses engagements et/ou ont une incidence sur son activité, à l'échelle européenne, nationale, régionale et locale. Le GPMB est déjà présent dans plusieurs d'entre-elles : Comité de Bassin Adour-Garonne, Association Cruise Bordeaux, ATMO Nouvelle Aquitaine, Cluster Maritime Français, ADI Nouvelle Aquitaine, A'Urba...

Dès 2026, le GPMB va réexaminer ses participations, au regard des ambitions décrites et de ses engagements ESG. Ce travail doit permettre de décider de la participation et de la représentation. À titre d'exemple, les sujets majeurs sont liés à l'énergie, le climat, les infrastructures énergétiques, la réglementation sociale ou environnementale, les politiques multimodales, les schémas d'aménagement du territoire, le numérique...

¹¹ <https://www.forindustrie.fr/>

B. Indicateurs de suivi du projet stratégique 2026-2030

Quelques exemples d'indicateurs d'activité et de performance sont présentés ci-dessous. Ils s'articulent autour des trois piliers stratégiques et des services support de l'établissement :

Pilier	Indicateur	Indicateur de performance
Port de Commerce	- Trafic marchandises (Mt/an) - Trafic « croisière » (nombre de navires et de passagers/an) - Trafic global (nombre de mouvement de navires/an) - Part modale (% du trafic transférable non routier) - Dragage (nombre d'heures/an) - Dotation dragage (M€)	- Euros/t - Passagers/navires - Jauge moyenne - Évolution du % de la part de la route - Tirant d'eau moyen/heures - Volume dragué/heures - Taux de couverture du coût complet
Port Aménageur	- Nombre d'ha total sous COT/AOT - Nombre de m2 de bâtiments sous COT/AOT - Nombre d'ha agro-environnementaux sous COT/AOT - Consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (ha)	- Taux d'occupation, progression - Taux d'occupation, progression - Taux d'occupation, progression - Ha consommés/ha aménagés
Port Prestataire de services	- Ateliers portuaires (nombre d'heures productives/an) - Pôle naval (Nombre d'heures productives/an) - Dragage extérieur (Nombre d'heures/an) - Port de plaisance (nombre d'anneaux occupés) - ZAR croisière (Nombre de ZAR/an)	- CA élargi atelier/total des heures - CA/nombre de navires - CA/total des heures - Taux d'occupation, progression - CA/nombre de ZAR
Services support	- Emission de CO2 (t eq CO2/an) - Déchets produits (t/an) - Production d'énergie verte sur les terrains portuaires (MWh) - Nombre d'heure de formation/an - Budget de formation/an - Index « égalité professionnelle » - Nombre annuel d'accident du travail/an - Nombre de situations dangereuses remontées et analysée - Valeur ajoutée (M€) - Excédent Brut d'Exploitation (M€) - Capacité d'autofinancement (M€) - Financement extérieurs (M€) - Dettes (M€) - Prises de participations (dividendes perçus en M€/an)	- Emissions/CA % de déchets valorisés - Production/consommation totale - Valeur/ETP - Valeur/masse salariale - Progression - Valeur/ETP - Valeur/ETP - Valeur ajoutée/ETP - EBE/CA élargi - CAF/montant des investissements - Valeur/montant des investissements - Valeur/CAF - Valeur/montant des participations

Dans le cadre du futur rapport de durabilité et des labellisations à venir, des indicateurs spécifiques ESG viendront compléter ou amender cette liste.

IV. Trajectoire financière

Objectif 2030 : Une trajectoire financière soutenable et dynamique

Le travail collaboratif mené autour du Projet Stratégique a permis de décrypter les grandes tendances en matière de trafic et d'activités portuaires. Ces enseignements nourrissent un scénario de base, construit à partir :

- des évolutions anticipées des données commerciales et économiques ;
- des effets attendus des investissements programmés sur la période.

Ce scénario constitue le socle sur lequel seront testées différentes hypothèses de sensibilité, à la hausse comme à la baisse.

Hypothèses d'activité : entre prudence et ambition

Plusieurs trajectoires possibles :

- Trafic portuaire : simulations d'un ralentissement d'activité versus une reprise accélérée,
- Revenus domaniaux : impact des projets en cours, des éventuels retards de mise en service, et de la progression des revenus issus des occupations existantes,
- Services : évolution des différentes composantes des services opérés par le port,
- Investissements : hypothèses de taux réalisation.

Hypothèses financières et économiques : vigilance sur les leviers clés

Pour affiner la robustesse du modèle, nous testerons la sensibilité de certains paramètres permettant d'identifier les zones de fragilité comme les opportunités d'ajustement.

- Les taux de financement externe : quelles marges de manœuvre en cas de variation,
- La masse salariale : effets des charges sociales et des évolutions réglementaires,
- le coût de l'énergie : impact sur les coûts d'exploitation et la soutenabilité financière.

Nota bene : cette trajectoire n'intègre pas la **variante du scénario cible** incluant le **projet « Aquitania Wind Energy »**. Ce projet fait suite à un appel à projet de l'Etat pour les besoins de l'industrie de l'Eolien Flottant auquel le port a répondu dans le cadre d'un consortium.

Ce projet entraînerait une augmentation très significative des investissements et bouleverserait le tableau de financement en fonction des subventions attendues, de la capacité de financement de l'établissement et du niveau d'endettement.

La présente trajectoire n'indiquera que quelques éléments en encadré vert à part dans la mesure où ce projet n'est pas encore certain d'aboutir.

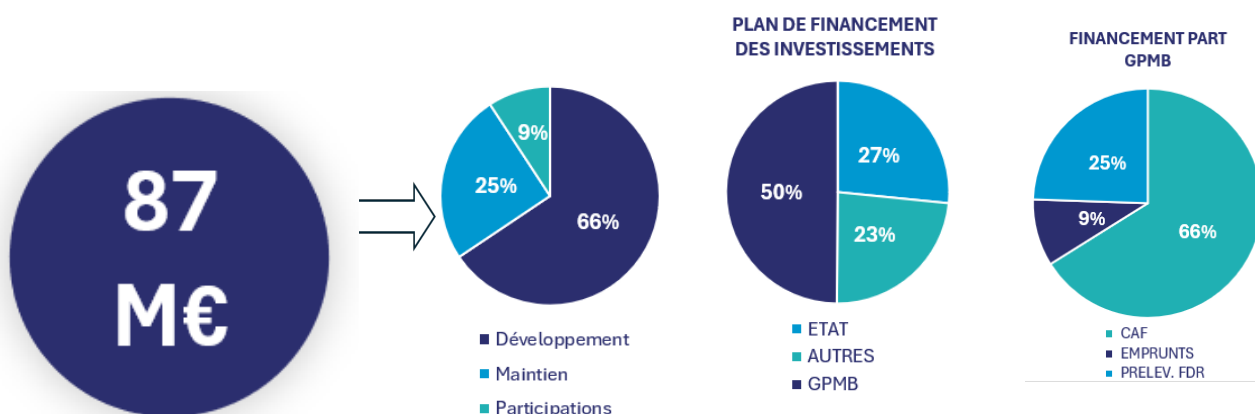
A. Hypothèses retenues dans la trajectoire financière

TRAFIC (en Kt)	2 026	2 030	Variations 2030-2026
HYDROCARBURES	3 960	4 000	40
VRACS LIQUIDES	681	840	159
VRACS SOLIDES	1 250	1 465	215
MARCHANDISES DIVERSES	378	517	139
Total TRAFIC	6 269	6 822	553
Dont tonnage Trafic Manutentionné	1 625	1 910	285
Nombre d'Escales Marchandises	812	884	72
Nombre d'EVP	22 099	36 684	14 585
Nombre d'escales croisière	93	79	-14
Nombre de passagers	104 200	77 400	-26 800
Nombre de passagers MOYEN par Escales	1 120	980	-141
Activité des Ateliers Portuaires (en heure)	2 026	2 030	Variations 2030-2026
Total des Heures de production	120 000	132 000	12 000
ACTIVITE DRAGAGE EXTERNE (en heure)	2 026	2 030	Variations 2030-2026
Prestation de dragage extérieur	1 855	1 500	-355
Total des Heures	1 855	1 500	-355
Anita Conti	700	400	-300
L'Ostréa	1 155	1 100	-55
Total par Engins	1 855	1 500	-355
EFFECTIFS	2 026	2 030	Variations 2030-2026
Total EFFECTIFS	351	349	-2

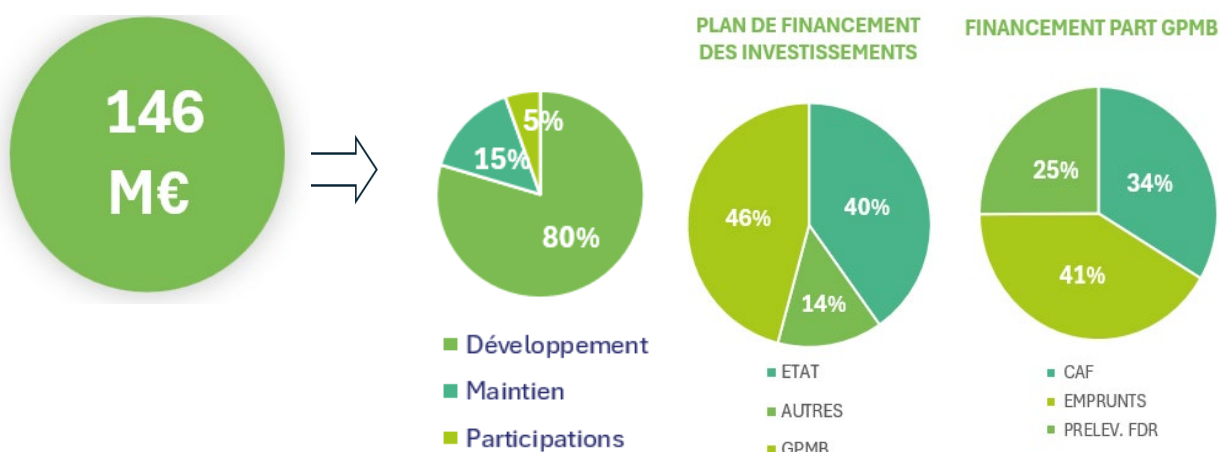
B. Plan pluriannuel des investissements et des participations

LES ENVELOPPES GLOBALES DU PPI ET DES PARTICIPATIONS

Le scénario central porte l'ensemble des investissements et des projets de valorisations patrimoniales figurant dans le futur projet stratégique 2026-2030, soit un montant total de 86,8 M€ avec un niveau estimé de cofinancement externe de 43,5 M€ (Etat 23,1 M€ et les autres financements externes 20,4 M€).

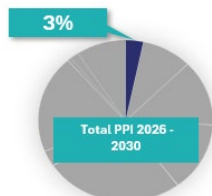


Une variante du scénario central, intégrant le projet Eolien Flottant, porte sur un montant total du programme d'investissements à hauteur de 146,5 M€ avec un niveau estimé de cofinancement externe de 79,3 M€ (Etat 58,9 M€ et les autres financements externes 20,4 M€).



PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS

Bassens PHASE II



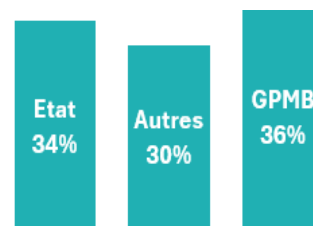
L'adaptation du site Bassens aux besoins des clients actuels et potentiels du port, tant pour les vracs (solides et liquides) que pour les conteneurs, se poursuivra après la mise en place des réponses localisées du programme « Bassens Phase I ».

Le programme « Bassens Phase II » entend positionner Bassens au cœur du dispositif logistique multimodal de la métropole bordelaise et de son hinterland.

Le plan d'actions global de cette 2ème phase repose sur 3 volets :

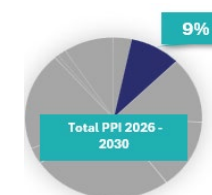
- La **circulation routière et la multimodalité** ;
- Les **capacités de stockages et les services à la marchandise** ;
- L'aménagement de la Zone Industriale-Portuaire et le développement des **services supports**.

Le programme ayant été engagé lors du précédent projet stratégique, ce dernier s'achèvera en 2026.



Répartition du Financement

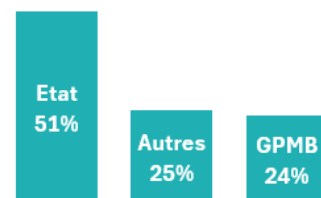
Bassens PHASE III



Le succès futur de la ZIP de Bassens et sa compétitivité pour les sites industriels dépendra fortement de son accessibilité et de **nouvelles solutions offrant des services multimodaux** permettant la rationalisation et la décarbonation des trafics. En second lieu, la **présence et l'efficacité de services à valeur ajoutée pour la marchandise** devra être développée.

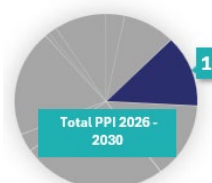
Une **infrastructure multi-clients** permettant le transfert route/fer est cependant manquante à proximité.

Au travers du programme « Bassens Phase III », le GPMB souhaite apporter un nouveau service de massification à Bassens en créant **une plateforme multimodale**, réalisée en 2 phases : l'une permettant d'amorcer la dynamique et réalisée lors du dernier projet stratégique, et l'autre structurante, nécessitant une phase d'étude longue engagée sur la période 2021-2025 et dont les travaux aboutiront sur la période 2026-2030.



Répartition du Financement

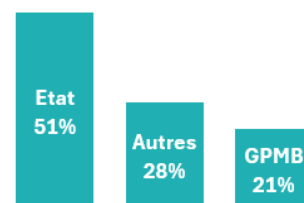
Bassens PHASE IV



Sur la période 2026-2030, le Port de Bordeaux envisage la réalisation de travaux d'adaptation de ses infrastructures portant en particulier sur l'**accueil de trafic roulier, fluvial et de colis lourds**.

Concernant le **trafic roulier**, le port de Bordeaux se doit d'être en mesure de remplir pleinement son rôle de port polyvalent, or les infrastructures existantes d'accueil des navires rouliers situés à Bassens et non exploitées depuis de nombreuses années, s'avèrent inadaptées aux normes des navires actuels et aux directives européennes AFIR. Ces infrastructures nécessitent donc aujourd'hui la mise en place d'un programme de remise à niveau et de développement.

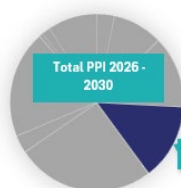
Enfin, le **redéploiement de l'activité fluviale** sur le bassin de navigation nécessite la réalisation d'investissements pour l'adaptation de nos quais et infrastructures, initialement conçues pour l'accueil de navires de mer. Là aussi, les terminaux de Grattequina et de Bassens doivent faire l'objet de programmes d'adaptation visant à permettre l'accueil et la manutention d'unités fluviales de petites dimensions en toute sécurité et conditions de marée.



Répartition du Financement

Développement de la FILIERE NAVALE

12,11
M€

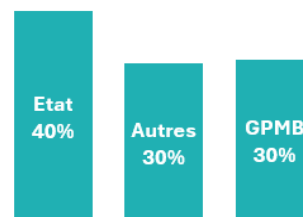


Avec l'exploitation de **3 formes de radoub**, d'un **Slipway** et de **2 quais d'armement**, le Grand Port Maritime de Bordeaux dispose de la seule offre complète d'assèchement et de stationnement permettant, toute l'année sur l'estuaire, des opérations de refit, retrofit, de réparations navales, de personnalisation ou de démantèlement, sur tout type de navires maritimes et fluviaux.

S'appuyant sur les capacités et compétences du tissu industriel local (chantiers de constructions et de réparations navales, entreprises d'accastillage et de personnalisation, ...) **et ses propres savoir-faire**, cette offre a permis au Port de Bordeaux et à ses partenaires la constitution d'un Pôle Naval d'excellence, tourné pour sa composante située aux Bassins à Flot de Bordeaux, vers les **activités de refit, retrofit et cycle de vie des produits**.

Ce dynamisme récent pour le développement des activités de refit et retrofit nécessitent, pour se concrétiser pleinement, une modernisation des installations navales existantes :

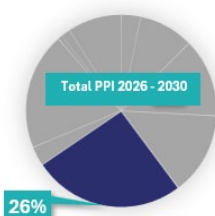
- Améliorer les accès aux installations (sécurisation, ICPE) ;
- Mettre à niveau les équipements vieillissants (bateau-porte de la forme 3) ;
- Accueillir des entreprises de réparation navale et de refit/retrofit sur les sites du Pôle Naval (bases vie, utilités, ateliers, entreposage) ;
- Apporter de nouvelles fonctionnalités permettant la diversification de la gamme des opérations réalisées et des navires pouvant être accueillis par les infrastructures portuaires (effluents, déchets, recyclage, équipements).



Répartition du Financement

DECARBONATION du secteur Maritime

22,40
M€

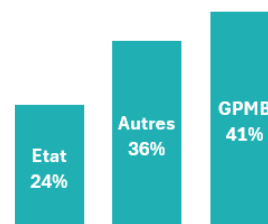


Même si leur impact reste très limité en Nouvelle Aquitaine en raison du faible niveau de l'activité maritime globale sur la Région, les pollutions issues des navires n'en restent pas moins soumises aux évolutions des pratiques et des réglementations européennes. Le règlement européen AFIR, adopté en 2023, intègre un certain nombre d'obligations d'équipements pour les ports.

En particulier, les ports du RTE-T (Réseau de Trans-Européen de Transport) dont le nombre annuel moyen sur les 3 dernières années d'escales à quai de porte-conteneurs de plus de 5 000 tonnes de jauge-brute est supérieur à 50 devront être équipés de dispositifs de branchement électrique à quai.

Il est donc nécessaire pour le terminal de Bassens, s'il veut être en mesure de développer pleinement ses capacités et ainsi contribuer au report modal maritime d'une partie des trafics routiers qui alimentent le territoire, de s'équiper **d'un dispositif de branchement à quai adapté avant l'échéance de l'année 2030**.

Il en est de même pour les terminaux croisières de Bordeaux et de Pauillac, qui doivent s'équiper de dispositifs de branchement à quai au-delà de 25 escales annuelles. En fonction des résultats de l'étude menée dans le cadre de l'opération « Terminaux de croisières », le GPMB propose de prévoir rapidement l'équipement d'un premier quai croisières en dispositif de branchement à quai sur la période 2026-2030,

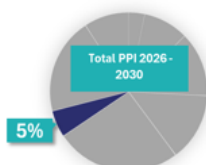


Répartition du Financement

Port de DEMAIN

Le port de DEMAIN se repose sur 3 axes, l'interface Ville/port, le développement durable au quotidien et le numérique.

4,72 M€



Dans un contexte urbain, comme à Bordeaux, l'aménagement portuaire doit donc être sobre, durable et accompagner les mutations, afin de s'intégrer au mieux dans les territoires sur lesquels il est implanté. Durant la période 2026-2030, des **actions particulières d'intégration du Port au sein du quartier de Bacalan** seront donc réalisées. L'offre de services du GPMB s'élargira avec la réalisation d'un pôle d'excellence et d'innovation.

Si la Stratégie de **Développement Durable** du port trouve échos dans l'ensemble des programmes d'investissement, une série d'actions et de projets particuliers a été engagée sur la période 2021-2025 et reste à poursuivre sur la période 2026-2030. Soit deux types d'actions :

- Des actions collectives et d'opération de cohésion permettant de fédérer et favoriser l'« esprit d'équipage » de l'ensemble de ses collaborateurs autour du développement durable,

- Des travaux spécifiques accompagnant la modernisation des espaces portuaires. Ils seront réalisés pour préserver la ressource en eau, améliorer la gestion des déchets, poursuivre les actions d'efficacité énergétique menées depuis 2015.

Le port du Numérique nécessite le renouvellement continu de ses connaissances et de ses outils de compréhension et d'organisation d'un environnement en perpétuel mouvement (activités, domaine portuaire, estuaire, ...). Les transitions en cours et l'apport de solutions nécessairement nouvelles aux changements vont, durant ces prochaines années, renforcer ce besoin.

Le programme « Port du futur » soutien ainsi les actions du port liées à l'innovation et à l'amélioration continue des connaissances et des outils de prévision et d'organisation.

Etat
0%

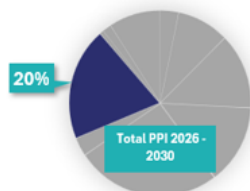
Autres
10%

GPMB
90%

Répartition du Financement

Mise à niveau continue du PATRIMOINE PORTUAIRE et de son EXPLOITATION

17,15 M€



Un port concentre une **grande diversité d'ouvrages et d'infrastructures différents** (souilles, quais, digues, écluses, appontement, terre-pleins, bâtiments, réseaux, routes, voies ferroviaires, ...).

Les équipes du Port de Bordeaux assurent sur le domaine portuaire la réalisation toute l'année des **opérations de modernisation ou de mise à niveau des engins, ouvrages, infrastructures ou superstructures** nécessaires à la bonne réalisation de ses missions.

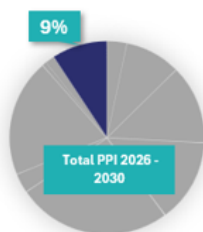
Etat
0%

Autres
3%

GPMB
97%

Répartition du Financement

PARTICIPATIONS dans d'autres structures



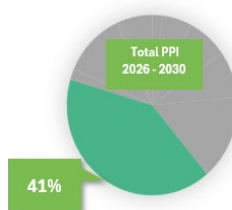
Le GPMB est amené (et le sera de plus en plus) à prendre des **participations, créer des filiales ou des structures ad-hoc** pour le développement de certaines activités spécifiques et complémentaires aux missions statutaires de l'établissement portuaire.

Le programme d'investissement « Ville-Port » durant la période 2026-2030 est particulièrement soutenu avec le projet de construction d'un nouveau bâtiment pour l'accueil du nouveau PORT CENTER.

Les participations sont également prévues sur d'autres secteurs en fonction des opportunités comme le projet d'arrière base des bassins à flot, le projet de conversion de nickel et de cobalt à Parempuyre "EMME".

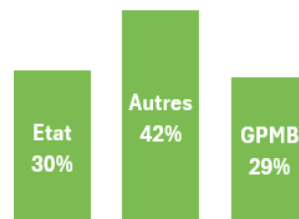


Développement des Infrastructures Portuaires - EOLIEN FLOTTANT



Dans le cadre du programme du plan d'investissement "France 2030" lancé par l'Etat en octobre 2021, l'ADEME a lancé en avril 2022 un appel à manifestation d'intérêt pour le **développement des infrastructures portuaires métropolitaines** permettant de **répondre aux besoins de l'industrie de l'Eolien Flottant**.

L'**implication de longue date des ports de Nouvelle Aquitaine** dans les projets d'énergie marine renouvelable les ont **conduits à former un Consortium régional pour répondre à l'AMI**. Le consortium fait partie des lauréats, soit le Grand Port Maritime de La Rochelle, le port de Bayonne et le port de Rochefort & Tonnay-Charente. **Le projet "Aquitania Wind Energy"** a été déposé en début d'année et fait l'objet actuellement de plusieurs auditions de la part de l'ADEME et des services de l'Etat.



Dans le cadre de ce projet, le port de Bordeaux prévoit comme programme d'investissement **le renforcement et à la création d'infrastructures sur le site du Verdon** afin d'accueillir la fabrication de flotteurs puis leur stockage sur le plan d'eau avant la procédure d'assemblage.

Soit la prévision suivante :

- **Création d'une Plateforme arrière**, soit le renforcement de Terre-pleins de 10 à 15 tonnes/m2, création de voirie et de chaussée, clotures et ouvrage EP (74,6M€),
- **Construction d'un Ouvrage d'Art pour le franchissement entre le terminal et la zone arrière** (4,1 M€),
- **Voies Ferrées** (1,8 M€),
- **Aménagement du Bord à Quai**, soit le renforcement du bord à quai à 10 tonnes/m2 et une surface aménagée de 2 500 m2 (7,5 M€).

C. Compte de résultat et équilibres financiers

Les trajectoires économiques actuelles subissent souvent de nombreux revirements, renforçant l'incertitude globale d'un exercice de projection. Les tendances restent difficiles à déterminer dans un contexte géopolitique et économique perturbé. Pour notre projet stratégique 2026-2030 nous avons retenu les hypothèses tarifaires et les taux d'actualisation suivants :

- Un taux de 0,8 % pour les recettes concernant le plan d'eau (DDP et autres),
- Un taux de 1,8 % pour l'ensemble des autres recettes de la production vendue,
- Un taux de 1,8 % sur les charges brutes d'exploitation, avec un objectif de baisse sur les consommations externes de 1 % soit un taux net de 0,8 %.

SIG (en K€)	2026	2030	Variations 2030-2026
PORT DE COMMERCE - DDP et autres recettes	20 083	23 148	3 065
PORT AMENAGEUR - Taxes et redevances domaniales	17 720	22 189	4 469
PORT DE SERVICE - Autres prestations de services et Travaux	10 202	12 363	2 161
PRODUCTION VENDUE	48 005	57 701	9 696
PRODUCTION IMMOBILISEE	3 500	3 759	259
DOTATION ETAT - Dragage Chenal navigation	12 850	12 850	0
PRODUITS BRUT EXPLOITATION	64 355	74 310	9 955
CONSOMMATIONS EXTERNES	23 377	27 430	4 053
VALEUR AJOUTEE ELARGIE	40 978	46 879	5 901
AUTRES PRODUITS EXPLOITATION	250	100	-150
IMPOTS ET TAXES	2 722	3 179	457
CHARGES DE PERSONNEL	33 160	37 380	4 220
EBE	5 346	6 420	1 074
RESULTAT FINANCIER	315	422	107
CAF	5 661	6 842	1 181
RESULTAT	-886	239	1 126

D. Tableau de financement et trésorerie

TABEAU DE FINANCEMENT

TABEAU FINANCEMENT (en K€)	2026	2030
INVESTISSEMENTS	20 289	2 345
PARTICIPATIONS	3 000	1 500
REMBOURSEMENTS CAPITAL EMPRUNTS	1 038	1 493
AUTRES EMPLOIS	30	30
<i>Augmentation du Fonds de Roulement</i>	<i>0</i>	<i>2 257</i>
TOTAL EMPLOIS	24 357	7 625
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	5 661	6 842
PARTICIPATIONS ETAT	4 747	275
AUTRES PARTICIPATIONS	4 745	375
EMPRUNTS	0	0
AUTRES RESSOURCES	166	133
<i>Diminution du Fonds de Roulement</i>	<i>9 037</i>	<i>0</i>
TOTAL RESSOURCES	24 357	7 625
SITUATION FR et TRESORERIE (en K€)	2 026	2 030
Niveau Final du FONDS DE ROULEMENT	19 674	21 708
Niveau Final de la TRESORERIE	8 450	9 484
Niveau Final de la DETTE au 31/12/N	9 994	14 645
<i>Dettes / CAF</i>	<i>1.8</i>	<i>2.1</i>

Le programme d'investissements et des participations s'établit à 86,8 M€. Les cofinancements externes représentent un montant de plus de 43 M€ soit 50% de financement externe en moyenne.

LE TABLEAU DE FINANCEMENT et tresorerie – DONT EOLIEN FLOTTANT

TABEAU FINANCEMENT (en K€)	2026	2030
INVESTISSEMENTS	20 289	31 683
PARTICIPATIONS	3 000	1 500
REMBOURSEMENTS CAPITAL EMPRUNTS	1 038	2 210
AUTRES EMPLOIS	30	30
<i>Augmentation du Fonds de Roulement</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
TOTAL EMPLOIS	24 357	35 423
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	5 735	5 668
PARTICIPATIONS ETAT	4 747	17 878
AUTRES PARTICIPATIONS	4 745	375
AUTRES RESSOURCES	166	133
<i>Diminution du Fonds de Roulement</i>	<i>8 963</i>	<i>11 369</i>
TOTAL RESSOURCES	24 357	35 423
SITUATION FR BFR et TRESORERIE (en K€)	2026	2030
Niveau Final du FONDS DE ROULEMENT	19 674	29 661
Niveau Final de la TRESORERIE	8 450	17 438
Niveau Final de la DETTE au 31/12/N	10 481	48 930
<i>Dettes / CAF</i>	<i>1.8</i>	<i>8.6</i>

E. Tests de sensibilité

Les tests de sensibilité mettent en évidence la forte influence de ces facteurs extérieurs sur l'équilibre global du port. Cette réalité impose une posture souple et réactive : anticiper les tendances, ajuster les trajectoires et renforcer la résilience du modèle économique. La maîtrise des processus internes, alliée à une veille économique soutenue, constitue un atout majeur. Elle garantit au GPMB une capacité de réaction rapide et une adaptabilité essentielle pour naviguer dans un environnement en mutation et rempli d'incertitudes.

Tests sur l'activité : entre trafic, recettes et prestations

Nous mettrons à l'épreuve les hypothèses clés liées à l'activité, en simulant des scénarios de variation — à la hausse comme à la baisse — pour en mesurer les effets sur le résultat et la capacité d'autofinancement (CAF). Trafic et chiffre d'affaires : quelles incidences en cas de fluctuation du volume de trafic ? Recettes domaniales : projections basées sur les indices de référence et les délais de mise en service des grands projets. Prestations de services : sensibilité du chiffre d'affaires du pôle naval et des dragages extérieurs.

Tests sur les indicateurs financiers : zoom sur les charges sensibles

Nous analyserons les effets de variations de charges et de produits sur les équilibres financiers, en intégrant des hypothèses de dégradation et d'amélioration. Consommations extérieures : hausse potentielle des coûts d'entretien des terrains inoccupés et du traitement des déchets. Coûts de l'énergie : un focus spécifique sur cette variable critique. Masse salariale : évolution projetée et ses impacts.

Pour l'ensemble de ces situations projetées nous simulerons les impacts d'un décalage (en pourcentage, en plus ou en moins) par rapport à notre scénario cible. Les effets seront calculés pour chacun des items pris individuellement.

Tests sur les investissements : calendrier, co-financement et CAF

À partir du scénario de référence, nous simulerons des ajustements pour évaluer leurs impacts sur la trésorerie et l'endettement. Décalage de mise en service : quels effets sur les flux financiers ? Niveaux de co-financement : quelles marges de manœuvre ? Baisse de la CAF : quelles conséquences sur la capacité d'investissement ?

Cette approche prospective nous permettra de mieux piloter la trajectoire financière du Port, en intégrant les incertitudes et en identifiant les marges d'ajustement possibles.

Conclusion : Une trajectoire volontariste, lucide mais adaptable

L'exercice de projection financière confirme qu'une trajectoire soutenable pour la période 2026–2030 demeure pleinement envisageable. Elle repose sur un programme d'investissements volontariste et sur des actions ciblées, en phase avec notre projet stratégique, nos valeurs et nos ambitions.

Le maintien de cette ambition stratégique dépend toutefois de la capacité à sécuriser des financements externes, indispensables pour accompagner les investissements structurants du port.

Sensibilités base 1% :

TAUX SENSIBILITE -1% PRODUITS +1% CHARGES (Dégradation)

PRODUITS	TRAFIC recettes DDP & autres (-1 %)			Recettes DOMAINE (-1 %)			Recettes SERVICES (-1 %)		
	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat
2026	20 503	20 298	-205	17 720	17 543	-177	9 274	9 181	-93
2030	23 668	23 432	-237	22 189	21 967	-222	11 843	11 725	-118

CHARGES	ENERGIE (+1 %)			CONSOMMATION EXT hors énergie (+1 %)			CHARGES PERSONNEL (+1 %)		
	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat
2026	4 589	4 635	-46	18 788	18 976	-188	33 160	33 492	-332
2030	4 718	4 765	-47	22 713	22 940	-227	37 380	37 754	-374

IMPACT RESULTAT PRODUITS	Scénario de référence	Nouveaux Résultats		
		TRAFIC	DOMAINE	SERVICES
2026	-886	-1 091	-1 064	-979
2030	239	3	17	121

IMPACT RESULTAT CHARGES	Scénario de référence	Nouveaux Résultats		
		ENERGIE	CONSO EXT	PERSONNEL
2026	-886	-932	-1 074	-1 218
2030	239	192	12	-134

TAUX SENSIBILITE +1% PRODUITS -1% CHARGES (Amélioration)

PRODUITS	TRAFIC recettes DDP & autres (1 %)			Recettes DOMAINE (1 %)			Recettes SERVICES (1 %)		
	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat
2026	20 503	20 709	205	17 720	17 898	177	9 274	9 367	93
2030	23 668	23 905	237	22 189	22 411	222	11 843	11 962	118

CHARGES	ENERGIE (-1 %)			CONSOMMATION EXT hors énergie (-1 %)			CHARGES PERSONNEL (-1 %)		
	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat	Scénario de référence	Nouvelle Valeur	Impact sur le Résultat
2026	4 589	4 543	46	18 788	18 600	188	33 160	32 828	332
2030	4 718	4 670	47	22 713	22 486	227	37 380	37 007	374

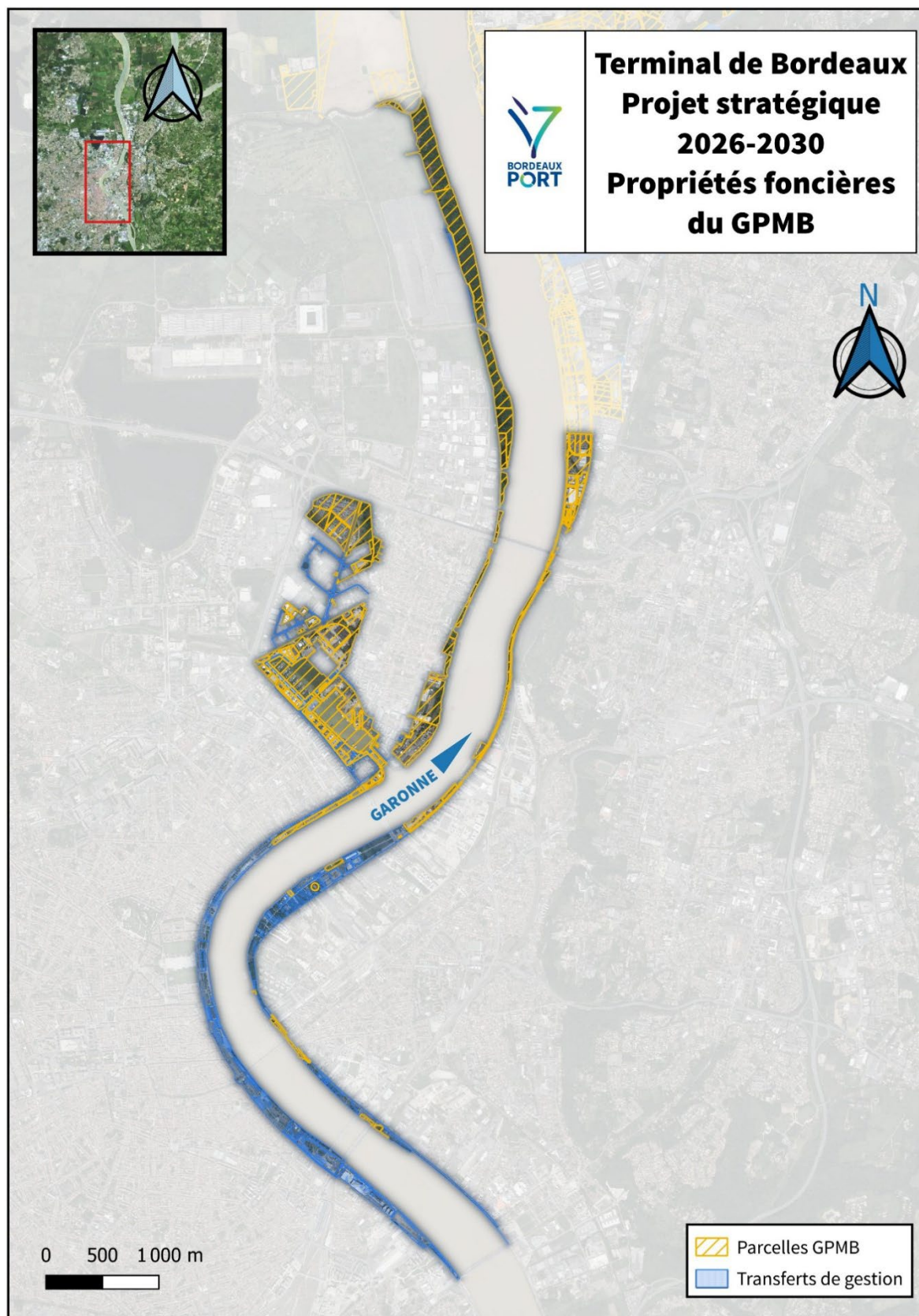
IMPACT RESULTAT PRODUITS	Scénario de référence	Nouveaux Résultats		
		TRAFIC	DOMAINE	SERVICES
2026	-886	-681	-709	-794
2030	239	476	461	358

IMPACT RESULTAT CHARGES	Scénario de référence	Nouveaux Résultats		
		ENERGIE	CONSO EXT	PERSONNEL
2026	-886	-840	-698	-555
2030	239	287	466	613

ANNEXES

V. Annexes

A. Annexe 1 : Propriétés foncières du GPMB



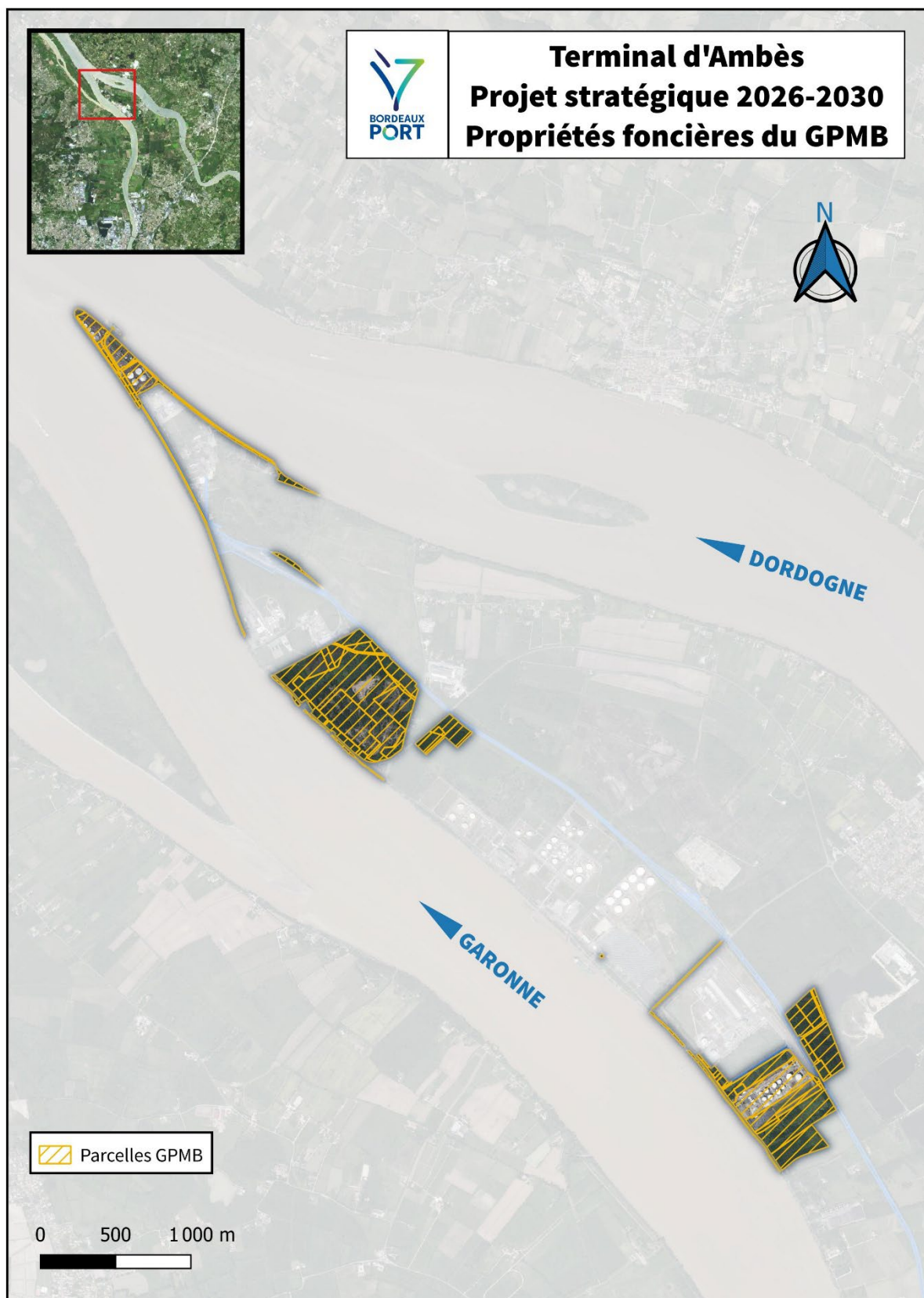
Pôle géomatique du GPMB - 14.10.2025 - ©IGN ©GPMB



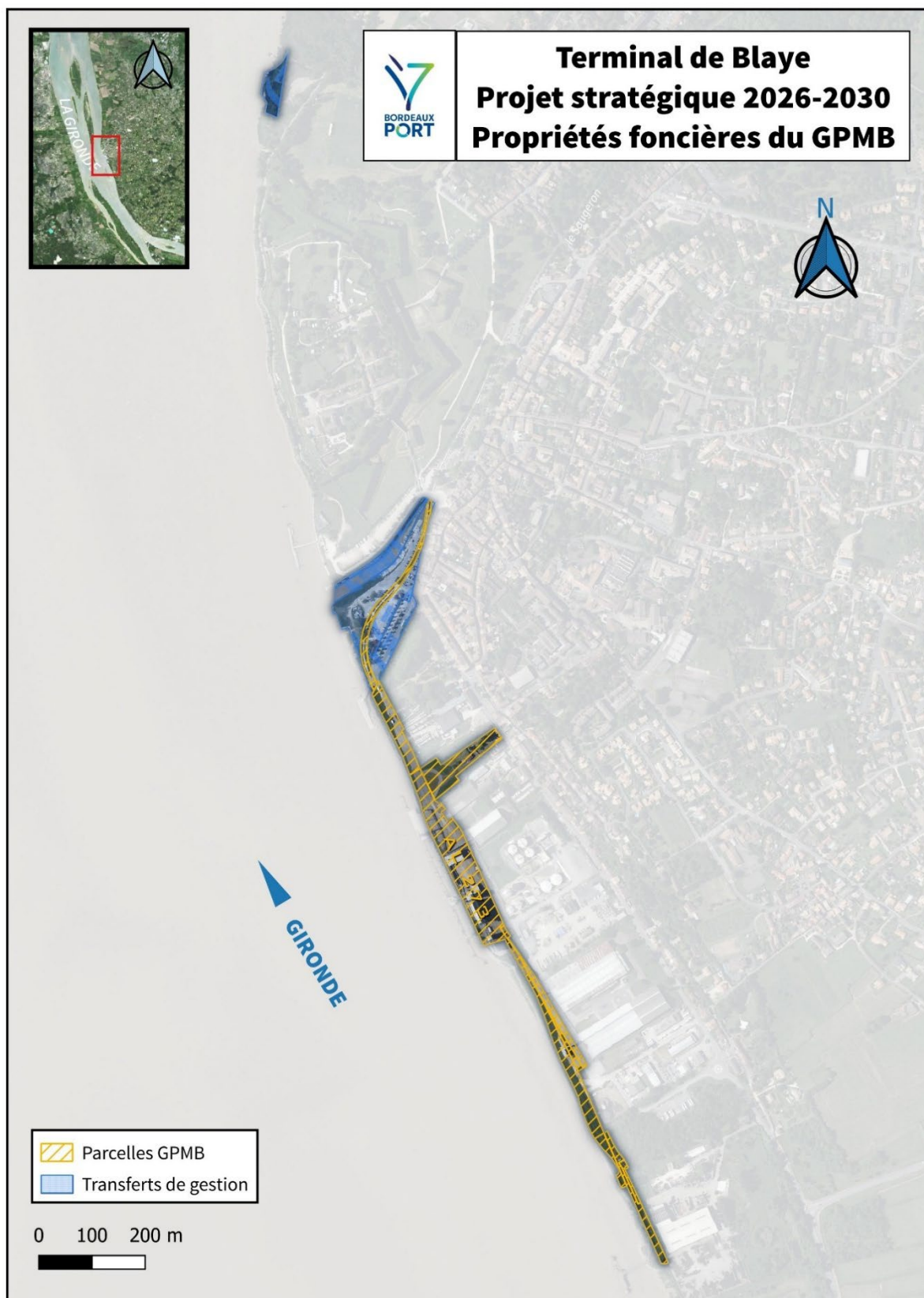




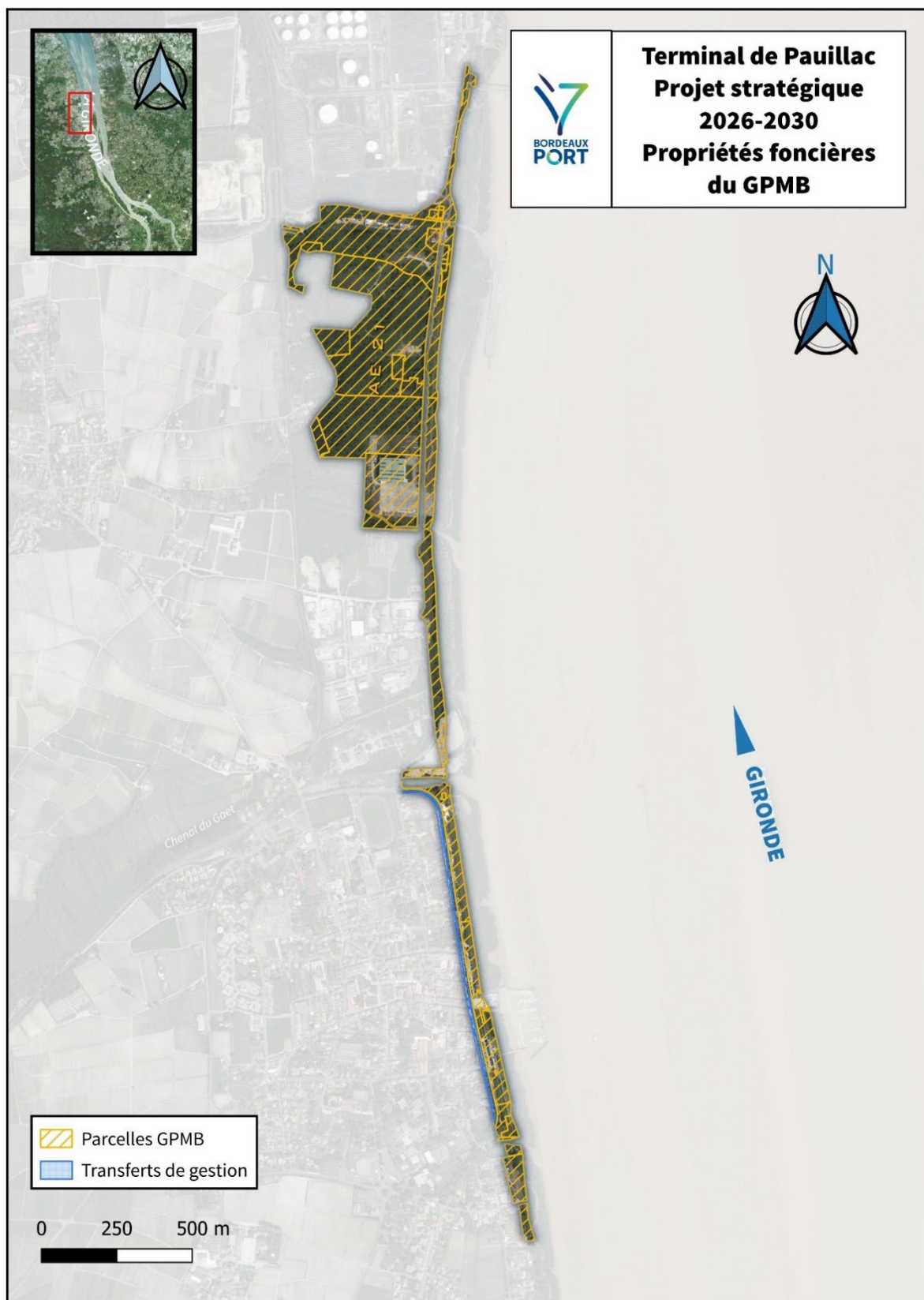
Pôle géomatique du GPMB - 14.10.2025 - ©IGN ©GPMB



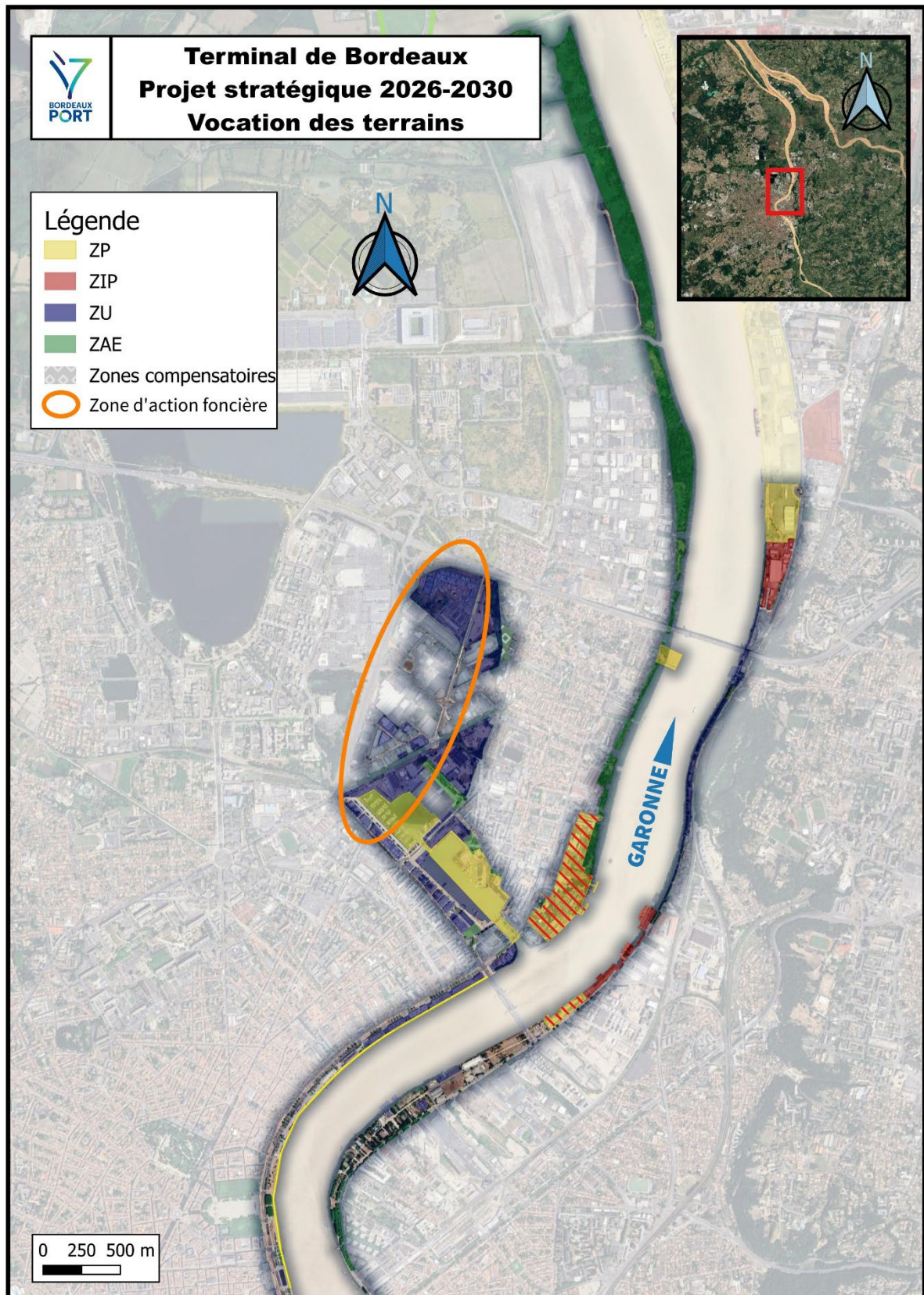
Pôle géomatique du GPMB - 15.10.2025 - ©IGN ©GPMB



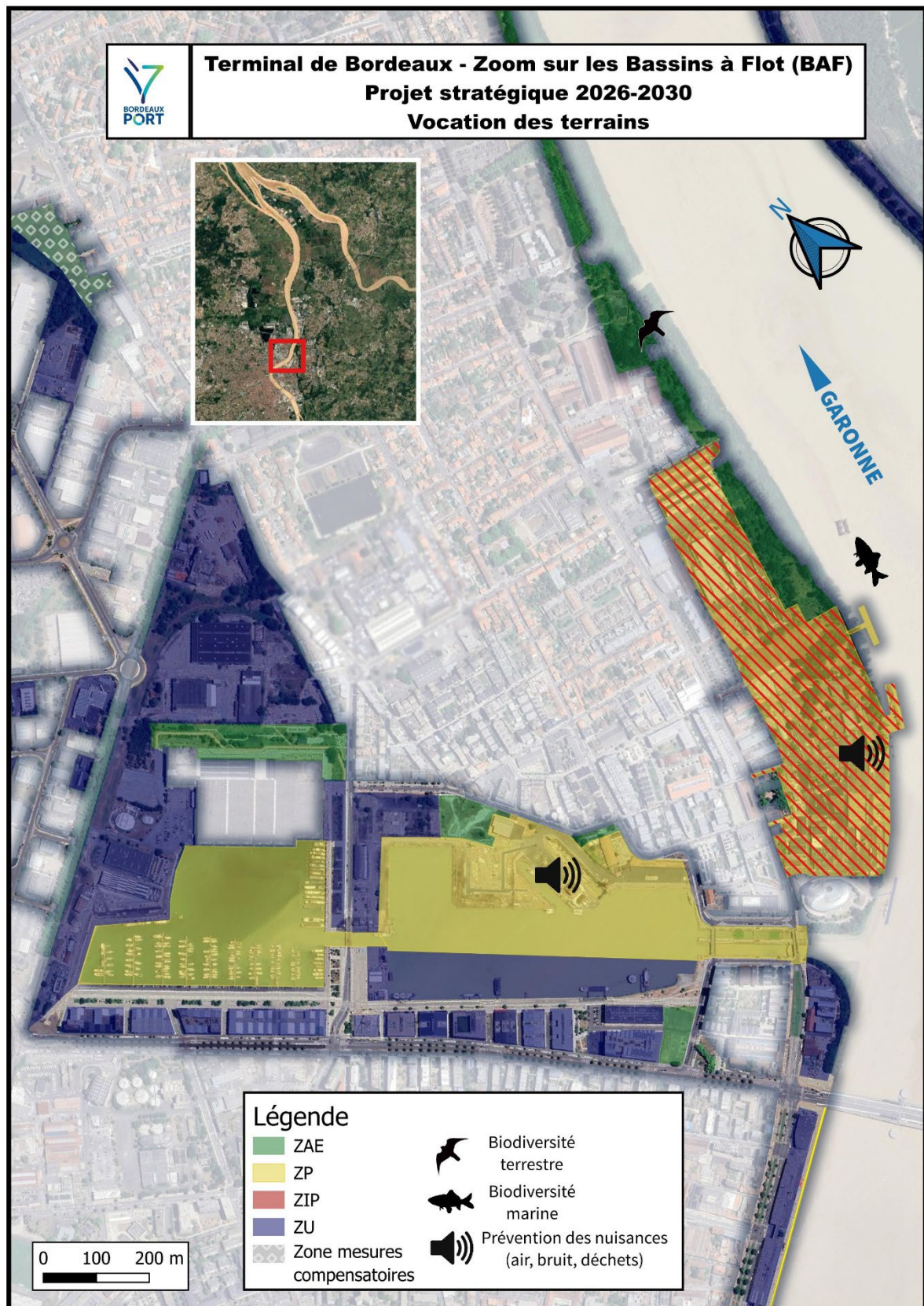
Pôle géomatique du GPMB - 14.10.2025 - ©IGN ©GPMB



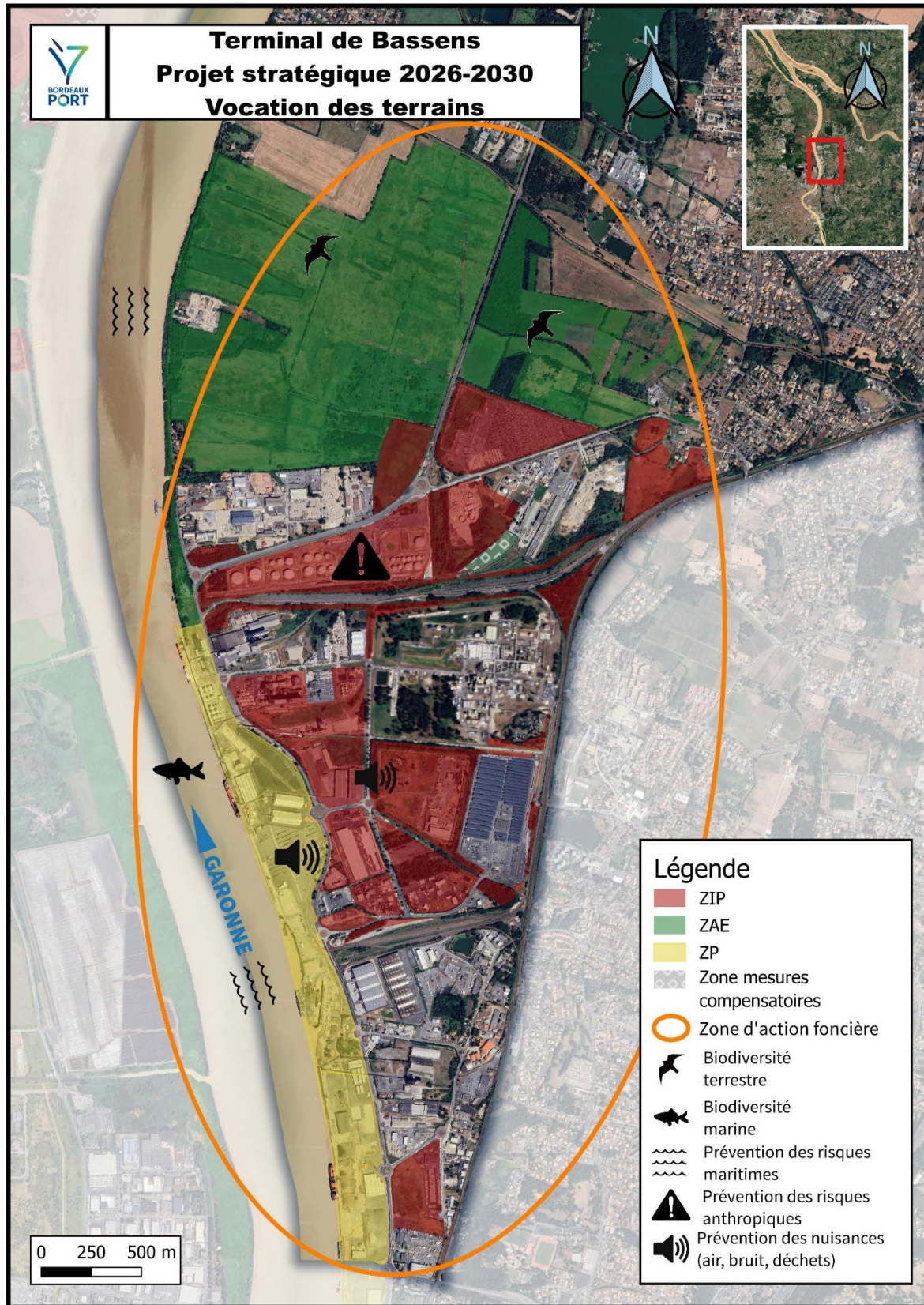
B. Annexe 2 : Vocations des terrains



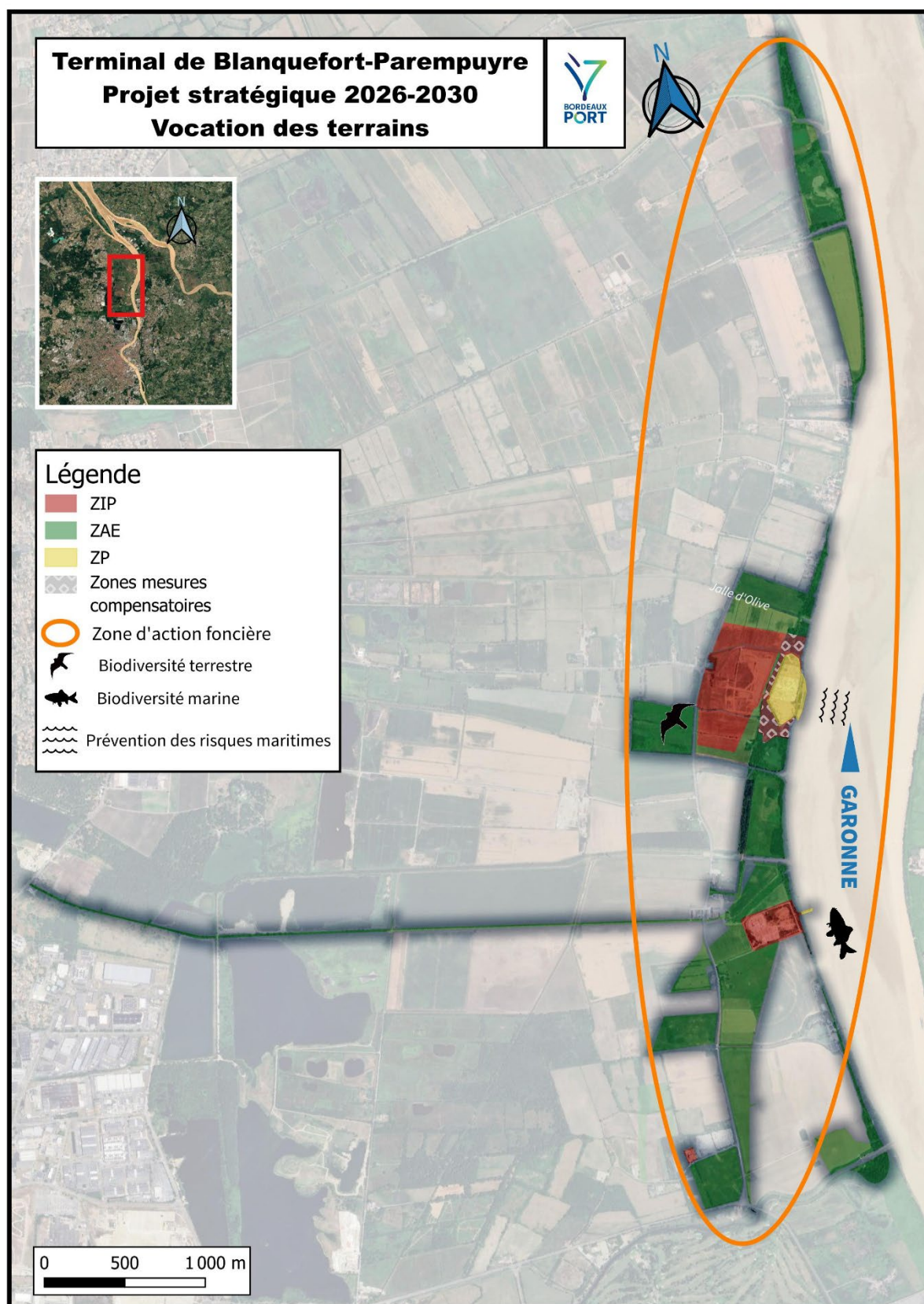
Pôle géomatique du GPMB - 15/10/2025 - ©IGN ©GPMB



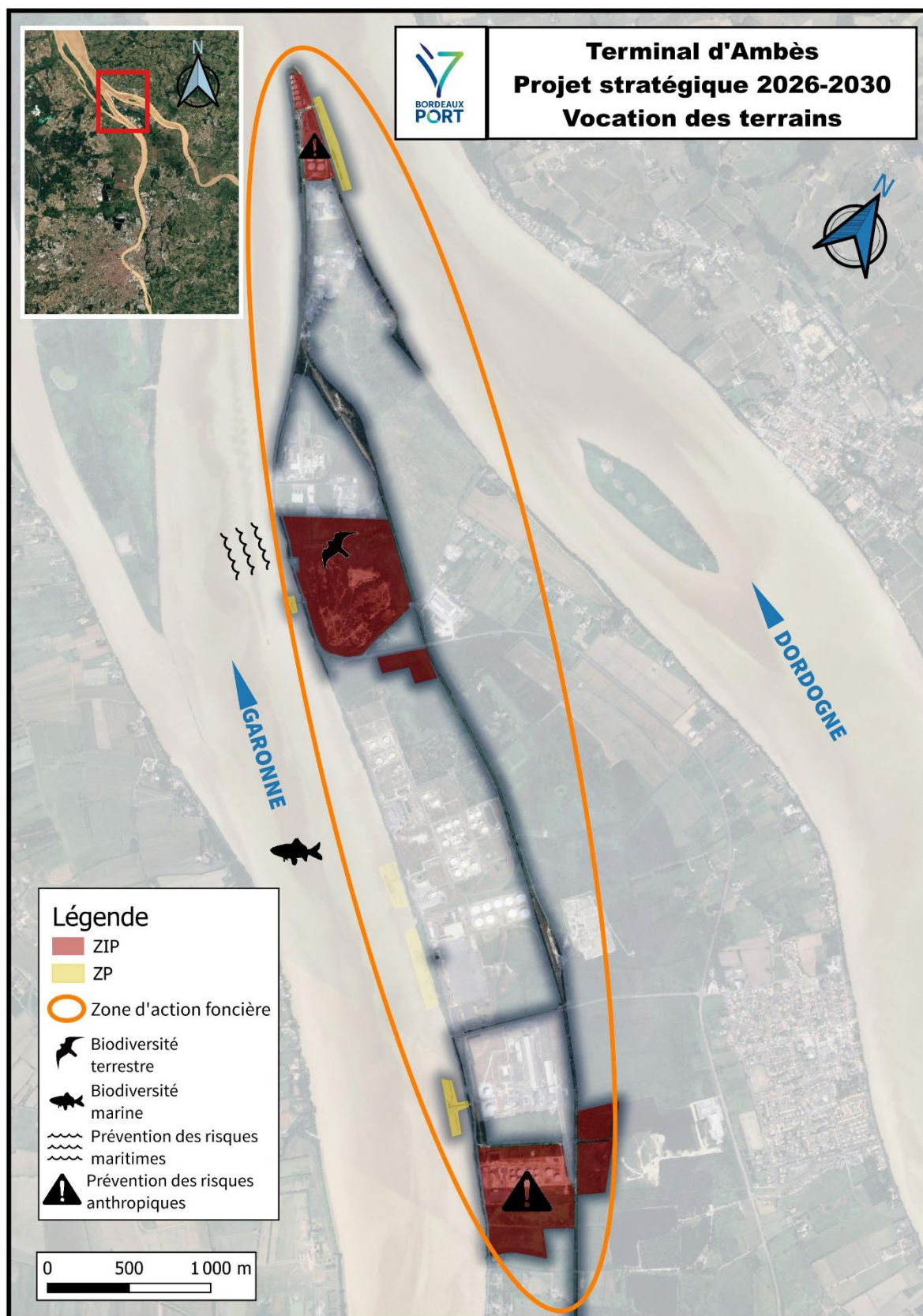
Pôle géomatique du GPMB - 15/10/2025 - ©IGN ©GPMB



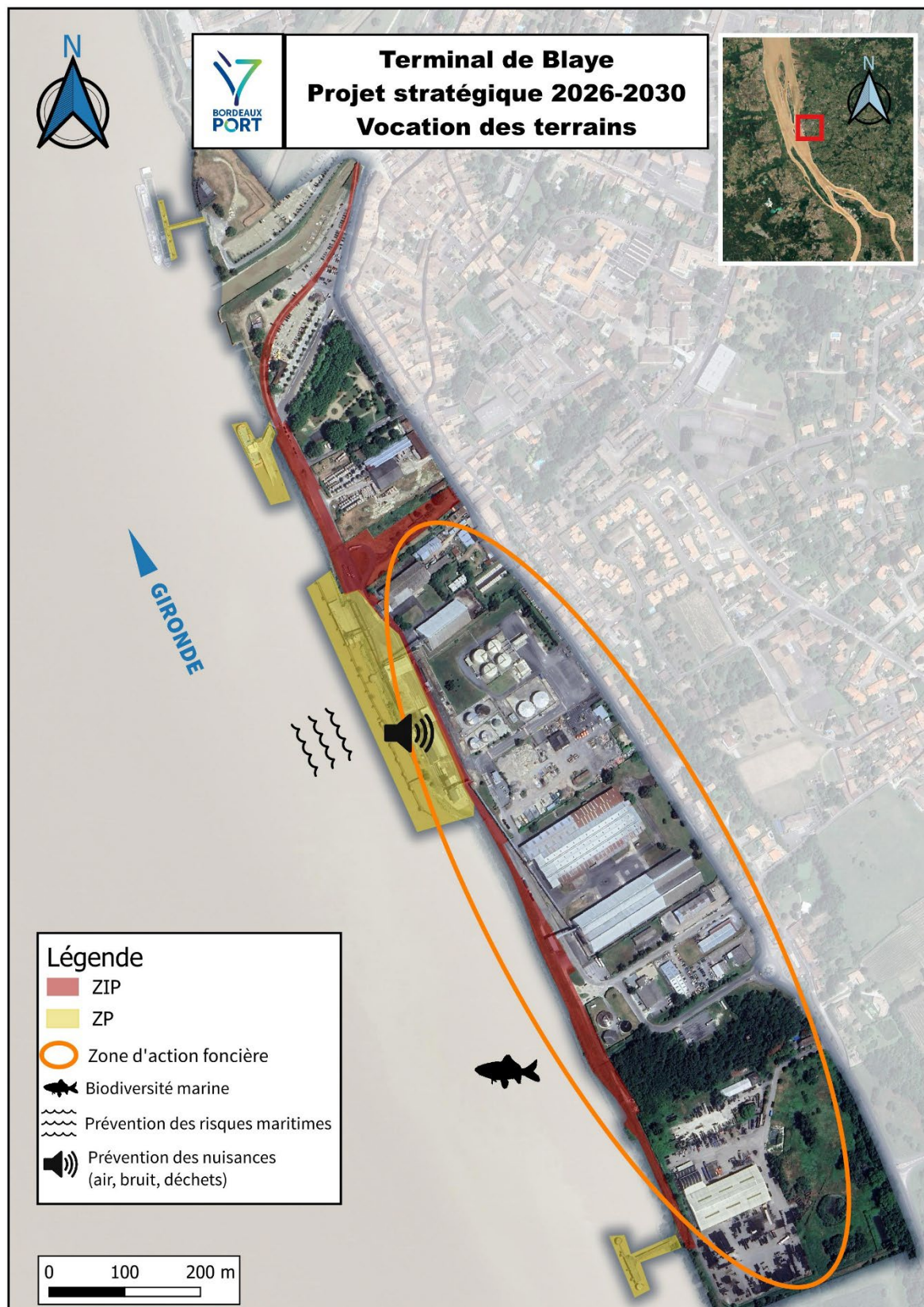
Pôle géomatique du GPMB - 15/10/2025 - ©IGN ©GPMB

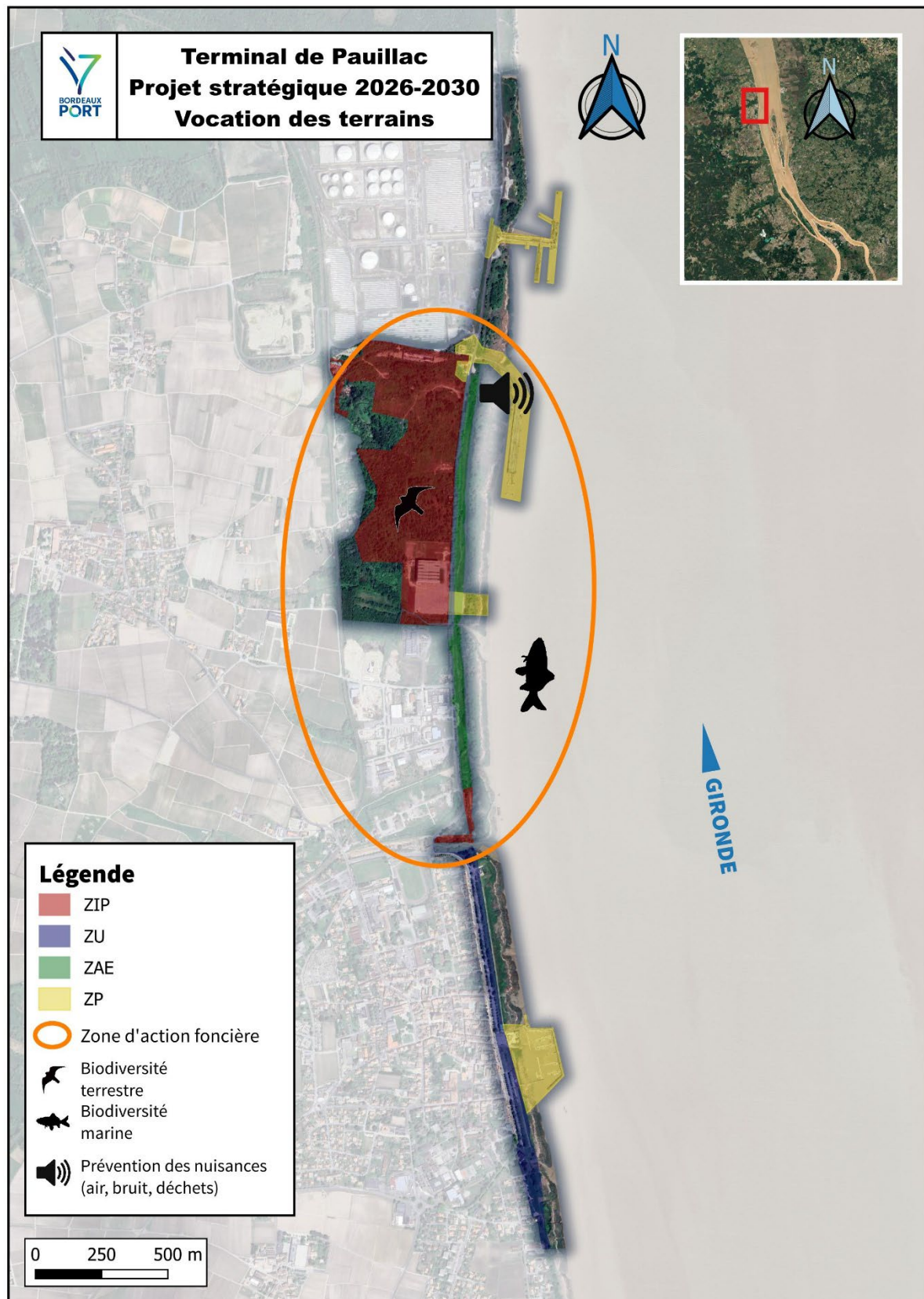


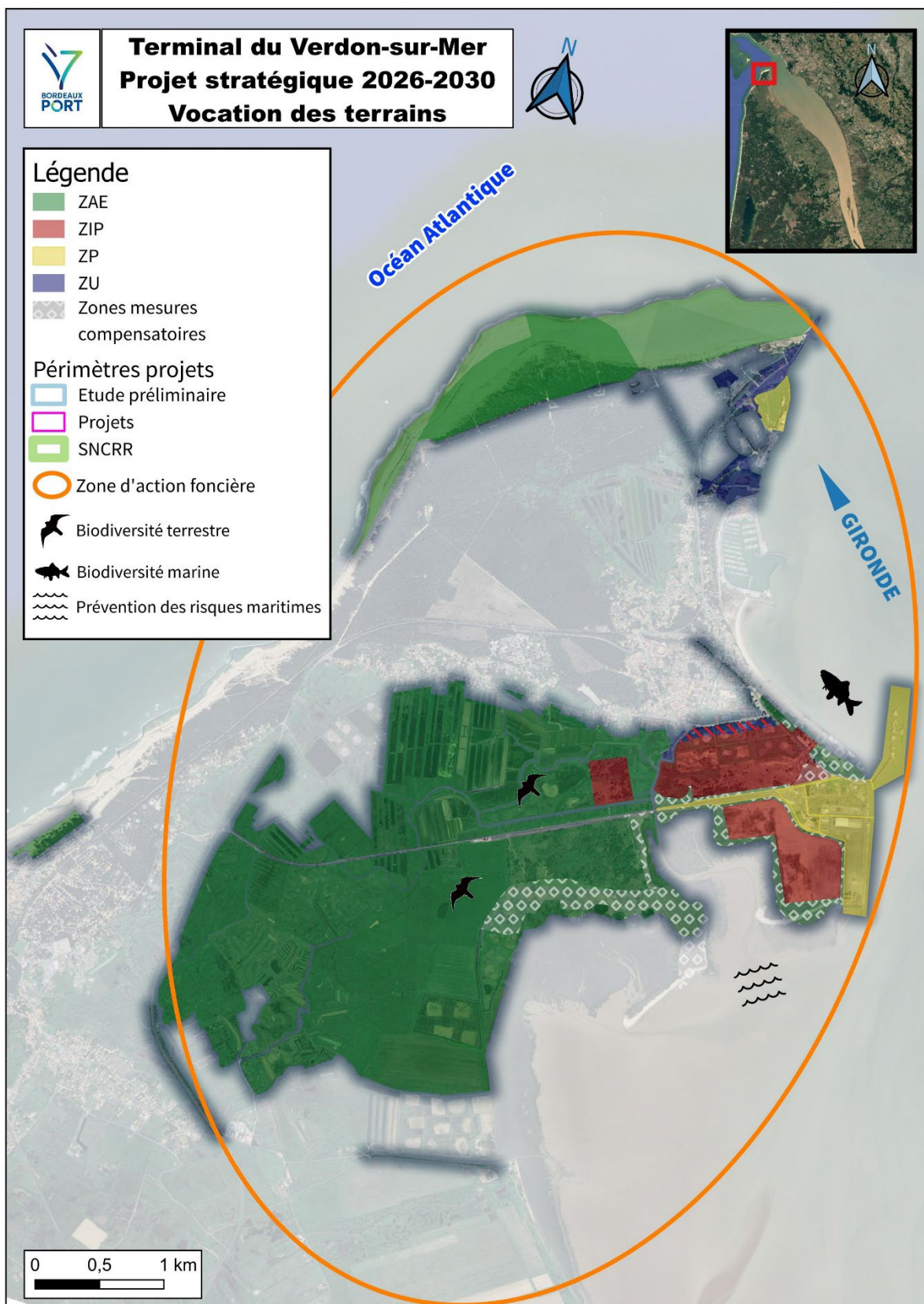
Pôle géomatique du GPMB - 15/10/2025 - ©IGN ©GPMB



Pôle géomatique du GPMB - 15/10/2025 - ©IGN ©GPMB







Pôle géomatique du GPMB - 29/10/2025 - ©IGN ©GPMB

C. Annexe 3 : Démarche de durabilité du GPMB

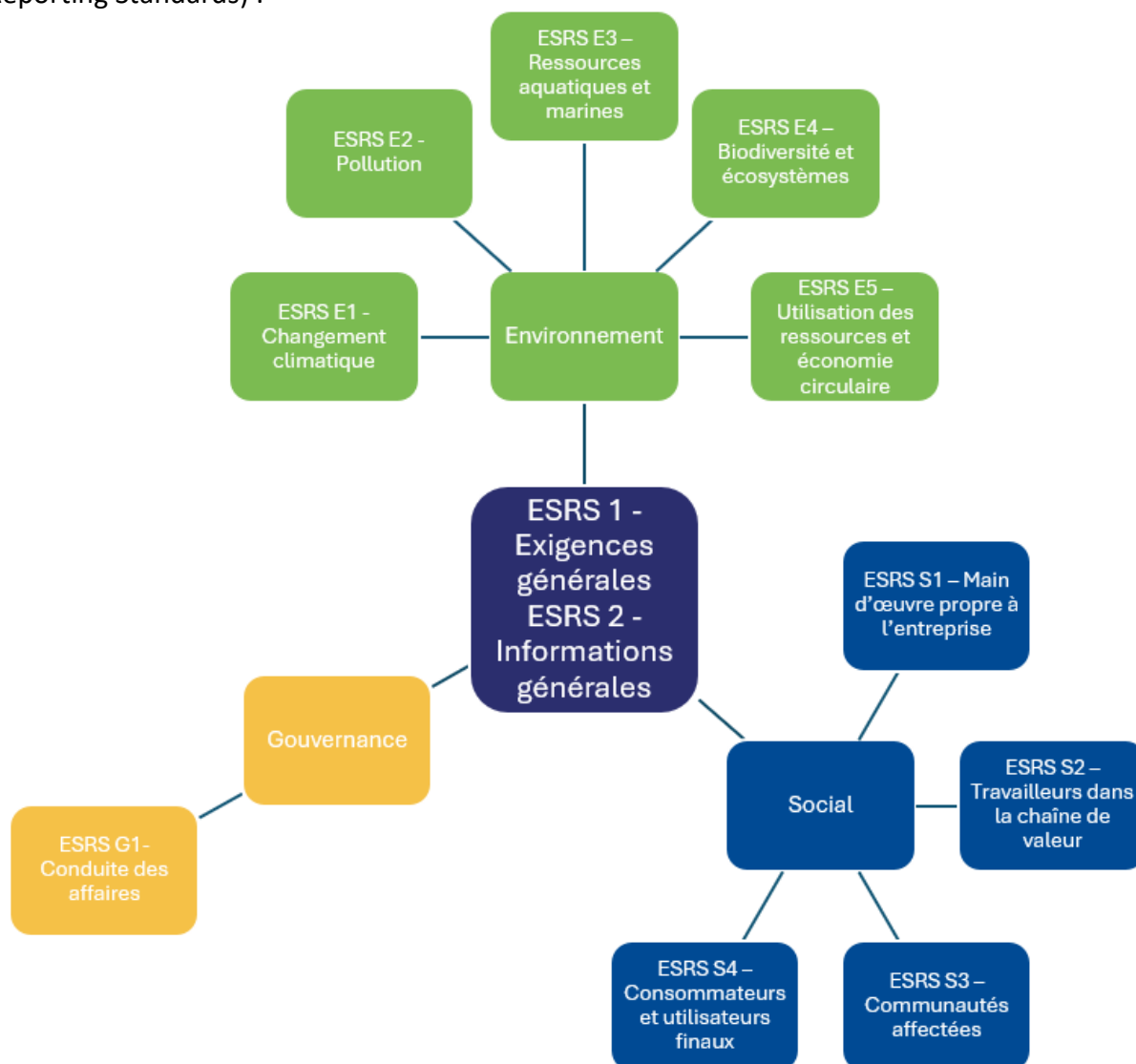
Démarche de durabilité du GPMB

CSRD : une directive européenne et une démarche volontaire du GPMB

Les objectifs principaux de la Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD, directive (UE) 2022/2464 du 14 décembre 2022) sont d'harmoniser le reporting de durabilité des entreprises et d'améliorer la disponibilité et la qualité des données ESG (environnementales, sociales et de gouvernance) publiées.

Cette directive permet aussi de repenser les modèles économiques pour les rendre plus durables. Elle vise à prendre en compte l'impact global de la structure sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

La CSRD comporte 12 thèmes à suivre qui sont appelés « ESRS » (European Sustainability Reporting Standards) :



Ces normes et les sous-thématiques qui leur sont liées servent de guide dans toute l'analyse de durabilité de la structure.

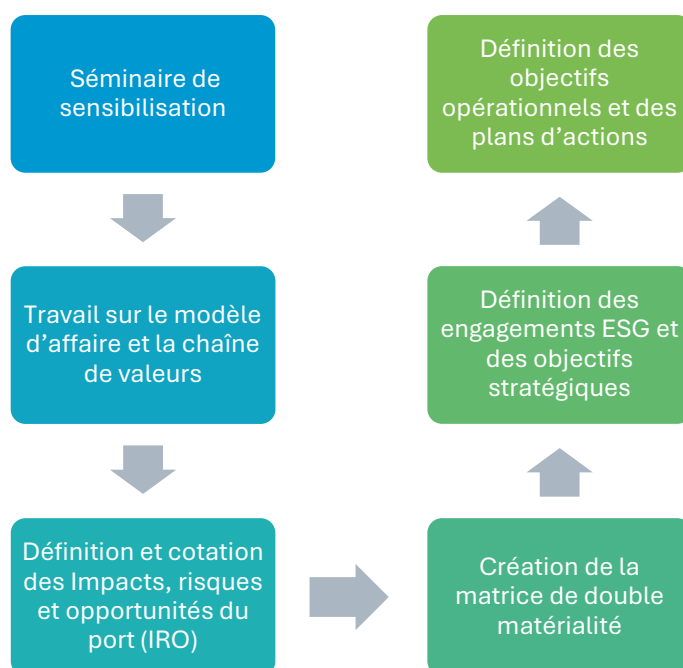
Les prérequis dans cette approche sont :

- Le modèle d'affaires ;
- La chaîne de valeurs ;
- La consultation des parties prenantes affectées ;
- L'identification des impacts, risque et opportunités ;
- L'analyse de double matérialité.

Dans le cadre de la rédaction du projet stratégique 2026-2030, le GPMB s'est donc engagé volontairement dans cette démarche de rapportage durable. Sa mise en œuvre a été réalisée en interne avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé et a duré plusieurs mois, en parallèle de la construction du projet stratégique et de la phase de concertation interne et externe.

Processus de mise en œuvre

Le schéma suivant présente les différentes étapes du processus de mise en œuvre de la démarche de durabilité du GPMB.



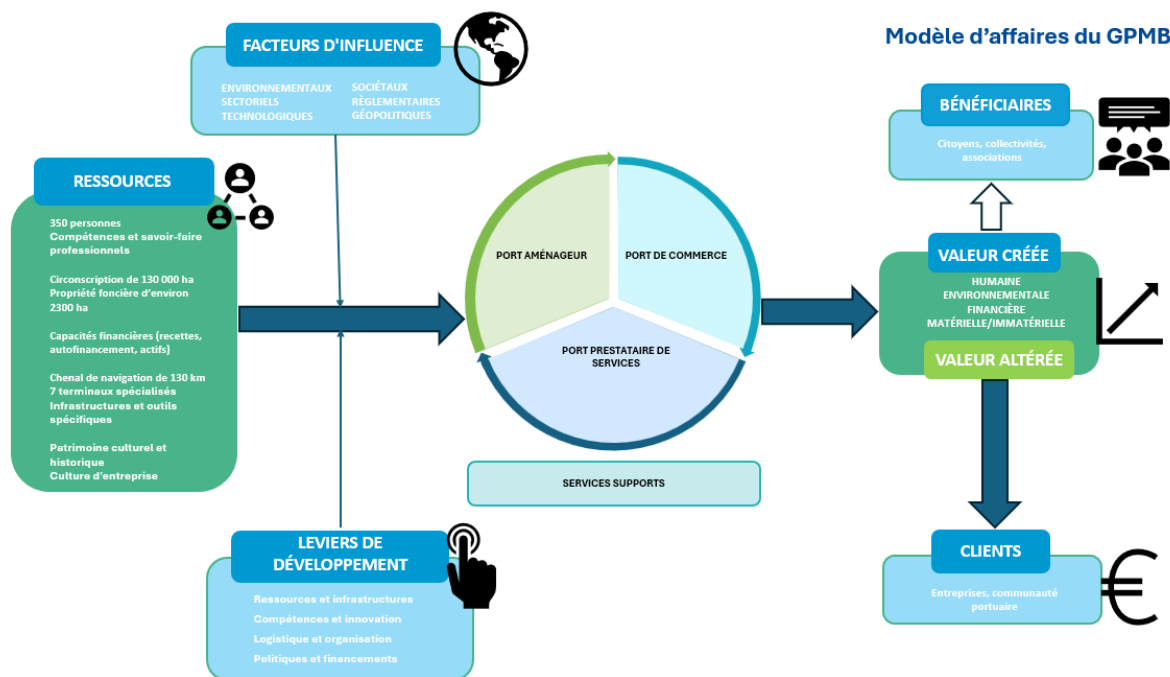
Après une première étape de sensibilisation interne au cours d'un séminaire en 2024, la phase suivante a consisté à travailler sur le modèle d'affaires et les chaînes de valeur du GPMB. Ces deux outils permettent de mieux comprendre et de schématiser les leviers d'amélioration durable d'une entreprise.

Le modèle d'affaires du GPMB

Le modèle d'affaires présente de manière schématique les éléments qui permettent de mener à bien les missions. Elles sont regroupées autour des trois piliers stratégiques, et sont reliées aux bénéficiaires. Enfin, le schéma décrit les valeurs altérées et créées par les activités du GPMB.

Il explique comment l'entreprise fonctionne.

Le modèle d'affaires du GPMB est résumé sur la figure suivante :



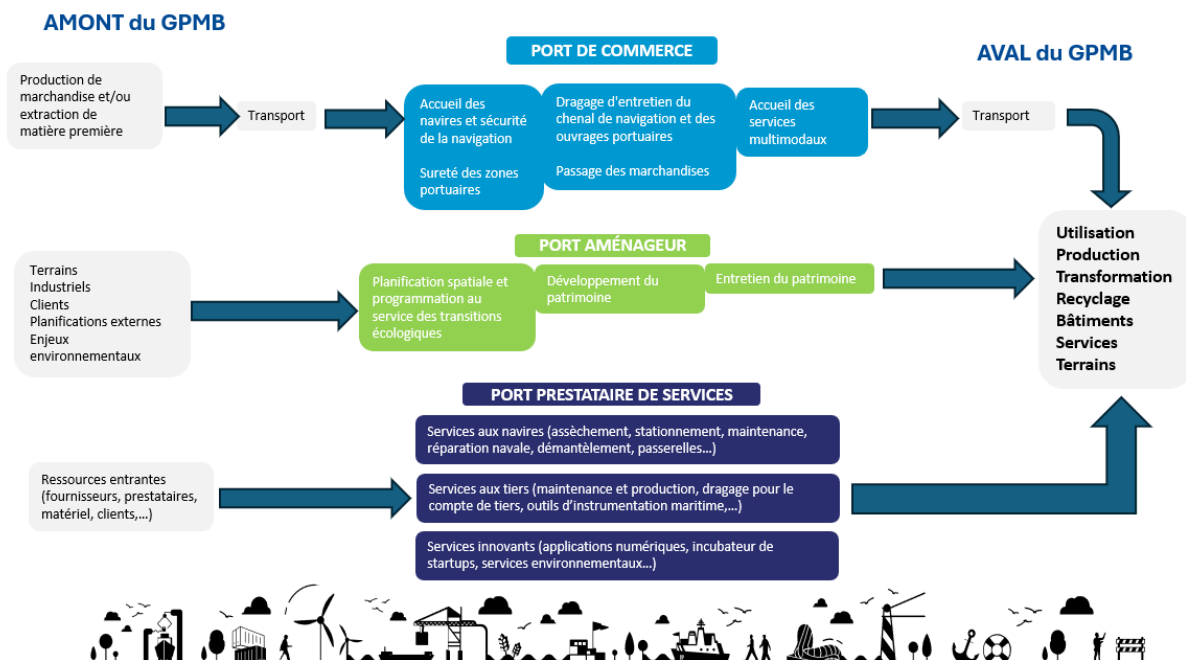
Les chaînes de valeurs du GPMB

Une chaîne de valeur permet d'identifier les différentes étapes d'intervention du port et les interactions nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Elle montre comment l'entreprise crée de la valeur pour ses bénéficiaires.

Les chaînes de valeurs du GPMB sont présentées sur la figure suivante :

Chaînes de valeurs du GPMB



L'étape suivante du processus consiste à définir et noter les Impacts, Risques et Opportunités de l'entreprise (IRO) et à définir la matrice de double matérialité.

Il s'agit de la pierre angulaire de la démarche.

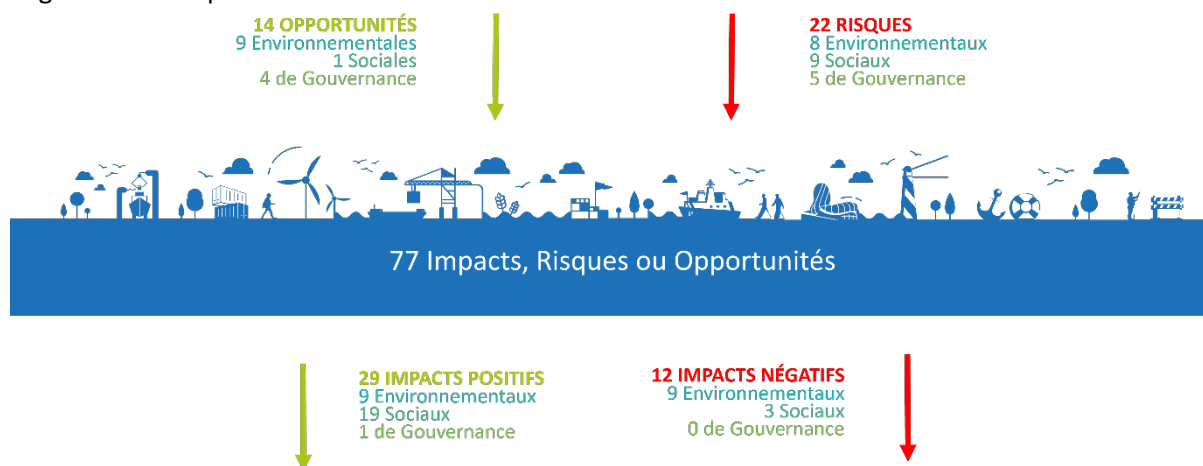
Pour définir la matrice de double matérialité, il faut d'abord identifier les impacts positifs ou négatifs, les risques et les opportunités du GPMB. Cela permet de définir une matérialité d'impact qui correspond aux

incidences du port vers l'extérieur et une matérialité financière qui présente les impacts de l'extérieur sur le port.

L'identification des IRO est un processus itératif mené au cours de plusieurs ateliers internes. Ce travail a permis d'identifier 77 IRO, pour le GPMB, à partir d'une base initiale qui en comptait plus de 180.

Dans le détail, on compte 29 impacts positifs, 12 impacts négatifs, 20 risques et 14 opportunités ; ces éléments sont détaillés en fonction du thème environnemental, social ou de gouvernance.

La figure suivante présente les IRO du GPMB :



Après avoir identifié les IRO chacun d'entre eux a été noté. Cela permet de définir :

- Une matérialité d'impact, qui correspond aux impacts des activités sur la société et l'environnement
- Une matérialité financière, qui présente les effets générés par l'environnement économique, social et naturel sur le développement, la performance et les résultats de l'entreprise.

Concernant les impacts négatifs ou positifs, la note dépend de l'ampleur de l'impact et de son horizon temporel. Pour les risques et les opportunités, la note dépend de l'ampleur financière et également de l'horizon temporel. Chaque IRO est ainsi noté de 1 à 4.

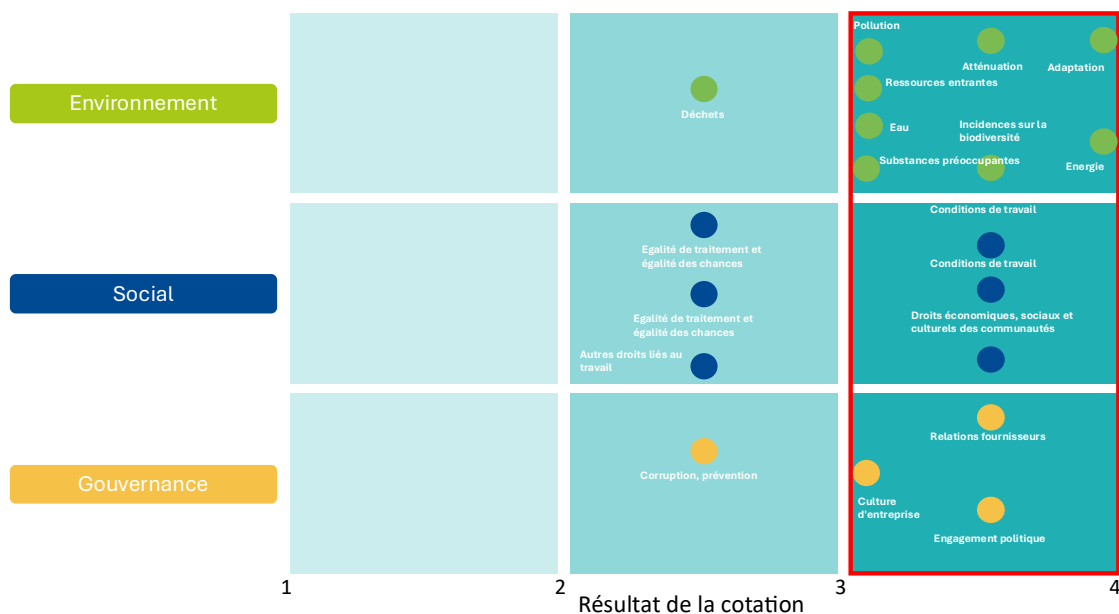
Ampleur* de l'incidence financière			
1	2	3	4
Faible	Modérée	Elevée	Prioritaire
Cet enjeu a peu ou pas d'incidences financières sur l'entreprise	Cet enjeu génère des incidences financières peu importantes pour l'entreprise	Cet enjeu entraîne de forts impacts sur la performance financière de l'entreprise	Cet enjeu entraîne des effets sur la pérennité, la résilience de l'entreprise
<100K	entre 100K et 300K	entre 300 et 2M	plus de 2M

Horizon temporel = À quel horizon l'enjeu peut se produire			
Horizon temporel			
1	2	3	4
Long terme	Moyen terme	Court-terme	Immédiat
> 5 ans	2-5 ans	1-2 ans	< 6 mois

Niveau d'importance impact et financier (moyenne ampleur et horizon temporel)			
1	2	3	4
≥ 1 < 2	≥ 2 < 3	≥ 3 < 3,5	≥ 3,5
Faible importance	Moyenne importance	Important	Très important/prioritaires

Une fois les IRO identifiés et notés, il convient de définir le seuil de matérialité. Ce seuil permet de mettre en évidence les thèmes importants pour l'entreprise.

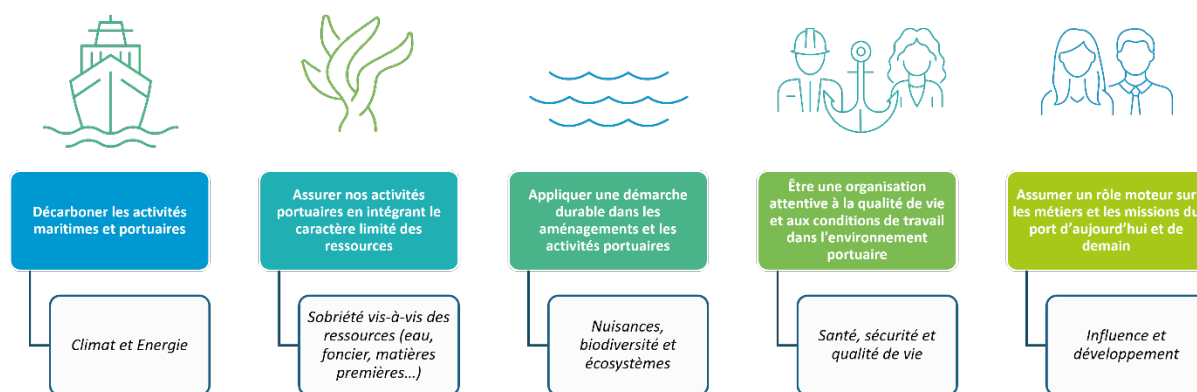
Le GPMB a décidé de placer son seuil de matérialité pour des notes supérieures ou égales à 3. La figure suivante présente la matrice de double matérialité et son « rectangle d'or » qui permet d'identifier les sujets matériels pour le port de Bordeaux ; cela correspond à 34 IRO.



Engagements ESG et objectifs stratégiques du GPMB

À partir des étapes précédentes, qui ont abouti à l'analyse de double matérialité et à l'identification des thèmes importants pour le GPMB, le processus s'est poursuivi avec la définition des engagements ESG (environnement, social, gouvernance).

Ce travail, à nouveau itératif, a permis de définir 5 engagements ESG, présentés sur la figure suivante et accompagnés d'une description synthétique des thématiques associées.



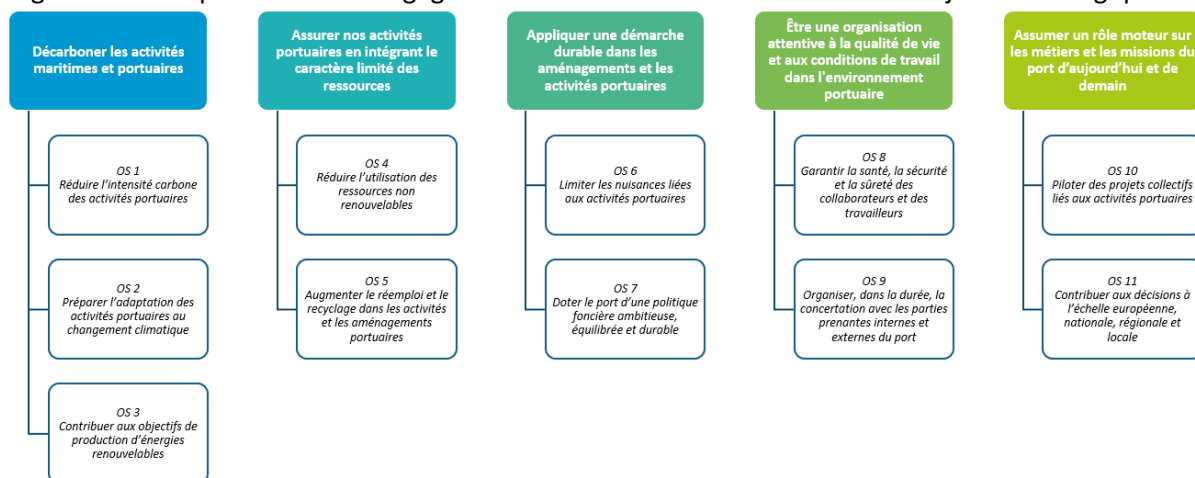
Ces engagements ont ensuite été déclinés en objectifs stratégiques, plus précis et qui seront suivis sur le long terme par une série d'indicateurs (cf. paragraphe dédié).

Ces objectifs stratégiques ont été choisis pour être cohérents avec plusieurs référentiels tels que :

- Green Marine Europe. Il s'agit d'une certification environnementale qui est en cours d'adaptation vis-à-vis de la réglementation européenne. Le GPMB fait partie du groupe de travail qui est chargé de cette adaptation. Déjà certifié pour sa position d'armateur de 2 dragues, le port visera très probablement une certification de ses activités ;
- Agenda 2030 de l'Association Internationale des Villes Portuaires ;
- Référentiel VSME. Il s'agit d'une adaptation de la directive CSRD pour les PME. Ce référentiel servira de base à la rédaction du premier rapport de durabilité du GPMB.

Ces référentiels sont eux-mêmes cohérents avec les Objectifs de Développement Durable de l'ONU et les taxonomies de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Union européenne ; ces choix renforcent la cohérence de la démarche de durabilité et inscrivent le GPMB dans un cadre de long terme, cohérent avec les grands enjeux européens et nationaux et les financements associés.

La figure suivante présente les 5 engagements ESG et leurs déclinaisons en 11 objectifs stratégiques.



Ceci correspond à la politique de durabilité du GPMB dont l'horizon temporel est plus large que le pas de temps quinquennal.

Cependant, le futur Projet Stratégique du GPMB va concourir à l'atteinte des objectifs stratégiques par la mise en œuvre d'objectifs opérationnels qui composent la feuille de route 2026-2030.

D. Annexe 4 : Résumé de la feuille de route 2026-2030

ENGAGEMENT 1

Décarboner les activités maritimes et portuaires

OS 1 : Réduire l'intensité carbone des activités portuaires

Objectifs Opérationnels	Actions/Moyens
→ OO 1 : Accueillir des entreprises de la transition énergétique	• Participer aux initiatives de coopération territoriales (BEES-ZIP, Territoires d'Industries, OIM Arc Rive Droite...) • Accompagner les porteurs de projets industriels (décarbonation, réindustrialisation...)
→ OO2 : Réduire la consommation des énergies fossiles	• Piloter les actions grâce au BEGES • Mettre en œuvre le projet BENAQ (branchement électrique à quai) • Déployer le Plan mobilité du GPMB • Doter les dragues d'outil de suivi de la consommation et test de carburants alternatifs • Participer à la coopérative carbone

OS 2 : Préparer l'adaptation des activités portuaires au changement climatique

Objectifs Opérationnels	Actions/Moyens
→ OO 3 : Doter le GPMB d'un PACC	• Rédiger, planifier, chiffrer et mettre en oeuvre les actions du PACC

OS 3 : Contribuer aux objectifs de production d'énergies renouvelables

Objectifs Opérationnels	Actions/Moyens
→ OO 4 : Augmenter la production d'énergie verte sur les terrains portuaires	• Accueillir des projets photovoltaïques • Mise en service du méthaniseur (CVE) • Participer à des études et/ou projets de productions d'autres énergies renouvelables • Développer l'éolien en mer en association avec les autres ports de Nouvelle-Aquitaine

ENGAGEMENT 2

Assurer nos activités portuaires en intégrant le caractère limité des ressources

OS 4 : Réduire l'utilisation des ressources non renouvelables

Objectif Opérationnel	Actions/Moyens
→ OO 5 : Réduire la consommation énergétique	• Poursuivre les actions de réductions engagées (LED, isolation...) • Analyser les principaux postes de consommation, planifier, chiffrer et mettre en œuvre les actions et travaux de réduction • Mettre à jour le plan de sobriété énergétique
→ OO 6 : Réduire la consommation d'eau potable	• Analyser les principaux postes de consommation, planifier, chiffrer et mettre en œuvre les actions et travaux de réduction • Rédiger le plan de sobriété "eau" • Étudier les solutions de substitution dans les activités portuaires et la hausse de la production d'eau industrielle

OS 5 : Augmenter le réemploi et le recyclage dans les activités et les aménagements portuaires

Objectif Opérationnel	Actions/Moyens
→ OO 7 : Assurer le Maintien en Condition Opérationnelle (MECO) du patrimoine portuaire	• Définir, planifier et mettre en œuvre le MECO du patrimoine portuaires
→ OO 8 : Réhabiliter les infrastructures existantes	• Réhabiliter les infrastructures (poste roulier, Bassens appontement, hangars...)

ENGAGEMENT 3

Appliquer une démarche durable dans les aménagements et les activités portuaires

OS 6 : Limiter les nuisances liées aux activités portuaires

Objectif Opérationnel	Actions/Moyens
→ OO 9 : Maîtriser les nuisances et donner de la légitimité aux actions du GPMB	• Engager les actions de maîtrise des nuisances (études, audit, travaux...) • Labelliser les actions du port (GME, Agenda 2030, Port Propre...) • Rédiger un rapport annuel de durabilité (VSME)
→ OO 10 : Maintenir les capacités nautiques du chenal de navigation	• Mettre en œuvre les protocoles scientifiques et les suivis liés aux opérations de dragage • Poursuivre les analyses sur la valorisation des sédiments • Renouveler l'autorisation de dragage

OS 7 : Doter le port d'une politique foncière ambitieuse, équilibrée et durable

Objectif Opérationnel	Actions/Moyens
→ OO 11 : Redéfinir la stratégie foncière du GPMB	• Définir une politique d'acquisition et de cession • Lancer une réflexion sur la domanialité des terrains • Poursuivre l'intégration de l'enjeu de sobriété foncière
→ OO 12 : Valoriser les fonciers du GPMB	• Lancer des Appels à projets ciblés • Rédiger le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel • Prendre des participations dans les projets structurants • Renforcer la préparation des terrains portuaires (clé en main)

ENGAGEMENT 4

Être une organisation attentive à la qualité de vie et aux conditions de travail dans l'environnement portuaire

OS 8 : Garantir la santé, la sécurité et la sûreté des collaborateurs et des travailleurs

Objectif Opérationnel	Actions/Moyens
→ OO 13 : Réduire les accidents / incidents sur les sites portuaires	• Déployer un programme de formation et de sensibilisation (sûreté/sécurité) • Rénover l'instrumentation maritime
→ OO14 : Maintenir un haut niveau de sûreté sur les sites portuaires	• Déployer de la télésurveillance sur les sites sensibles • Organiser des exercices de cyber sécurité • Sécuriser les accès aux sites portuaires
→ OO 15 : Encourager l'appropriation du PS 2026-2030 par les salariés	• Rédiger et mettre en œuvre le projet entreprise

OS 9 : Organiser, dans la durée, la concertation avec les parties prenantes internes et externes du port

Objectif Opérationnel	Actions/Moyens
→ OO 16 : Créer et animer un lieu de concertation et d'interprétation portuaire - le pavillon Bordeaux Port Center	• Construire le bâtiment Pavillon Bordeaux Port Center • Poursuivre les actions du Port Center provisoire
→ OO 17 : Sensibiliser et informer régulièrement les parties prenantes	• Proposer des événements spécifiques (information, concertation ou sensibilisation) • Structurer une formation pour les organismes accueillant du public • Participer aux événements culturels

ENGAGEMENT 5

Assumer un rôle moteur sur les métiers et les missions du port d'aujourd'hui et de demain

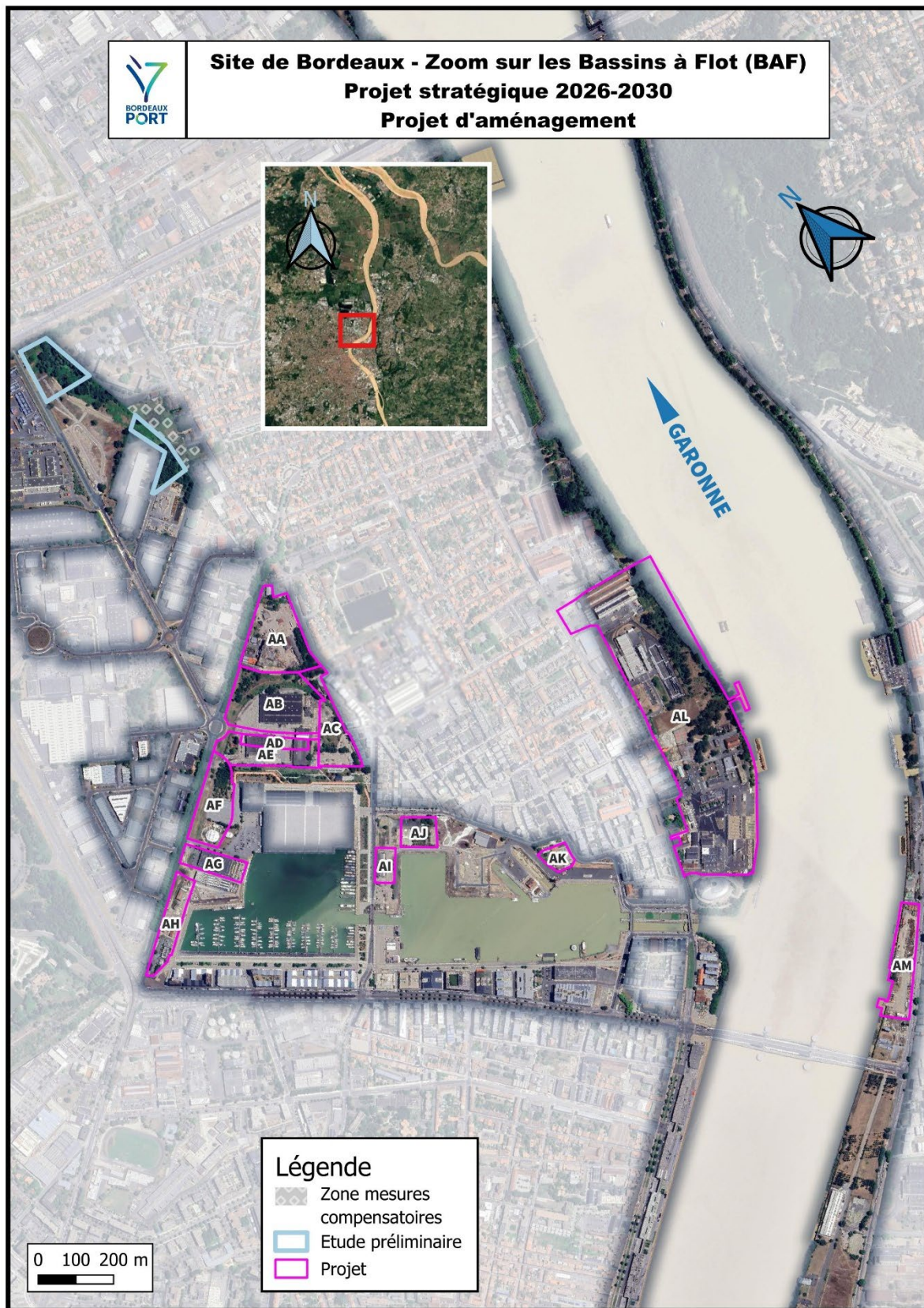
OS 10 : Piloter des projets collectifs liés aux activités portuaires

Objectif Opérationnel	Actions/Moyens
→ OO 18 : Garder le leadership du GPMB sur le numérique portuaire	• Développer les jumeaux numériques du fleuve • Pérenniser et développer le réseau de capteurs sur le fleuve • Lancer une réflexion sur la gouvernance la plus pertinente • Définir une politique sur l'IA portuaire
→ OO 19 : Poursuivre les actions d'animation de l'écosystème portuaire	• Poursuivre la participation aux appels d'offres de l'UE en mobilisant les partenaires • Renforcer les partenariats avec le monde de la recherche et les filières industrielles • Déployer une stratégie de marketing territorial pour créer une marque et un "réflexe Port"
→ OO 20 : Promouvoir les métiers portuaires et industriels d'aujourd'hui et de demain	• Mettre en œuvre une démarche prospective GEPP • Renforcer les parcours de formation • Valoriser les métiers portuaires et industriels (jeunes, organismes de formation, partenaires institutionnels de l'emploi) • Développer des partenariats avec les acteurs de l'emploi et de la formation • Intégrer le Campus des Métiers de la Mer de Nouvelle Aquitaine

OS 11 : Contribuer aux décisions à l'échelle européenne,

Objectif Opérationnel	Actions/Moyens
→ OO 21 : Identifier et intégrer les instances consultatives et décisionnaires	• Réexaminer les participations aux instances consultatives et décisionnaires

E. Annexe 5 : Projets d'aménagement



Pôle géomatique du GPMB - 20/11/2025 - ©IGN ©GPMB

Bordeaux

Projet	Destination	Surface
AA	Préparation de terrain Tertiaire / logement	29 300 m ²
AB	Implantation d'un hôtel de logistique urbaine	36 000 m ² (COT)
AC	Groupe scolaire et logements	16 700 m ²
AD	Implantation d'une zone artisanale	5300 m ² (COT)
AE	Création d'un jardin public	15 300 m ²
AF	Implantation de bâtiments tertiaires	19 300 m ² (COT)
AG	Implantation de bâtiments tertiaires	9200 m ²
AH	Implantation de bâtiments tertiaires	13 000 m ²
AI	Réhabilitation du hangar H39 (artisanat lié au nautisme)	4800 m ²
AJ	Création du bâtiment Pavillon Bordeaux Port Center (tertiaire)	7500 m ²
AK	Réhabilitation du hangar H36 (artisanat lié au pôle naval)	4500 m ²
AL	Préparation de terrain industrie / tertiaire / frêt fluvial	188 000 m ²
AM	Préparation de terrain Croisières et frêt fluvial	18 700 m ²

Deux sites pour les études préliminaires (23 800 m²).

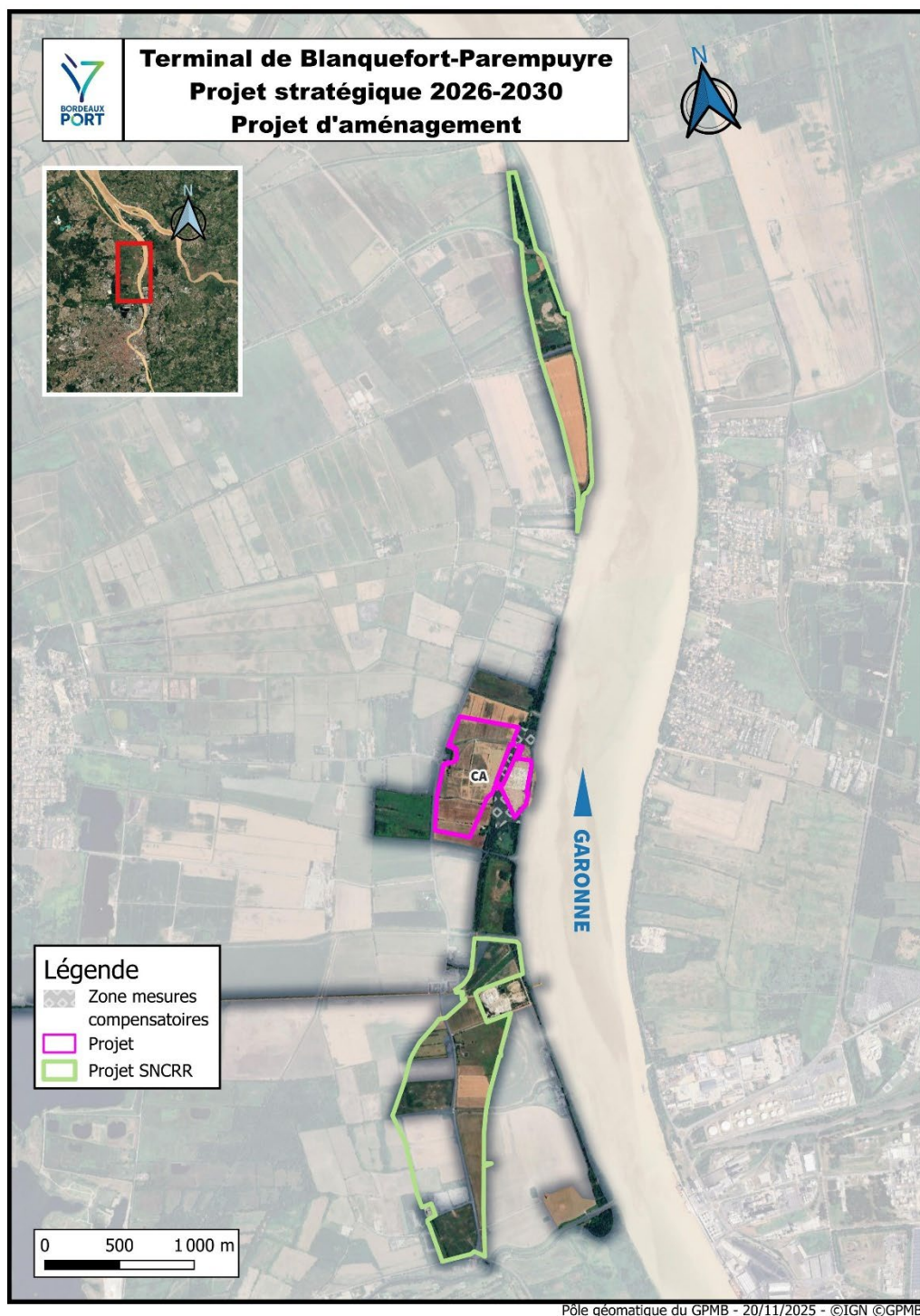


Pôle géomatique du GPMB - 20/11/2025 - ©IGN ©GPMB

Bassens		
Projet	Destination	Surface
BA	Préparation de terrain Matériaux de seconde vie	82 000 m ²
BB	Implantation d'une unité de méthanisation	50 500 m ² (COT)
BC	Préparation de terrain Matériaux de seconde vie / logistique	20 600 m ²
BD	Préparation de terrain Matériaux de seconde vie / logistique	86 400 m ²
BE	Implantation d'un parking poids lourds multi-services	98 300 m ² (COT)
BF	Préparation de terrain Logistique messagerie	27 800 m ²
BG	Implantation d'une unité de services aux conteneurs	21 100 m ² (COT)
BH	Création d'un pôle multimodal (Bassens Appontement)	12 500 m ²
BI	Préparation de terrain Matériaux de seconde vie / logistique	60 800 m ²

Huit sites pour les études préliminaires (170 500 m²).

Un projet de SNCRR (2 662 700 m²).



Blanquefort-Parempuyre		
Projet	Destination	Surface
CA	Implantation d'une unité de conversion de nickel et de cobalt	270000 m ² (COT)

Deux projets de SNCRR (1 279 700 m²).



Ambès		
Projet	Destination	Surface graphique
DA	Réhabilitation de terrain Industrie (chimie verte / SEVESO)	121 600 m ²
DB	Préparation de terrain Industrie (chimie verte / SEVESO)	524 300 m ²

Un site d'études préliminaires (périmètre ZIBAC : 4 908 300 m²)



Deux sites d'études préliminaires (461 300 m²).



Pôle géomatique du GPMB - 20/11/2025 - ©IGN ©GPMB

Le Verdon-sur-Mer		
Projet	Destination	Surface graphique
FA	Préparation de terrain Bâtiments artisanaux et industriels	53 000 m ²
FB	Implantation d'une unité de production photovoltaïque	457 000 m ²
FC	Préparation de terrain Stockage et logistique	189 000 m ²
FD	Projet de bâtiment industriel	21 000 m ²
FE	Implantation d'une unité de production de piscicole Stockage et logistique	374 000 m ²
SNCRR	SNCRR	7 627 202 m ²
SNCRR	SNCRR	1 640 000 m ²

Un site d'études préliminaires (104 300 m²)

Deux projets SNCRR (9 267 200 m²).

F. Annexe 6 : Table des figures

Table des figures

Figure 1 : Piliers stratégiques du GPMB.....	5
Figure 2: Représentation des missions du Port de Commerce	6
Figure 3: Représentation schématique de l'hinterland du GPMB.....	7
Figure 4 : Les tonnages de l'année 2024.....	8
Figure 5: Canalisation à Ambès.....	10
Figure 6: Dragage ANITA CONTI	10
Figure 7: Dragage L'OSTREA	11
Figure 8 : Chenal de navigation et zones	11
Figure 9 : Représentation des missions du Port Aménageur	12
Figure 10 : Exemple de cartographie de la vocation des terrains - le site du Verdon.....	12
Figure 11 : Exemple de cartographie de la vocation	13
Figure 12 : Répartition des 4 types de foncier du GPMB.....	13
Figure 13: Carte du réseau TEREGA.....	14
Figure 14: Périmètre du Parc Naturel Marin Estuaire	15
Figure 15: Slipway de Bacalan.....	15
Figure 16: Déconstruction du hangar 45 à Bassens.....	16
Figure 17: Rénovation de défenses de quai.....	17
Figure 18 : Représentation des missions du Port Prestataire de Services	18
Figure 19 : Forme 3 de Bassens	18
Figure 20: Pôle naval des Bassins à flot	19
Figure 21: Ateliers portuaires	19
Figure 22: Attinage en forme 3	19
Figure 23 : Radar de La Palmyre	20
Figure 24 : Zones agro-environnementales (compensatoires, agricoles.....)	21
Figure 25 : Présentation globale de VIGIEsip.....	21
Figure 26 : Schéma du déroulement des jumeaux	22
Figure 27 : Site d'accueil des start-ups	22
Figure 28 : Trophée catégorie Equipement 2025	22
Figure 29 : Les chiffres clés du GPMB ²	23
Figure 30 : Résumé de l'impact socio-économique du GPMB.....	24
Figure 31 : Représentation graphique du processus de mise en œuvre de la démarche de durabilité.....	25
Figure 32: Atelier de concertation externe.....	26
Figure 33: Atelier de concertation interne	27
Figure 34 : Présentation des 5 engagements ESG du GPMB	27
Figure 35 : Présentation des 11 objectifs stratégiques du GPMB	28
Figure 36: Illustration du projet EMME	30
Figure 37: Projet EDF Renouvelables au Verdon	32
Figure 38: Usine de production d'eau industrielle (Presqu'île d'Ambès). Source : https://leaubordeauxmetropole.fr/	34
Figure 39: Poste roulant de Bassens.....	35
Figure 40: Marais du Conseiller au Verdon	37
Figure 41: Bassens, parc feeder	40
Figure 42: Accueil du public sur les sites portuaires.....	41

