

Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale de Nouvelle-Aquitaine sur le projet stratégique du Grand Port Maritime de Bordeaux 2026-2030

Avis NA-2026-017914/A PP

Porteur du Plan : Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB)
Date de saisine de l'Autorité environnementale : 7 mai 2026
Date de l'avis de l'Agence régionale de santé : 23 juin 2026
Date de consultation du Préfet de la Gironde : 15 juin 2026
Date de consultation du Préfet maritime : 15 juin 2026

Préambule

Il est rappelé ici que, pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis sur la qualité de l'évaluation environnementale, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le dossier qui lui a été soumis.

En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 et du décret n°2022-1025 du 20 juillet 2022, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Catherine RIVOALLON PUSTOC'H.

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I. Contexte et objectifs généraux du projet

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur la qualité du rapport environnemental et sur la manière dont l'environnement a été pris en compte par le projet stratégique du Grand Port Maritime de Bordeaux 2026-2030.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) est un établissement public de l'État créé en application de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. L'article L. 5312-13 du Code des transports prévoit que « le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre ». Le contenu de ce projet stratégique est défini à l'article L. 5312-63 du même Code.

L'article L. 5312-63 dispose que le projet stratégique traite notamment :

« 4° De la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 5312-13. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend, ainsi qu'avec les résidents des communes situées dans sa circonscription et des communes limitrophes ;

5° Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial. »

Les volets 4° et 5° présentés ci-dessus sont soumis à évaluation environnementale en vertu de l'article R.122-17 du Code de l'environnement.

Le GPMB élabore son quatrième projet stratégique après celui portant sur les périodes 2009-2013, 2014-2020, et 2021-2025. Le projet stratégique 2021-2025 a fait l'objet d'un avis de la MRAe daté du 18 mai 2022¹.

L'évaluation environnementale est une démarche itérative qui doit permettre au pétitionnaire, ainsi qu'au public, de s'assurer de la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux, entendus dans une large acception, aux différents stades d'élaboration du document.

La démarche a pour but d'évaluer les incidences du projet stratégique sur l'environnement et d'envisager les mesures visant à éviter, réduire ou, en dernier lieu, compenser les incidences négatives.

A. Localisation et contexte des documents en vigueur

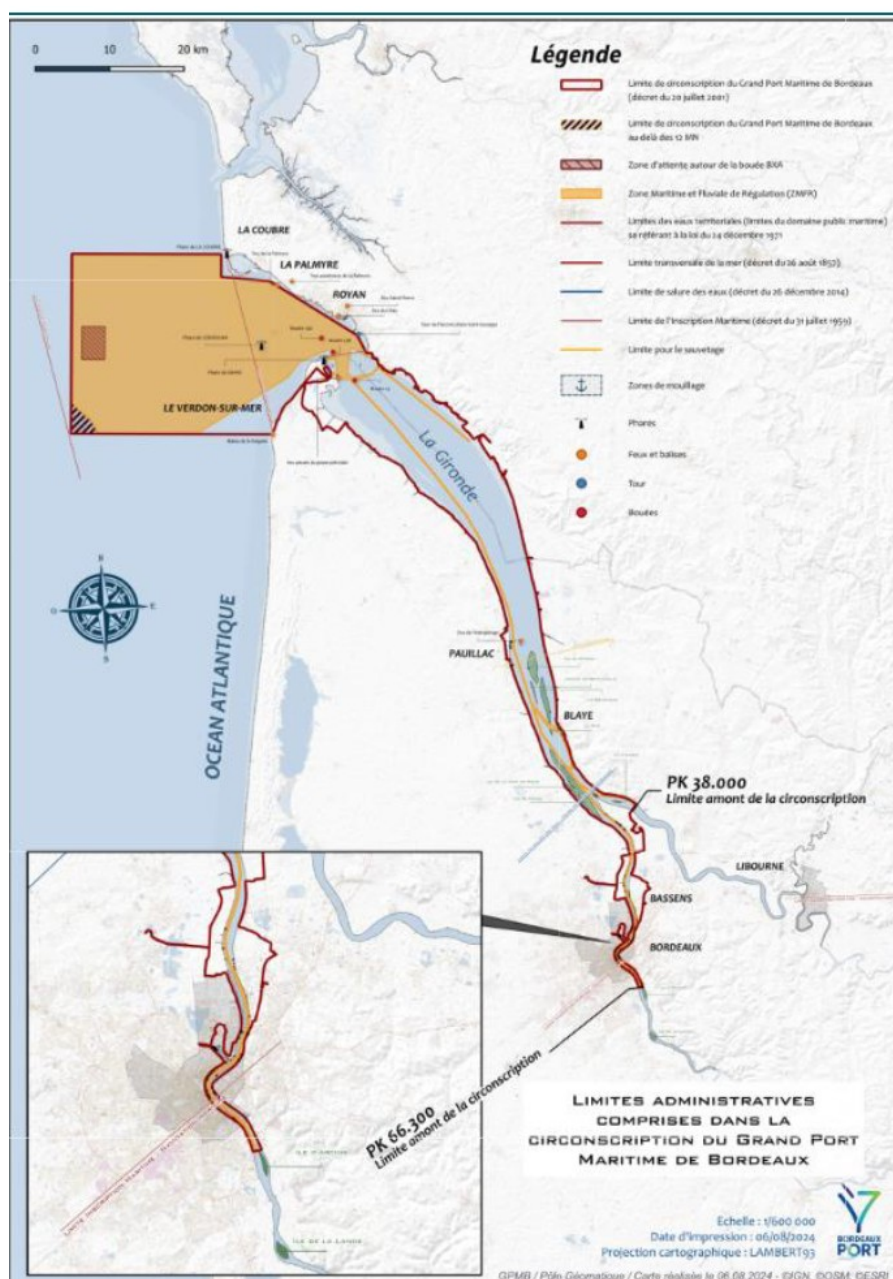
Le GPMB s'organise autour de sept terminaux situés entre Bordeaux et Le Verdon. Il comprend les ports et leurs accès maritimes et fluviaux, couvrant d'après le dossier une superficie de 130 000 hectares environ, dont 125 000 de milieux marins et de berges. Elle est située au sein du parc naturel marin de l'Estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis.

Les missions du port sont énumérées à l'article L. 5312-2 du Code des ports maritimes. Elles concernent la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes, la sûreté et la sécurité, la gestion et la valorisation du domaine affecté au port, notamment la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels, la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés, et l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire.

Le projet stratégique présente des chiffres clés relatifs aux activités du GPMB et à son impact socio-économique et environnemental.

Les infrastructures portuaires du GPMB permettent le fonctionnement d'environ 232 entreprises. Le complexe industrialo-portuaire (CIP) représente 8 620 emplois principalement regroupés à Bassens (site industriel), Bordeaux (site de réparation navale, terminal de croisière) et Bruges (site logistique). Plus largement, d'après une carte présentée à la page 8 du projet stratégique, la zone d'influence économique du port (également appelée « hinterland ») couvre la région Nouvelle-Aquitaine ainsi qu'une partie des Pays-de-Loire, de l'Occitanie, et de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

¹ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2022_12245_ps_gpmb_vmee_mrae_signe_v2.pdf



Limites de la circonscription du Grand Port Maritime de Bordeaux (source : rapport environnemental du projet stratégique 2026-2030, page 19)

Le trafic de marchandises représente 6,1 millions de tonnes (dont 4,2 à 4,7 millions de tonnes d'hydrocarbures) et 1 700 mouvements de navires en 2025. et le mode d'acheminement principal est la route (90 %) suivi par le transport ferroviaire (7,5 %) ; les chiffres relatifs au transport utilisant la voie fluviale ne sont pas précisés.

Les croisières (qui concernent les terminaux de Bordeaux, Pauillac et Le Verdon-sur-Mer) ont représenté 84 escales pour les croisières maritimes, et 212 escales pour les croisières fluviales en 2025, soit plus de 110 000 passagers au total.

Les émissions de dioxyde de carbone liées aux activités du GBMP représentent environ 26 teq. CO² (d'après une évaluation réalisée selon la méthode BEGES² en 2022 n'incluant pas les activités du complexe industrialo-portuaire).

La MRAe recommande de contextualiser les données clés du projet stratégique 2026-2030 par une mise en perspective historique, idéalement depuis 2009 – année marquant le lancement du premier

projet stratégique. Cette approche, complétée par des commentaires explicatifs, faciliterait la compréhension des enjeux de développement du GPMB sur le long terme.

B. Description du projet

Le projet stratégique 2026-2030 comporte 21 objectifs opérationnels devant répondre aux engagements du GBMP en matière de responsabilité sociale et environnementale. Il concerne :

- le développement économique, en augmentant le trafic maritime et fluvial (import/export) et en optimisant l'occupation des terrains, tout en améliorant la sécurité des sites portuaires ;
- la gestion durable des infrastructures du port, en décarbonant les activités par le développement d'énergies renouvelables, en visant un usage sobre de la ressource en eau et en accueillant des filières d'avenir liées à la transition énergétique (éolien en mer notamment) ;
- la réduction des nuisances (sonores, atmosphériques, déchets) et des impacts des activités portuaires sur les milieux, liées notamment aux opérations de dragage et la mobilisation de terrains pour le développement d'infrastructures et l'accueil d'activités ;
- l'adaptation au changement climatique, en visant une meilleure connaissance de ses effets sur la circonscription du GPMB, en identifiant les vulnérabilités des infrastructures et des activités et en recherchant des solutions fondées sur la nature ;

Le projet stratégique présente en outre un programme d'investissements de 87 millions d'euros devant permettre l'atteinte de ces objectifs. Ce programme fait notamment ressortir :

- 22,5 millions pour le développement du fret multimodal sur le terminal de Bassens ;
- 22,5 millions pour la décarbonation des activités maritimes (à travers le développement des « branchements à quai » pour accompagner l'électrification des navires) ;
- 17 millions pour des opérations de mise à niveau et d'entretien des infrastructures ;
- 12 millions pour l'amélioration des activités de maintenance et de réparation des navires ;
- 8 millions pour des projets spécifiques (accueil d'activités industrielles, création d'un « Port center³ ») ;
- 5 millions pour des investissements dans des projets devant participer à la stratégie de développement durable du GBMP.

Le port prévoit également des investissements complémentaires à hauteur de 60 millions d'euros environ, en lien avec un appel à manifestation d'intérêt de l'ADEME pour répondre aux besoins de développement de l'éolien flottant.

C. Articulation avec les documents de rang supérieur

Le rapport de présentation comporte une partie spécifique rendant compte de l'articulation du projet stratégique avec les documents cadre de niveau national (stratégie nationale portuaire, stratégie nationale bas carbone, plan national d'adaptation au changement climatique) et régional (SRADDET Nouvelle-Aquitaine, document stratégique de la façade maritime (DSF), schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) Adour-Garonne). La façon dont il a été tenu compte des documents d'urbanisme (SCoT et PLUi) et des plans de prévention des risques naturels et technologiques couvrant la circonscription du GPMB est également expliquée.

D. Principaux enjeux

Le dossier fait ressortir un périmètre du GPMB caractérisé par les principaux enjeux suivants :

- des activités qui s'inscrivent dans une mosaïque de milieux très sensibles. La circonscription du port est couverte par 13 sites Natura 2000, parmi lesquels les sites *La Garonne*, et *l'Estuaire de la Gironde*. Le périmètre du GPMB territoire intersecte également le Parc Naturel Marin (PNM) de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis ;
- des interfaces ville/port qui appellent à une vigilance particulière en matière de gestion des risques et nuisances, principalement sur les terminaux de Bordeaux, Bassens et Ambès ;

3 Le Port center est un espace qui doit être créé à Bordeaux, sur le site dit « des bassins à flot », afin d'accueillir des expositions, des conférences, des événements liés à l'activité portuaire (y compris d'affaires).

- des activités potentiellement impactantes sur la qualité de la ressource en eau (dragage, rejets et prélèvements industriels, pollutions diffuses liées aux ruissellements) et la qualité de l'air (émissions liées au transport de marchandises et de personnes) ;
- un territoire vulnérable aux effets du changement climatique, plus particulièrement au regard du risque de submersion marine, du fait de sa situation littorale et des activités potentiellement sensibles du complexe industrialo-portuaire ;

II. Contenu du dossier, qualité des informations qu'il contient et prise en compte de l'environnement

A. Remarques générales

Le rapport environnemental est présenté de façon claire, avec des synthèses partielles, des tableaux et des cartographies qui en facilitent la lecture. Un résumé non technique visant à faciliter l'appropriation du dossier par le public est joint.

La méthodologie de l'évaluation environnementale est également expliquée. D'après le dossier, elle repose sur une évaluation des incidences de chaque projet prévu par le projet stratégique, selon une grille multicritères intégrant les différentes thématiques environnementales.

Afin de consolider cette méthodologie, il aurait été pertinent de s'appuyer sur les avis de l'Autorité environnementale concernant des projets récents portés par le GBMP et les acteurs du complexe industrialo-portuaire, notamment ceux devant être déployés dans le cadre du projet stratégique 2026-2030. Cela aurait permis d'illustrer concrètement comment les recommandations de la MRAe⁴ ont été intégrées dans l'élaboration du projet stratégique, par exemple en s'appuyant sur l'avis relatif au projet « EMME » (Electro Mobility Materials Europe) du 14 octobre 2025.

B. Qualité de l'évaluation environnementale

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

Le dossier comporte un état initial de l'environnement relatif aux milieux naturels et à la biodiversité, à la ressource en eau, à la qualité de l'air, aux risques naturels et technologiques, aux déchets et nuisances générées par les activités portuaires et industrielles, aux paysages.

Les périmètres d'étude et les sources d'information sont précisés. Le dossier témoigne d'une recherche de l'échelle la plus pertinente, avec par exemple, des périmètres au-delà de la circonscription du GPMB pour étudier les impacts des infrastructures portuaires sur la qualité de l'air. Une étude des enjeux par terminaux est également présentée.

L'état initial de l'environnement aboutit à une hiérarchisation selon des critères de sensibilité du territoire, de dynamique d'évolution des indicateurs et de capacité d'action du projet stratégique, qui fait ressortir les enjeux majeurs mentionnés plus haut.

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

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

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

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

⁴ <https://evaluation-environnementale.ecologie.gouv.fr/#/public/view-document/9931?prevPage=%23%2Fpublic%2FportalReviews%3Fplace%3DNouvelle-Aquitaine%26searchAll%3D4930>

2. Méthode d'analyse des solutions alternatives

Le projet stratégique 2026-2030 est présenté comme la continuité du projet stratégique précédent, en tenant compte des consultations internes et externes menées lors de l'élaboration du projet, et de certaines évolutions du cadre de référence (par exemple, mise à jour de la stratégie nationale portuaire en 2025).

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

La MRAe recommande de présenter de façon plus pédagogique les conditions de réussite, les hypothèses structurantes et les leviers d'action du projet stratégique. Cette approche permettrait de renforcer la transparence du projet, en mettant en lumière les risques et les opportunités liés au développement des activités de fret et de croisière, ainsi que le contexte concurrentiel des activités de GBMP.

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

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

Le dossier met en avant une stratégie de réduction de l'empreinte environnementale des activités portuaires à travers :

- l'évitement de l'artificialisation des sols et de la destruction d'habitats naturels ;
- la préservation des zones humides et des milieux aquatiques ;
- la limitation des risques et des nuisances ;
- l'intégration des enjeux climatiques et énergétiques.

Outre les mesures d'évitement stratégique susmentionnées, le dossier présente également une analyse des incidences des projets prévus entre 2026 et 2030, en spécifiant les mesures ERC opérationnelles prévues à leur niveau⁵. Il s'agit notamment de mesures ayant trait à l'adaptation des calendriers des travaux et à l'installation des chantiers afin d'éviter les impacts sur la faune et la flore ou les pollutions diffuses.

La MRAe constate toutefois que plusieurs études structurantes pour la stratégie d'évitement des incidences environnementales n'ont pas pu être réalisées dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique 2026-2030. Il s'agit notamment des inventaires naturalistes sur les sites à aménager, de l'étude de vulnérabilité au changement climatique, du schéma directeur du patrimoine naturel, qui sont prévus après la validation du projet stratégique. Or, leur réalisation en amont doit permettre d'éclairer les choix stratégiques et de renforcer la robustesse des mesures d'évitement proposées. Il s'agit du fondement de l'évaluation environnementale.

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

III. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet stratégique

A. Consommation d'espaces

Le dossier présente un bilan de l'occupation des sols à l'échelle de la circonscription en 2024. Au niveau de la circonscription du GPMB (130 000 hectares), il indique 8 720 de surfaces hors d'eau dont seulement 2,4 % bâties. Sur les seules propriétés foncières du GPMB (2 300 hectares), le dossier fait état d'une perte d'espaces naturels de 29 hectares de 2021 à 2024, au profit de zones aménagées ou réservées pour des aménagements⁶.

⁵ Rapport environnemental du projet stratégique, pages 247 et suivantes.

⁶ Rapport environnemental du projet stratégique, page 96.

Le dossier présente également un bilan de l'artificialisation des sols sur la période 2018-2021 réalisé à partir des données de l'observatoire néo-aquitain de l'occupation des sols (OCS-GE), qui indique que 198 hectares ont changé d'occupation sur la période, dont 7,1 hectares correspondant à des espaces naturels artificialisés. Le bilan fait également état de surfaces évoluant vers des « zones à matériaux minéraux » (21 hectares)⁷, catégorie qui n'est pas définie.

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

Sur la durée du projet stratégique, le dossier indique que le GBMP ne prévoit pas de consommation d'espaces, les sites de projets pré-identifiés étant déjà urbanisés, et classés en zone urbaine U ou 1AU dans les documents d'urbanisme concernés.

Le GBMP a indiqué à la MRAe que les collectivités étaient informées régulièrement des projets de développement des activités portuaires, de façon à ce qu'elles puissent le cas échéant en tenir compte dans l'évolution de leurs plans locaux d'urbanisme, et les intégrer dans leurs perspectives de consommation d'espace.

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

Le dossier présente les enjeux écologiques du territoire en s'appuyant principalement sur les informations standardisées relatives aux sites d'inventaires et de protection qui intersectent la circonscription du GBMP (sites Natura 2000, zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique, parcs naturels, réserves de biosphère).

Le dossier met en exergue les forts enjeux de continuité écologique au niveau de l'Estuaire de la Gironde, fréquenté par de grands poissons migrateurs (Grande alose, Alose feinte, Lamproie marine, Saumon atlantique, Truite de mer, Anguille européenne, Esturgeon européen). Il signale également le rôle de « carrefour ornithologique d'importance internationale » de l'Estuaire et de la mer des Pertuis⁸, avec environ 200 espèces recensées. La flore d'intérêt patrimonial qui borde les rives de l'Estuaire est également mentionnée.

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

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

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

Dans l'attente des études à mener dans le cadre du renouvellement des autorisations environnementales pour le dragage d'entretien du chenal de navigation, les retours d'expérience des dernières campagnes de dragage pourraient tout à fait alimenter le rapport environnemental afin d'apporter un éclairage supplémentaire sur les enjeux du projet stratégique en la matière.

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

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

⁷ Rapport environnemental du projet stratégique, page 97.

⁸ Rapport environnemental du projet stratégique, page 141.

Dans son avis du 18 septembre 2025 sur le projet de création d'un parc photovoltaïque au Verdon-sur-Mer⁹, la MRAe avait relevé des impacts nécessitant le dépôt d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte à des espèces protégées. Elle avait relevé que le dossier était en l'état insuffisant sur la définition de ces mesures de compensation et la justification du gain écologique attendu.

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

C. Prise en compte des incidences sur la ressource en eau

La préservation de la ressource en eau en quantité et en qualité, ainsi que la préservation des écosystèmes aquatiques constitue un enjeu crucial bien identifié dans le projet stratégique 2026-2030.

Le dossier présente un bilan des consommations d'eau à l'échelle du CIP, signalant que toutes les communes de la circonscription sont classées en zone de répartition des eaux (ZRE) caractérisées par un déséquilibre entre la disponibilité de la ressource et les usages.

Le bilan indique que les volumes de prélèvements les plus importants correspondent à des prélèvements à usage industriel principalement dans les eaux de surface (8,9 M de m³ – dont 8,7 M à Ambès – sur 10 M de m³ prélevés).

La stratégie présentée repose sur la préservation du cycle de l'eau (en mobilisant du foncier déjà artificialisé) et la recherche d'économies d'eau, de solutions de substitution et de réutilisation des eaux industrielles. Le GBMP poursuit également un objectif de réduction des pollutions diffuses par la limitation de l'artificialisation des sols et l'intégration de dispositifs adaptés à l'échelle des projets d'aménagement. Le dossier met en avant la prise en compte des documents cadre liés à la gestion de l'eau : SDAGE Adour Garonne 2022-2027, SAGE Estuaire de la Gironde (en cours de révision), et SAGE Nappes profondes de la Gironde.

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

D. Prise en compte des risques et nuisances

Les principaux risques identifiés sur la circonscription portuaire sont le risque de submersion marine ainsi que le risque technologique, liés à la présence d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et au transport de matières dangereuses (TMD).

Le projet stratégique prévoit de s'appuyer en premier lieu sur l'application des dispositions des plans de prévention des risques en vigueur. Il prévoit de plus des investissements ayant pour finalité l'amélioration de la gestion :

- des risques : extension du réseau de capteurs et intégration d'innovations technologiques au « jumeau numérique du fleuve », afin d'améliorer l'anticipation des phénomènes naturels ;
- des nuisances : travaux sur les déchetteries des terminaux de Bordeaux et Bassens afin d'améliorer la gestion des déchets et réduire les risques de pollution ; plan d'action visant à limiter les nuisances sonores et atmosphériques lors des opérations de réparation navale au niveau du bassin à flot à Bordeaux (réalisation d'études, pose de capteurs permanents).

Le dossier indique par ailleurs que l'étude de vulnérabilité au changement climatique et le futur plan d'adaptation prévus dans le cadre du projet stratégique devront préciser les modalités de prise en compte du risque de submersion marine. Dans l'avis du 14 octobre 2025 sur le projet *Electro Mobility Materials Europe* (EMME), la MRAe avait relevé un enjeu ayant trait à la gestion des matières dangereuses en cas d'inondation. Les actions pouvant être menées par le GBMP à l'échelle de la circonscription, en tant qu'aménageur et prestataire de service, méritent un examen particulier.

⁹ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2025_18337_avis_ae_delegation_centrale_le_verdon_33.pdf

La MRAe observe par ailleurs que la question des nuisances générées par les activités portuaires (bruit, pollution de l'air, trafic routier, impacts visuels, etc.) ne semble pas avoir été abordée de manière spécifique lors de la concertation préalable à l'élaboration du projet stratégique. Or, ces enjeux constituent des préoccupations majeures, susceptibles d'influencer l'acceptabilité sociale du projet. **La MRAe recommande d'approfondir ce sujet en organisant une concertation ciblée avec les parties prenantes concernées (habitants, associations, élus locaux, etc.) dans l'optique de compléter le plan d'action prévu.**

E. Prise en compte du changement climatique

Le projet stratégique indique que l'élaboration d'un plan d'adaptation au changement climatique du GPMB sera lancée prochainement, en cohérence avec la Stratégie nationale portuaire modifiée en 2025.

Le projet stratégique prévoit néanmoins des actions d'atténuation du changement climatique regroupées sous l'objectif de « décarbonation » des activités portuaires, s'inscrivant en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) :

- électrification des infrastructures : développement des « branchements à quai » ; installations de bornes de recharge pour les usagers ;
- amélioration de l'efficacité énergétique : installation d'éclairages LED, énergies de substitution pour le dragage ;
- développement des énergies renouvelables, notamment avec l'installation d'un parc photovoltaïque au Verdon-sur-Mer, la création d'un méthaniseur ; des études pour le développement d'énergies houlomotrices sont également évoquées sans objectif de production chiffrée (une augmentation de 4 236 Mgw/ an de la production d'énergies renouvelables est ainsi prévue, par rapport à 73 330 Mgw/ an actuellement) ;
- l'augmentation du report modal dans une optique de massification des flux : l'objectif du GBMP est d'augmenter la part du report modal de 9 % (462 000 tonnes) en 2024 à 15 % en 2030 (+300 000 tonnes), en réaménageant une plateforme multimodale du terminal de Bassens et en réhabilitant des voies ferrées ; cela représente une augmentation de près de 40 % du report modal, ce qui est cohérent avec l'objectif de +30 % de la Stratégie nationale portuaire.

Dans le cadre de l'appel à projets ZIBAC (Zones Industrielles Bas Carbone) porté par l'ADEME et France 2030, le GBMP prévoit également une réduction de 93 % des émissions de CO² liées aux énergies fossiles à horizon 2050, en incluant des acteurs industriels implantés dans la circonscription du port, et d'autres plus distants.

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

IV. Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale

Le projet stratégique du Grand port maritime de Bordeaux 2026-2030 s'inscrit dans la continuité du précédent projet. Il vise à accroître l'attractivité du port en améliorant ses services logistiques, tout en poursuivant un objectif de ré-industrialisation. En cohérence avec la stratégie nationale portuaire, le projet vise à accompagner la transition écologique en favorisant le report modal et le développement des énergies renouvelables.

Le projet s'appuie sur un diagnostic aboutissant à une hiérarchisation des enjeux clairement exposée, qui met en exergue les enjeux de préservation des écosystèmes (notamment marins), de limitation des nuisances générées par les activités du port et du complexe industrio-portuaire (CIP), et d'exposition des infrastructures au risque de submersion marine, dans un contexte d'aggravation lié au changement climatique. Des actions répondant à chacun de ces enjeux sont présentés.

La stratégie présentée gagnerait en lisibilité en expliquant de façon plus approfondie l'articulation entre les objectifs à court terme du projet stratégique (2030) et des objectifs plus structurels, qu'il conviendrait de formaliser dans un tableau d'indicateurs stabilisé d'un projet stratégique à l'autre. En outre, les hypothèses structurantes et les conditions de réussite du projet stratégique mériteraient d'être présentées de façon plus détaillée.

L'évaluation environnementale s'est en outre trouvée limitée par le phasage de plusieurs études indispensables pour assurer la robustesse du projet stratégique et mesurer ses incidences environnementales, qui doivent être lancées à partir de 2026 : inventaires écologiques sur les sites de développement des activités, étude de vulnérabilité au changement climatique, études sur les impacts du dragage. Il est donc indispensable de définir dans le projet stratégique un dispositif de pilotage garantissant l'intégration des résultats de ces études, dans une optique d'approfondissement de la démarche d'évitement stratégique des incidences environnementales. Les conditions de soutenabilité des activités portuaires au regard de l'évolution de la disponibilité de la ressource en eau devront plus particulièrement être précisées.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans le dossier et son résumé non technique.

À Bordeaux, le 03 Août 2026

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
la membre déléguée

Signé

Catherine RIVOALLON PUSTOC'H