

## Contrat de partenariat et de projets 2019-2020 entre le Grand Port Maritime de Bordeaux, Bordeaux-Métropole, le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine

### Séance plénière du 4 avril 2019

Le CESER a pris connaissance avec intérêt de la démarche engagée visant à associer, dans le cadre d'un « *contrat de partenariat et de projets* », le Grand Port Maritime de Bordeaux et les collectivités territoriales concernées (Bordeaux-Métropole, le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine).

L'assemblée consultative régionale se réjouit de l'ambition affichée à travers les 6 objectifs prioritaires énoncés<sup>1</sup> et les 47 projets d'actions (dont 17 structurants) qui doivent en découler. Elle prend acte des réflexions et propositions visant à conforter ou redynamiser les activités traditionnelles du port mais également à détecter de nouveaux projets et accueillir de nouvelles activités créatrices de valeur et d'emplois.

Elle reconnaît que cette démarche partenariale rejoint pour partie, dans son principe et son existence même, l'une des nombreuses préconisations formulées dans ses propres travaux sur ce sujet. Dans son rapport sur « *Les Ports de commerce en Nouvelle-Aquitaine* », adopté en juillet 2017 suite à une saisine du Président de l'exécutif régional<sup>2</sup>, le CESER avait en effet statué à l'unanimité, parmi ses diverses préconisations :

- sur le principe de conserver la place et la participation de l'État dans la gestion du grand port de Bordeaux ;
- sur la nécessité d'une meilleure concertation et d'une action partagée entre les différents acteurs publics (État, Conseil régional, Métropole, Conseil départemental,...) et privés concernés.

D'une certaine façon, il était temps de lancer une telle dynamique de partenariat. On peut regretter qu'elle apparaisse surtout encouragée par une nécessité de rebond du port de Bordeaux et par un contexte marqué par une perte d'activité (baisse continue du trafic, départ d'une des compagnies utilisatrices, ...), par les contraintes et surcoûts liés à la situation géographique des infrastructures et caractérisé par une difficulté, pour le moment, à concevoir véritablement un projet portuaire de long terme...

### Un monde portuaire qui doit (re)trouver une place dans l'économie régionale

Les difficultés rencontrées par le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) ne peuvent véritablement pas être décorrélées de la configuration géographique et des caractéristiques particulières de ses lieux d'implantation<sup>3</sup>. A la différence de principaux ports français bénéficiant généralement d'un accès immédiat sur leur façade maritime, le port de Bordeaux s'étend le long d'un espace assez unique sur le territoire français. Long de plus de 75 km, couvrant une surface de 635 km<sup>2</sup>, l'estuaire de la Gironde est en effet le plus vaste d'Europe occidentale. Plus de 100 kms séparent Bordeaux centre-ville de la pointe du Verdon !

<sup>1</sup> Accélérer le développement économique et industriel ; prioriser et accompagner la réalisation d'infrastructures ; stratégie d'aménagement urbain sur les fonciers portuaires en favorisant l'insertion environnementale ; développer l'activité fluvio-maritime ; créer une dynamique commerciale ; développer les relations ville-port.

<sup>2</sup> Ce rapport est accessible en ligne sur le site Internet du CESER Nouvelle-Aquitaine : <https://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/rapport-ports-de-commerce-nouvelle-aquitaine/>

<sup>3</sup> Le GPM de Bordeaux regroupe 7 terminaux spécialisés répartis le long de l'estuaire : Le Verdon (conteneurs), Pauillac (hydrocarbures et A380), Blaye (céréales et produits chimiques), Ambès (hydrocarbures et produits chimiques), Grattequina (matériaux de construction), Bassens (céréales, multi-vracs, conteneurs et bois) et Bordeaux (activité de croisière).

Notons que c'est aussi le cas d'Anvers (sur l'Escaut), Hambourg ou même Rouen et peut être considéré comme facteur de diversité économique entre un positionnement haute mer (Le Verdon), dans l'estuaire (Pauillac, Blaye, Ambès, Bassens, Grattequina et jusqu'aux quais de Bordeaux).

En outre, il convient de souligner à quel point ces dernières décennies, Bordeaux a vu s'atténuer inexorablement (et pratiquement s'effacer) une « culture maritime et portuaire » qui pourtant l'avait caractérisée au moins jusqu'à la moitié du siècle passé. Même si elle reste marquée, comme d'autres, par l'empreinte du commerce triangulaire, la ville avait cependant préservé pendant longtemps une relation déterminante et intime entre son économie et sa tradition d'accueil de navires.

Il ne s'agit évidemment pas de rester enfermé dans une quelconque nostalgie à l'égard d'un passé commercial longtemps florissant mais désormais révolu. Cependant, la présente « convention de partenariat » aurait sans doute mérité de mieux mettre en perspective le volet culturel encourageant un travail de remémoration et de sensibilisation sur l'histoire et le patrimoine portuaire de Bordeaux. Quelques points d'ancrage, parfois, permettent effectivement d'identifier des potentialités et quelques points d'appui conservés même s'ils ne suffisent pas, à eux seuls, à dessiner l'avenir...

Savoir rappeler d'où l'on vient est important. Plus important sans doute est de savoir où l'on veut aller !

D'évidence, le changement d'image du port de Bordeaux et son positionnement dégradé dans le paysage portuaire français et européen sont d'abord le reflet des handicaps et contraintes accumulés, d'évolutions indiscutables nécessitant que tous les paramètres concurrentiels soient analysés.

Même si les intentions et objectifs peuvent être assez souvent partagés, la liste des mesures et actions proposées reste somme toute ici assez classique. Le volontarisme affiché ne permettra sans doute pas aisément de convertir dans un nouveau souffle les relations qu'entretiennent Bordeaux et l'ensemble des collectivités locales à leur port.

Dès lors, aucune relance significative de l'activité industrielle et portuaire ne peut s'envisager dans la durée sans que ne se dessine une stratégie clairement identifiée et méthodiquement mise en œuvre.

Au passage, le CESER s'interroge sur l'échéance particulièrement courte du contrat proposé, certes en cohérence avec le CPER, fixée à 2020.

Il convient d'évidence de privilégier d'emblée une approche prospective au-delà de cet horizon et de se donner véritablement l'ambition et les moyens pour dessiner dans la durée une vision stratégique qui dépasse la seule logique d'atténuation des faiblesses actuelles et de la baisse d'activité.

Il en va naturellement de la pérennité des entreprises localisées sur ou à proximité des espaces portuaires ou dépendant de l'activité du Grand Port Maritime et de son hinterland. Il en va évidemment du maintien et du renforcement des 5 000 emplois directs et des 15 000 emplois induits par cette activité portuaire. Il en va enfin de l'enjeu d'irrigation du territoire, tant le port de Bordeaux devrait potentiellement constituer pour l'avenir – comme il le fut par le passé – l'un des points d'appui essentiels au développement économique et social de l'agglomération mais aussi du reste de la région !

### **Une démarche qui doit associer pleinement l'ensemble des acteurs concernés**

S'il s'agit, dans cette feuille de route commune, d'unir les forces des différentes « parties prenantes » pour faire en sorte que le port de Bordeaux (re)trouve sa prospérité, le CESER ne peut que regretter vivement qu'il n'y ait pas eu de concertation en amont incluant également les organisations syndicales et les organisations professionnelles qui représentent les intérêts des salariés du port comme des entreprises. Il en va de même pour un certain nombre d'associations dont les champs d'implication ou sujets de préoccupations peuvent être concernés par des enjeux liés aux activités du GPMB (associations environnementales notamment).

Il aurait été hautement souhaitable que celles-ci soient pleinement et d'emblée associées à la démarche, comme l'ont été d'autres acteurs économiques qui sont d'ores et déjà impliqués dans le Comité de pilotage ou le Comité technique, et non pas uniquement, ainsi que cela est proposé, au fil de l'eau dans de futurs groupes de travail thématiques et équipes projets.

Si l'objectif est réellement de créer un outil de gouvernance partagée et d'enclencher une action concertée, il convenait que la diversité des organisations de la société civile soit prise en compte et qu'à travers elles soient appréhendées au même niveau de préoccupations les questions économiques, sociales, les conditions de travail ou les questions écologiques, permettant une vision réellement globale des enjeux.

## Réaffirmer la place et le rôle stratégique de l'État dans la concertation, la construction et la réalisation de ce projet

Ainsi que l'avait formulé le CESER en juillet 2017 dans son rapport, le souhait d'une « *gouvernance plus partagée* », conduit effectivement à ce que les collectivités territoriales concernées, en particulier le Conseil régional, prennent désormais toute leur place dans l'écriture des futures pages de l'histoire portuaire.

En revanche, il ne saurait être question de renverser simplement la perspective en limitant la responsabilité et l'implication de l'État (propriétaire du GPMB), dans le « *contrat de partenariat et de projets* », aux seules instances du port. Le CESER a enregistré l'argument présentant cette initiative et la présente convention comme parfaitement dissociées de la problématique de la gouvernance du port lui-même. Il semble dès lors très regrettable que soient absents structurellement de la démarche engagée les représentants des services déconcentrés de l'État et d'autres institutions publiques nationales directement ou indirectement concernés (services douaniers ou SNCF par exemple), alors que l'État conserve un rôle essentiel en termes d'aménagement du territoire et d'activité du port de Bordeaux.

## Une approche régionale et atlantique insuffisamment posée

En dépit de l'initiative déjà engagée par ailleurs, à travers la mise en place d'une « *Conférence régionale des ports* », permettant un dialogue entre les acteurs des différents ports de la région (La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Rochefort / Tonnavy-Charente), ou à travers l'existence, depuis 2008, d'un Conseil de Coordination Interportuaire Atlantique (CCIA), la mise en perspective régionale et l'échelle de la façade maritime paraît assez peu présente dans le présent contrat.

L'affirmation d'une nécessaire complémentarité des ports de Nouvelle-Aquitaine figurait parmi les points primordiaux du rapport du CESER publié courant 2017.

Si leurs vocations respectives, leur poids économique, les problématiques et les enjeux particuliers de chacun des ports peuvent différer, la pertinence à inscrire toute démarche à l'échelle du littoral néo-aquitain et à valoriser cette complémentarité revêt plus que jamais une importance stratégique capitale.

De même, le CESER Nouvelle-Aquitaine continue d'encourager la prévalence d'une véritable vision à l'échelle interrégionale, au moment où se discute par ailleurs au niveau européen la possibilité d'une « *stratégie atlantique* » ; cette vision partagée avec ses homologues français (Association des CESER de l'Atlantique) et européens (Réseau transnational atlantique) n'a, pour le moment, guère d'écho escompté.

Il paraît regrettable que le présent contrat de partenariat fasse l'impasse sur ces enjeux et se limite uniquement à une ou deux références allusives au port de Nantes Saint-Nazaire et à celui de La Rochelle.

Le CESER souhaite donc réaffirmer son souhait d'une vision plus partagée et coopérative qui dépasse l'approche seulement comparative voire concurrentielle entre les ports atlantiques.

Ce sont donc bien essentiellement les complémentarités entre les ports de la façade sud-atlantique qu'il convient de soutenir, celles existantes en matière de services (informatique portuaire, fonctions support...), mais aussi celles à développer ou à créer sur les fonctions transverses (contrôle de gestion, commande publique, ressources humaines), le réseau d'ingénierie portuaire, les formalités administratives, les gains de productivité par la mutualisation des coûts, l'image « Ports de l'Atlantique » ou « Façade Sud-Atlantique » vis-à-vis de l'étranger...

Il semble en outre primordial, sans que cela soit contradictoire avec les enjeux précités, que la Région Nouvelle-Aquitaine et ses partenaires agissent résolument dans l'optique de la redéfinition des corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à l'horizon 2023, en vue de l'introduction d'une transversale Ouest-Est (vers Rhône-Alpes-Auvergne et la Méditerranée), confortant l'Hinterland du port de Bordeaux et favorisant son accessibilité vers la façade Sud-Atlantique.

## L'enjeu crucial de l'accessibilité et de la relation à l'Hinterland

La problématique de l'accès aux différents sites et installations du GPMB, ainsi que cela est justement souligné et posé dans les projets de délibération et de contrat, est une question particulièrement difficile, sensible et complexe pour des raisons géographiques et de qualité des infrastructures routières et ferroviaires.

Elle est d'autant plus décisive que se tisse, à partir de cet enjeu, toute la capacité future du port de Bordeaux à irriguer et servir une partie du dynamisme économique de la région. Les potentiels, pour les besoins liés à l'import comme à l'exportation de productions, ne sont pas dérisoires mais le contrat de partenariat qui nous

est soumis mériterait de poser de façon plus centrale la question de l'intermodalité pourtant mise en avant par la collectivité régionale dans sa stratégie et ses politiques de transport.

Dans ses travaux sur l'économie de la mer<sup>4</sup>, la Section *Veille et prospective* du CESER souligne précisément les potentiels non exploités faute d'interconnexions modales suffisantes et appelle de ses vœux une amélioration de l'articulation entre transport maritime et fluvial, de l'articulation de la logistique à l'échelle globale et une meilleure connexion avec le réseau terrestre (embranchements ferroviaires notamment).

Au-delà, la question décisive du maillage territorial et de la relation à l'Hinterland, dépassant les seules frontières de l'agglomération et des territoires proches, apparaît comme une préoccupation un peu périphérique, alors même qu'elle est au cœur-même des problématiques auxquelles doivent s'attacher les collectivités concernées et les différents acteurs portuaires.

A titre d'exemple, le CESER estime que la priorité fixée, dans le présent contrat, au développement d'un partenariat avec Bordeaux-Métropole et avec le département de la Gironde, ne doit pas empêcher une prise en compte d'autres collectivités qui ont partie liée avec les activités du GPMB.

Le CESER regrette à ce titre l'absence de réelle prise en compte des deux rives de l'estuaire et estime qu'il aurait été pertinent d'intégrer aux réflexions engagées la référence aux acteurs de la rive droite de l'estuaire (SMIDDEST, Département, collectivités du Royannais, associations,...) au titre de la concertation voire même en tant que parties prenantes dans les organismes de gouvernance.

Cela vaut également pour des territoires plus éloignés et des départements de l'intérieur de la région, pour lesquels la relation avec le port de Bordeaux semble souvent insuffisamment établie. Le CESER appelle de nouveau de ses vœux une plus grande attention portée dans le futur SRADDET aux liaisons entre territoires littoraux et espaces rétro-littoraux incluant la préoccupation des débouchés et accès portuaires.

### Des éléments de diagnostic à étayer

Si certaines raisons telles que les problématiques d'accessibilité ou les contraintes du dragage paraissent assez largement identifiées comme des contraintes majeures qui affectent le développement et l'attractivité du port de Bordeaux, le CESER aurait apprécié bénéficier d'éléments de diagnostic chiffrés et d'analyses plus étayés, dans les documents qui lui ont été soumis, permettant de mieux saisir et les différentes raisons de la baisse de trafic et de la perte d'attractivité du port de Bordeaux.

La forte part du trafic du GPMB liée au transport d'hydrocarbures et de céréales (près de 70 % de l'activité globale), est sans doute un élément d'appréciation important. Cette particularité encourage de nouveau la nécessité d'une approche prospective en raison de l'évolution des modèles de développement économique et des questionnements environnementaux à articuler.

Dans cette perspective, le document proposé aurait mérité un approfondissement des éléments de diagnostic et une réelle explicitation du contexte, afin que l'on puisse mieux apprécier les possibilités réelles en matière de diversification, d'évolution des activités et de dépassement des contraintes actuelles...

### Des enjeux fonciers à expliciter

La question des réserves foncières et l'enjeu de la maîtrise du foncier sont présentés à juste raison comme des atouts mais également comme des enjeux majeurs pour le devenir du port de Bordeaux.

Cette préoccupation rejoint l'alerte pointée dans le rapport précité de la Section du CESER, au vu de l'augmentation projetée du trafic maritime mondial<sup>5</sup> et de la pression qui pourrait en découler sur les zones portuaires et alentours. Si le CESER est attaché à l'objectif de préservation et de développement d'une activité industrialo-portuaire forte, cela nécessite toutefois d'engager une adaptation des infrastructures et des activités, et pose évidemment la question de l'espace disponible pour déployer celles-ci. L'intégration des filières industrielles et portuaires est du reste une question sensible, du fait des nuisances pouvant être générées (nuisances sonores et/ou olfactives, poussières, impact paysager) et de l'emprise foncière

---

<sup>4</sup> Le rapport de saisine intitulé « *Pour un développement durable de l'économie de la mer en Nouvelle-Aquitaine* », soumis à l'adoption de l'Assemblée du CESER lors de la présente session plénière, sera officiellement remis à ses commanditaires le 29 avril prochain dans le cadre d'une réunion du COSOMÉNA, Comité d'Orientation et de Suivi de l'Observatoire des Mutations Économiques en Nouvelle-Aquitaine, co-présidé par le préfet de région et le président du Conseil régional.

<sup>5</sup> Les projections prévoient une croissance très rapide du transport maritime, avec un triplement probable des volumes acheminés à l'horizon 2050.

nécessaire. Ces contraintes génèrent des conflits potentiels en termes d'aménagement des espaces et d'acceptabilité sociale.

Dans cette perspective, le projet de contrat aurait pu expliciter un peu les attendus et les objectifs en la matière. Dans quelle mesure l'enjeu foncier posé est-il plutôt orienté vers l'ambition d'accroître les capacités de développement des activités industrialo-portuaires et dans quelle mesure est-il par ailleurs identifié comme une source possible de refinancement du GPMB compte tenu des réserves dont la vocation pourrait évoluer pour partie ?

### Une attention particulière à porter aux enjeux environnementaux et de sécurité maritime

Si la problématique environnementale est abordée à plusieurs reprises dans le document qui nous est soumis, il convient sans doute de mieux mesurer le cadre environnemental spécifique et exceptionnel dans lequel s'inscrit ce contrat de partenariat. Faiblement urbanisé, assez peu industrialisé comparativement aux autres estuaires français (Loire, Seine), l'Estuaire de la Gironde présente un environnement naturel varié et des paysages remarquables. Ces milieux abritent encore de nombreuses espèces rares.

Rappelons-le, aucun plan de développement ou de redéploiement industrialo-portuaire ne saurait faire abstraction de la localisation des implantations et des caractéristiques intrinsèques, qu'elles soient géographiques ou écologiques. Par nature, leurs effets induits (influence des marées, « bouchon vaseux » généré par une forte concentration de sédiments fins en suspension, etc.) conduisent à des opérations quotidiennes de dragage et de clapage<sup>6</sup> dont l'impact sur le milieu et sur la qualité des eaux fluviales et littorales est loin d'être neutre. En outre, les multiples vulnérabilités que connaît l'estuaire de la Gironde constituent des sujets de forte préoccupation (impact écologique du risque d'inondations accru par le développement des activités, impact sur la biodiversité marine, fluviale et côtière, etc.).

Ainsi, la question de l'entretien du chenal d'accès ne saurait être appréciée uniquement au regard des contraintes techniques et financières qu'il suppose : dans un espace où la baisse de débit est constatée et dans la perspective de prise en compte du réchauffement climatique, le « coût du dragage » pour maintenir l'opérationnalité du port, au-delà du seul coût financier, doit nécessairement intégrer les coûts et impacts environnementaux...

Les pressions de dragage entraînent en effet des dommages physiques conséquents (turbidité, extraction de matériaux, phénomènes d'érosion) et des perturbations biologiques comme la mortalité d'espèces. Le transport maritime exerce des pressions significatives sur la biodiversité via les perturbations sonores, les déchets marins, les collisions avec la faune, l'introduction de substances dangereuses et d'espèces non indigènes.

Le CESER note favorablement, dans le projet de délibération et de contrat, la volonté :

- de favoriser l'insertion environnementale des activités du port (gérer les espaces naturels et les risques environnementaux, respecter la biodiversité du territoire) ;
- d'accompagner la transition énergétique dans le cadre de l'activité portuaire, en s'appuyant sur la stratégie PEEPOS (Port à Energie et à Economie Positive) ;
- de développer le port à énergie positive.

Des efforts ont manifestement été consentis ces dernières années pour contenir l'impact sur les milieux, pour assurer le respect des réglementations spécifiques et sensibiliser les acteurs portuaires à la nécessaire réduction des nuisances. Sur la base d'études antérieures et de nouvelles investigations d'experts, une stratégie d'entretien du chenal de navigation et de gestion des sédiments a été élaboré et un document validé par le bureau de la Commission Locale de l'Eau du Sage Estuaire, qui est actuellement en fin de parcours administratif à la suite de l'avis favorable de l'enquête publique.

Le CESER reste néanmoins en attente de mesures plus incisives, allant au-delà du simple « accompagnement », révélatrices de la prise en compte des contraintes environnementales spécifiques exprimées plus haut et misant sur un développement d'activité favorable à la transition énergétique et écologique.

Dans ce même ordre d'idée, le CESER s'inquiète fortement de l'impact du trafic maritime au regard des émissions de gaz à effet de serre. Le développement du tourisme de croisières a connu une progression très significative dans notre région comme partout en Europe au cours des dernières années et devrait voir cette

---

<sup>6</sup> Opération consistant à déverser en mer des substances (généralement, déchets ou produits de dragage).

trajectoire se confirmer<sup>7</sup>. Ainsi que la presse s'en est récemment fait l'écho, cette évolution est susceptible de générer des conséquences importantes sur les milieux. Des études sur la qualité de l'air ont été engagées afin d'évaluer l'étendue de cette pollution.

Si l'étude réalisée à Bordeaux a indiqué que le trafic de paquebots avait un impact mesuré sur les concentrations d'oxydes d'azote et de particules fines, certaines enquêtes et mesures récentes ont montré qu'un paquebot à l'arrêt pollue autant qu'un million de voitures. Si l'activité de croisière demeure assez secondaire comparativement au reste des activités du port de Bordeaux, il convient d'être particulièrement attentif et vigilant face au développement de ce type de tourisme compte tenu de ses impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie des habitants.

Or le développement de cette activité de croisières est abordé dans le contrat de partenariat (p.20), mais la problématique environnementale n'est pas mentionnée à ce niveau. Les indicateurs sont uniquement économiques. Un encouragement pourrait être donné au développement de navettes fluviales moins polluantes et mieux adaptées pour transporter vers le centre-ville de Bordeaux des passagers dont les bateaux resteraient amarrés plus en aval...

Au-delà des aspects strictement environnementaux, les problématiques sanitaires et celles liées à la sécurité maritime doivent être parfaitement prises en compte. L'actualité récente liée au naufrage du navire " *Grande America* " invite à prendre la mesure du gabarit et du tonnage de plus en plus important des bateaux circulant au large des côtes de Nouvelle-Aquitaine ou accostant dans les infrastructures portuaires. De la même façon, l'existence de sites industriels classés SEVESO, les problèmes de dispersion de particules fines des poussières dans l'air et la dangerosité de certains produits et matériaux transportés ou stockés (hydrocarbures, produits chimiques mais également céréaliers ainsi que nous le rappelle de triste mémoire l'explosion d'un silo à grains sur le site de Blaye en 1997), invitent à traiter de façon plus directe et transparente les questions de sécurité et de santé liées aux activités portuaires. Cette préoccupation doit s'exercer sans psychose mais avec pédagogie et responsabilité, dans la mesure où il s'agit par ailleurs de conjuguer une activité industrielle et résidentielle.

D'une façon générale, le CESER insiste pour que toutes ces problématiques soient prises en compte au cœur des projets d'aménagement et pour qu'une approche globale permette d'articuler dans une optique de développement durable les différentes dimensions économiques, environnementales et sociales. Celles-ci doivent être considérées comme indissociables !

En contrepoint, le rapport de la Section du CESER sur l'économie de la mer ainsi que de précédents travaux du CESER de l'ex-Aquitaine et du CESER Nouvelle-Aquitaine<sup>8</sup>, pointent un certain nombre de perspectives de développement à accompagner dans notre région autour de l'économie circulaire pour lesquelles les ports peuvent jouer un rôle de partenaires d'expérimentations, comme évoqué dans le contrat de partenariats. D'ores et déjà ont été mises en place une filière de démantèlement des navires sur le port de Bordeaux (plusieurs bateaux déconstruits à ce jour), l'installation d'une usine de recyclage des métaux et matériaux sur Bassens, qui en sont les parfaits exemples. La Section du CESER incite tout particulièrement dans son rapport à « *poursuivre la recherche, les démonstrateurs et le développement de sites d'essai de techniques moins impactantes pour les milieux* ». Le CESER dans son ensemble rappelle la nécessité d'intégrer cette dimension de l'économie circulaire dans les programmes stratégiques d'évolution du complexe portuaire et en particulier au niveau de ses circuits logistiques.

Dans cet esprit également, le CESER formule pour finir la suggestion que soit envisagé l'engagement d'une démarche ISO 26000 permettant d'inscrire résolument la réflexion et l'avenir du port de Bordeaux dans une perspective responsable au point de vue environnemental et social. Cette norme fondée sur le principe de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) est non contraignante et repose principalement sur une démarche d'auto-évaluation et de valorisation des meilleures pratiques en la matière. Elle permet pour autant de penser et de mettre en œuvre de façon volontariste l'articulation entre les principes affichés et les actes concrets en faveur d'un développement durable.

---

<sup>7</sup> En 2018, plus de 33 300 touristes croisiéristes ont fréquenté la région. Le port de Bordeaux devrait poursuivre en 2019 la progression affichée depuis de nombreuses années avec un total de 58 escales de paquebots confirmées ; un nombre qui aura plus que doublé en 10 ans.

<sup>8</sup> « *L'économie circulaire en Aquitaine : état des lieux, atouts et perspectives de développement* » (mars 2015) et « *Emploi et économie circulaire : contraintes et facteurs de développement : quels métiers, quelles compétences, quels besoins de formations, etc. ?* » (septembre 2016).

■

---

Proposition de la commission 4 « Économie »  
Président : Daniel BRAUD ; Rapporteuse : Valérie FRÉMONT

Avec les contributions des commissions :  
- 3 - « Environnement »  
Présidente : Christine JEAN ; Rapporteur : Bernard GOUPY ;  
- 5 - « Vie sociale, culture et citoyenneté »  
Président : Alain BARREAU ; Rapporteur : Éric ROUX

■

---

Vote sur l'avis du CESER  
« Contrat de partenariat et de projets 2019-2020 entre le Grand Port Maritime de Bordeaux, Bordeaux-Métropole,  
le Département de la Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine »

**138 votants**  
**Adopté à l'unanimité**

**Dominique CHEVILLON**  
Président du CESER de Nouvelle-Aquitaine