



Le Grand Port Maritime de Bordeaux est un établissement public de l'Etat. Ses missions s'inscrivent dans une logique de développement durable, alliant développement économique, respect de l'environnement et promotion d'une politique de transport multimodale.

Il représente 8620 emplois directs répartis entre activités maritimes et non-maritimes et 890 M€ de richesse dégagée (source [INSEE 2025](#)).

Il s'est engagé dans une stratégie résolument novatrice en pariant sur la réindustrialisation et la décarbonation.

Contact : Michel LE VAN KIEM

Grand Port Maritime de Bordeaux
152 quai de Bacalan
33082 BORDEAUX Cedex
T: +33.5 56 90 58 00
postoffice@bordeaux-port.fr
Site Internet : www.bordeaux-port.fr

Le point de vue du Grand Port Maritime de Bordeaux

EN BREF.

Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) est le point focal d'accueil d'industries de la **Zone Industrielle Bas-Carbone (ZIBAC) Bordeaux Presqu'île**, l'une des 11 ZIBAC en France. Ce territoire recèle de nombreux projets de réindustrialisation et de décarbonation, de grands chantiers comme la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, et des ressources géologiques et en biomasse rares.

Le Schéma Décennal de Développement du Réseau (SDDR) dans cette zone pourrait alors comprendre trois volets d'aménagement complémentaires :

- La valorisation du CO₂ *biogénique* émis par les acteurs industriels de l'association Bees-ZIP va nécessiter une puissance électrique très importante, 1 à 2 GW, pour produire des molécules de synthèse (e-fuels par exemple) ; ce potentiel est en cours d'étude dans le cadre du projet ZIBAC.
- Des terminaux du port de Bordeaux comme Pauillac et Le Verdon ont des potentiels d'implantations industrielles importants grâce au foncier disponible et à la dynamique des projets en cours de développement.
- Dans un contexte de zéro artificialisation nette (ZAN), les sites connectés au GPMB par des modes de transport bas-carbone (rail, fleuve) et utilisés dans les grands chantiers seront, demain, des zones industrielles à fort potentiel.

L'électrification ne doit pas avoir pour unique but de décarboner des processus existants, elle doit aussi permettre le développement d'une industrie « post-fossile » et souveraine tirant partie des ressources locales.



CONTEXTE

Le GPMB est porteur d'une stratégie de décarbonation et de réindustrialisation. De manière naturelle, les sites en zone portuaire présentent des atouts pour cette stratégie : ils accueillent déjà de nombreuses industries et concentrent les connexions aux différents réseaux (gaz, eau industrielle, électricité, canalisations d'hydrocarbures).

Néanmoins, la reconfiguration des espaces industriels pour préparer les transitions fait face à plusieurs enjeux :

- la réelle disponibilité de fonciers « clés en main » liée à :
 - l'occupation des espaces par des activités en fin de cycle et reposant sur des ressources fossiles
 - l'impact des contraintes réglementaires (risques technologiques, inondation, richesses archéologiques et naturelles, zéro artificialisation nette...) sur les rares espaces apparemment libres
- l'accès aux ressources clés et en particulier
 - l'eau dont les conflits d'usage devraient s'intensifier en raison du réchauffement climatique
 - **l'électricité** qui est fondamentale pour sortir des processus industriels dépendant d'énergies et de matières d'origine fossile
 - et globalement les matières premières nécessaires à la fabrication de produits manufacturés : en ce sens, la disponibilité d'infrastructures de transport massif est indispensable (quais, terminaux ferroviaires...)

C'est dans ce contexte que le GPMB présente sa vision de la trajectoire industrielle et des priorités d'investissements sur le réseau électrique.

LES RESSOURCES LOCALES, L'ECONOMIE CIRCULAIRE ET L'ELECTRICITE COMME MOTEURS DE LA REINDUSTRIALISATION EN ZONES PORTUAIRES

Dans l'objectif de répondre aux enjeux de la neutralité carbone, tout en réduisant les dépendances de la France aux matières premières étrangères, le GPMB a identifié, en élaborant son Projet Stratégique, une voie pourtant peu explorée : la valorisation optimale des ressources locales.

En étant à proximité de la plus grande forêt d'Europe continentale exploitée et de la plus grande Région agricole française, le GPMB peut ainsi s'appuyer des ressources importantes issues de la biomasse et sur les activités industrielles qui en découlent. Dans une logique d'écologie industrielle territoriale (EIT), le GPMB a formé un collectif d'industriels partageant la volonté de décarboner et d'améliorer leur compétitivité en se projetant dans un monde « post-fossile ». C'est ainsi qu'est née l'association BEES-ZIP et la réponse collective à l'appel à projets ZIBAC lancé par l'ADEME.

Ce projet ZIBAC Bordeaux Presqu'île consacre principalement trois zones industrielles : la Presqu'île d'Ambès (33), Biganos (33) et Bussac-Forêt (17). Un total de 2,6 Mt de CO₂ est émis par an dans ces espaces, avec 1,7 Mt d'origine biogénique ce qui confirme le potentiel d'économie circulaire du territoire. En effet, environ 300 kt d'hydrogène bas-carbone pourraient être nécessaires pour valoriser ce CO₂ biogénique et fabriquer des molécules de synthèse et notamment des électro-carburants pour l'aviation (e-SAF). Par ailleurs, la volonté collective y est aussi de réduire les émissions de CO₂ fossile de 93% à l'horizon 2050.

La **Presqu'île d'Ambès** est la zone ciblée pour ces objectifs : un besoin de 1 à 2 GW de puissance électrique y serait alors nécessaire.



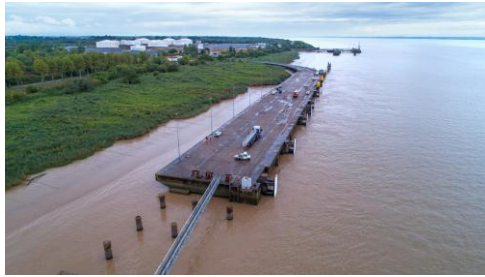
Bec d'Ambès – crédits D.Trentacosta

Néanmoins, le potentiel d'économie circulaire et de réindustrialisation n'a pas été totalement exploré dans le cadre de ZIBAC. En effet, le GPMB est très sollicité pour de nouvelles implantations industrielles.

Parmi celles-ci, on retrouve les activités en lien avec le stockage d'énergies (batteries) comme le projet EMMÉ sur le terminal de Blanquefort-Parempuyre, ou encore avec le recyclage par pyrolyse. Ces activités sont électro-intensives et requièrent de l'espace.

Le **terminal portuaire de Pauillac** présente alors un intérêt majeur. Une activité de stockage d'hydrocarbures (d'origine fossile) y est présente et quelques espaces fonciers sont encore disponibles. Une ligne existante de 63 kV permet

de prévoir le branchement électrique à quai de navires (paquebots) avant 2030, projet BENAQ, mais aussi l'implantation de procédés industriels décarbonés dans un futur proche (2030-2040).



Terminal de Pauillac – poste 700 – crédits S.Barthélémy

Le site du **Verdon sur Mer** est positionné pour accueillir les chantiers de construction des éoliennes en mer. Les quais devront être renforcés pour permettre la manutention d'éléments pouvant dépasser la dizaine de milliers de tonnes. S'il est positionné dans le cadre du projet AWE pour accueillir et assembler des flotteurs d'éoliennes en mer, le GPMB prévoit aussi d'y traiter l'ensemble du cycle de vie de ces éoliennes et en particulier leur démantèlement et la réutilisation de leurs composants. Découpes, broyages, pyrolyses pourraient être des procédés implantés au Verdon sans attendre la fin de vie des futures éoliennes : des grands éléments (avions, éoliennes terrestres, navires) pourraient y être déconstruits à moyen terme. D'autres implantations industrielles favorisant l'usage de l'électricité décarbonée sont par ailleurs en cours d'instruction.



Site du Verdon sur Mer – crédits Pléiades Néo Airbus DS

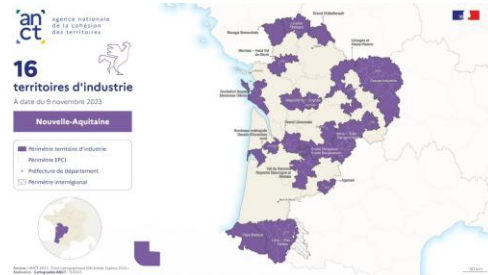
LA NECESSITE DE PREPARER DES ESPACES INDUSTRIELS CONNECTES AU PORT DE BORDEAUX

La réindustrialisation de la France sera contrainte par la disponibilité de fonciers notamment en zones portuaires. La zéro artificialisation nette rajoute des limites supplémentaires.

Néanmoins, il faut parvenir à développer d'autres sites industriels, idéalement labellisés « clés en main », le long des fleuves (Garonne, Dordogne, canal latéral de la Garonne) ou

connectés à des lignes ferroviaires, pour garantir une logistique bas-carbone et performante.

A cet égard, le GPMB et les agences de développement (Invest In Bordeaux, ADI Nouvelle-Aquitaine) travaillent ensemble pour identifier de nouvelles zones à fort potentiel logistique et industriel, et il serait pertinent d'intégrer très tôt Enedis et RTE à cette collaboration. Les Territoires d'Industrie de Nouvelle-Aquitaine ont naturellement vocation à faire partie de ces zones à étudier en priorité.



Localisation des Territoires d'Industrie de Nouvelle-Aquitaine – source ANCT

De la même manière, les fonciers qui seront utilisés par les grands chantiers comme celui de la ligne ferroviaire à grande vitesse ont l'avantage d'être interconnectés au port par un mode de transport bas-carbone (rail ou fleuve). Ils doivent également être intégrés dans les priorités d'aménagement électrique.

MUTUALISATION DES RACCORDEMENTS

Les demandes de raccordement doivent pouvoir être mutualisées au niveau d'un territoire. Cette démarche nécessite des choix clairs partagés entre l'Etat et les Régions afin de faire ressortir des zones cibles prioritaires sélectionnées sur la base d'une matrice (ressources, potentiel, stratégie) objectivement débattue.

Il sera parallèlement nécessaire de formaliser le partage de responsabilités entre les acteurs et en particulier la possibilité d'organiser des collectifs entre les porteurs de projets et les acteurs publics locaux dans une démarche de groupement.

A cet égard, l'identification de sites prioritaires pilotes devrait pouvoir être organisée autour d'un groupement d'acteurs locaux capables de mettre en avant les enjeux de mutualisation du réseau. Cela pose également l'enjeu d'ouvrages mutualisés et de mécanismes incitatifs permettant de maximiser la synergie autour de ces grands canaux.

La Zone Industriale-Portuaire (ZIP) du GPMB est candidate pour être une zone prioritaire pilote. En ce sens, le partenariat tissé en 2025 entre l'association Bees-ZIP et RTE démontre cette volonté de mutualiser les besoins d'ordre électrique et de coconstruire les outils

(financements, recueil des besoins...) permettant le développement adapté du réseau.

Cette démarche de mutualisation favorise en outre la capacité de dégager des objectifs partagés en termes de dimensionnement futur des besoins permettant à terme de sécuriser les projets de raccordement.

CONCLUSION

Le SDDR représente un véritable enjeu d'aménagement des territoires. La capacité d'amener la puissance électrique adaptée aux industries d'aujourd'hui et de demain et à des prix compétitifs sera fondamentale pour maintenir la France dans le peloton de tête des puissances économiques.

L'identification par l'Etat de zones industrielles prioritaires, les ZIBAC et dans une moindre mesure les Territoires d'Industrie, permet d'orienter le SDDR. Néanmoins, dans une logique de souveraineté nationale, une attention particulière pourrait être donnée aux projets valorisant les ressources locales et notamment les co-produits issus de l'exploitation de la biomasse abondante dans le Sud-Ouest.

Le GPMB se tient ainsi à la disposition de RTE pour étudier tout projet de renforcement ou d'aménagement de réseaux électriques favorisant la réindustrialisation du territoire aussi bien en zones portuaires qu'en dehors. Le développement d'une toile industrielle disposant de toutes les utilités (dont l'électricité et les logistiques bas-carbone) pour être compétitive et résiliente devra se mener en équipe aux côtés des services de l'Etat et des collectivités territoriales.

