

Aménagement du territoire et Économie



# PORT DE BAYONNE

Charte d'accueil des entreprises



RÉGION  
Nouvelle-  
Aquitaine

PORT DE  
BAYONNE

*investissons aujourd'hui, dessinons demain*



“

*La Charte d'accueil des entreprises constitue un véritable outil d'aide à la décision et de concertation qui permettra de répondre aux enjeux de développement du port. Industriels, Collectivités partenaires du port : cette Charte est la vôtre !*

## ÉDITO

### CETTE CHARTE EST LA VÔTRE !

C'est une évidence, les entreprises jouent un rôle essentiel dans le dynamisme de nos ports régionaux de commerce, et de celui de Bayonne en particulier, qui appartient à la Nouvelle-Aquitaine depuis 2006. En effet, sur 4 communes, 2 communautés de communes et 2 départements, bordé naturellement par le littoral et l'estuaire, inséré dans le tissu urbain, le port de Bayonne développe ses activités et ses projets en concertation avec le territoire qui l'entoure et qu'il irrigue, lui aussi. Et c'est, je crois, grâce à cette nouvelle gouvernance ouverte et partagée, instaurée par la Région, que le Schéma Directeur d'Aménagement du port de Bayonne a été voté et adopté à l'unanimité en 2013 par l'ensemble des collectivités réunies, précisant notamment le projet de développement économique du port, dans toute sa diversité, suivant les filières et les secteurs.

En outre, la rareté du foncier à vocation économique sur le port de Bayonne et la proximité avec les espaces naturels et urbains de l'agglomération introduisent un réel besoin de réflexion quant à la pertinence pour le territoire local et régional de l'implantation d'une activité industrielle ou logistique. Car il s'agit là, d'une autre évidence : le port ne peut se développer qu'avec l'acceptabilité sociale de ses activités, mais aussi à condition que les usages et aménagements limitrophes soient compatibles avec l'activité du port.

Et puis, bien que le port soit un formidable outil de report modal, œuvrant en faveur de la transition écologique et énergétique, bien qu'il crée des emplois à forte valeur

ajoutée grâce aux activités de transformation qu'il accueille sur son foncier, bien qu'il contribue à la ré-industrialisation possible dans les secteurs stratégiques en tant que porte d'entrée du territoire, le port doit sans cesse améliorer son intégration urbaine et environnementale, et faire connaître ses activités et projets, pour que les villes et la population s'approprient leur port et en soient fières. C'est tout notre enjeu.

Ainsi, la Charte d'accueil des entreprises constitue un véritable outil d'aide à la décision et de concertation qui permettra de répondre aux enjeux de développement du port. Industriels, collectivités partenaires du port : cette Charte est la vôtre ! En complément du soutien apporté aux acteurs économiques par les différents dispositifs et vecteurs européens et régionaux, la volonté de concertation, inscrite dans la Charte et organisée entre les différents partenaires, est le gage d'une forte Responsabilité Sociétale des Entreprises, d'un développement durable des activités du port et de son intégration dans le territoire. Au-delà des échanges que la Charte favorisera, je souhaite aussi qu'elle fasse émerger des projets économiques durables, innovants et qu'elle facilite les initiatives économiques présentes et à venir en faveur du développement économique du port de Bayonne et de son hinterland.

**Alain ROUSSET**  
**Président de la Région Nouvelle-Aquitaine**



## LES PARTENAIRES



## UNE CHARTE POUR DYNAMISER L'ÉCONOMIE DU PORT

La présente charte formalise la volonté des signataires :

1. De se fédérer autour du projet de développement du port.
2. D'organiser le processus d'accompagnement et de développement des projets économiques pour une implantation dans les espaces portuaires et limitrophes.





## PRÉAMBULE

### CONFORTER DURABLEMENT L'ACTIVITÉ DU PORT

Le port de Bayonne, étroitement lié à son hinterland, est un équipement économique vital pour le dynamisme, l'aménagement et la promotion du sud Aquitain. Parce qu'elles le reconnaissent site d'intérêt majeur, les collectivités territoriales se sont organisées pour participer collectivement à son développement. Propriété de la Région Nouvelle-Aquitaine depuis 2006, le port de commerce est concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie Bayonne Pays Basque. Il revient au Comité Stratégique Territorial (CST), instance de gouvernance qui réunit toutes les collectivités et structures concernées, de définir les stratégies de développement du port.

En décembre 2013, le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, le Conseil départemental des Landes, l'Agglomération Côte Basque Adour, la Communauté de Communes du Seignanx, les Communes d'Anglet, de Bayonne, de Tarnos et de Boucau et la Chambre de Commerce et d'Industrie ont adopté le Schéma Directeur d'Aménagement 2013 – 2023 (SDA) qui dote le Port et son environnement immédiat d'une vision stratégique partagée en matière d'aménagement et développement à moyen terme.

La charte d'accueil des entreprises est un outil opérationnel de mise en œuvre des orientations du SDA en matière d'implantation et de développement de projets économiques, qui s'applique dans le périmètre du SDA. Portés par l'ambition de conforter durablement l'activité du port, reposant sur des objectifs communs de développement, les partenaires locaux ont défini la politique d'accueil des entreprises dans les espaces portuaires et limitrophes pour faire vivre ensemble ville et port. Ils entendent renforcer l'attractivité du port et faciliter le développement de l'économie portuaire en intensifiant une gouvernance portuaire partagée. Ce processus d'accompagnement performant des porteurs de projet est complémentaire au CST.

Le port de Bayonne est un port industriel et commercial. Neuvième port français jusqu'en 2011 avant la chute de ses trafics, impacté par une croissance mondiale au ralenti, les difficultés rencontrées par certains de ses clients et un contexte fortement concurrentiel entre les ports français et européens, il a généré un trafic maritime annuel moyen de 2,3 Mt de 2015 à 2021. Il tire prioritairement ce volume de trafic d'un positionnement





*Port d'estuaire, long de six kilomètres entre l'embouchure de l'Adour et le pont Henri Grenet, le port de Bayonne est pleinement inscrit dans l'agglomération urbaine basco-landaise et son développement intègre les interrelations ville-port pour offrir aux industriels les moyens de se développer dans le respect de leur environnement et aux riverains la connaissance du risque et l'acceptation des activités portuaires. Atout du port, sa situation urbaine permet aux entreprises et aux salariés de bénéficier d'une offre de services à proximité. Bien que très artificialisé, l'estuaire présente un capital environnemental (biodiversité, milieux, paysages...) que le port entend préserver et valoriser dans son développement.*

fort sur des filières telles que la sidérurgie, la chimie, les céréales, les engrais... Dans une période charnière, fort d'un projet portuaire, d'une politique d'accueil affirmée et d'équipements et services compétitifs, le port de Bayonne adopte une stratégie de prospection offensive. Il porte l'ambition de voir de nouveaux projets créer des trafics supplémentaires.

Le port de Bayonne est positionné au sein d'un territoire sud Aquitain économiquement très attractif, tirant son dynamisme d'un tissu industriel et agricole puissant et diversifié et d'un bassin de population de près d'un million d'habitants. Son positionnement est d'autant plus stratégique qu'il se situe à 30 kilomètres de la frontière franco-espagnole sur un axe européen de circulation en devenir, le corridor Atlantique Eco Fret n°4 reliant la péninsule ibérique à l'Europe du nord, ce qui augure de grandes perspectives de développement. Port de vracs et de fret conventionnel, multimodal, à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports ferroviaires, le port de Bayonne est au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement et de distribution de son hinterland. Port d'estuaire, long de six kilomètres entre l'embouchure de l'Adour et le pont Henri Grenet, le port de Bayonne est pleinement inscrit dans l'agglomération urbaine basco-landaise. Son développement intègre les interrelations ville-port pour offrir aux industriels les moyens de se développer dans le respect de leur environnement et permettre aux riverains d'avoir une meilleure connaissance de son rôle et de ses activités favorisant ainsi une plus grande acceptabilité de celles-ci. Atout du port, sa situation urbaine permet aux entreprises et aux

salariés de bénéficier d'une offre de services à proximité. Bien que très artificialisé, l'estuaire présente un capital environnemental (biodiversité, milieux, paysages...) que le port entend préserver et valoriser dans son développement. Considérant la situation actuelle du port et sur la base de son Schéma Directeur d'Aménagement :

- le port adopte un modèle de développement et d'aménagement compatible avec son environnement. Les partenaires seront vigilants afin d'assurer la cohabitation des activités économiques et humaines.
- les partenaires locaux adoptent une politique ambitieuse d'accueil d'activités sur son territoire, cohérente avec les stratégies économiques des territoires.

La priorité est d'assurer un avenir durable au port qui doit passer par un accroissement du trafic portuaire comme objectif prioritaire d'accueil des activités.

Conscient de la rareté du foncier portuaire, le port actionne les leviers pour garantir un accueil à long terme des activités portuaires (utilisation du plan d'eau, compacité des aménagements, maîtrise publique du foncier, compatibilité des projets limitrophes...).

Le port entend capitaliser sur son environnement économique et ses potentialités. Le projet s'oriente en priorité vers l'accueil et le développement d'activités industrialo-portuaires et mise également sur l'émergence de nouvelles filières (conteneurs, technologies de l'océan, écologie industrielle...).





Surface : 93 ha  
 Linéaire de quai : 1.3 km  
 Nombre de grues : 3  
 (avec trémies associées)  
 A 63 : 9 km  
 Voies ferrées : Oui



## PORT AVAL

Surface : 37 ha  
 Linéaire de quai : 128 m  
 Nombre de grues : 1  
 Poste roulier : 1  
 A 63 : 13 km  
 Voies ferrées : Oui



## SAINT-BERNARD

## BLANPIGNON REDON

Surface : 15 ha  
 Linéaire de quai: 180 m  
 (360 m en 2024)  
 Poste liquide : 200 m  
 Nombre de grues : 2  
 (avec trémies associées)  
 Forme de Radoub : 100 m  
 A 63 : 5 km  
 Voies ferrées : Oui



## UN PORT, TROIS TERMINAUX

### Port-Aval

Situé en rive droite du fleuve, à l'embouchure, Port-Aval est le site industriel historique dont les premières activités sidérurgiques datent du XIX<sup>e</sup> siècle. Il offre des conditions d'accessibilité multimodale performantes (maritime/ferroviaire/routière), un contexte foncier favorable (grandes emprises) et un éloignement relatif de l'habitat qui ont permis au fil du temps à l'industrie de transformation lourde de se développer (sidérurgie, pétrochimie, céréales/engrais...). Port Aval, avec son bord à quai étendu et profond, un tirant d'eau de 10 mètres, peut accueillir des navires de plus de 20 000 tonnes. Il génère les principaux trafics maritimes de marchandises du port. Au cœur du secteur estuarien, site hors norme aux paysages ouverts, il jouxte des espaces naturels remarquables (dunes, littoral) et son caractère industriel contribue à l'identité visuelle du site. Il est aussi un témoin de l'histoire portuaire ancienne du territoire avec des éléments patrimoniaux tels que les arcatures.

### Saint-Bernard

Situés en rive droite, Saint-Bernard et son extension sont les secteurs les plus récents du port, aménagés sur l'Adour par la restructuration du banc préalablement existant. Territoire d'avenir du port pour les industries de transformation légère, Saint-Bernard présente un fort potentiel foncier d'accueil économique embranché fer et, son extension, les seules nouvelles possibilités foncières bord à quai du port (après dévoiement de la RD 309). Inscrit dans l'agglomération, son développement est à mettre en résonance

avec sa proximité urbaine. L'amélioration du lien ville-port constitue un objectif prioritaire dans le développement économique et l'acceptabilité sociale de ses activités. Le site du Moulin d'Esbouc, la Cale du Boucau ou encore la Pièce Noyée sont des sites d'articulation ville port et/ou d'intérêt écologique à intégrer dans le développement de l'espace portuaire ; tout comme les perspectives visuelles qu'offre Saint-Bernard sont à préserver et à valoriser dans la durée (vues sur la ville, les Pyrénées, l'Adour...).

### Blancpignon – Redon

Situé en rive gauche du fleuve, terminal dans la ville d'Anglet, Blancpignon – Redon présente une hétérogénéité d'implantations et de fonctions. Le secteur Blancpignon, avec son linéaire de front d'accostage étendu et très bien protégé, son tirant d'eau de 10 mètres ainsi que sa desserte ferroviaire via la voie du soufre, incarne une vocation maritime commerciale de premier ordre. Il est idéalement positionné pour traiter les trafics terrestres en lien avec l'Espagne (accès à l'autoroute au sud de l'agglomération, embranchement ferré). Le secteur Redon tire son identité portuaire du lien historique avec Blancpignon ainsi que du port de plaisance ; il présente un tissu économique plus diversifié (artisanat, petite industrie d'activités de plaisance et de glisse...) et a la particularité d'être ouvert sur son environnement urbain. La forêt du Lazaret est un marqueur affirmé de Blancpignon – Redon ; à la fois coupure verte et trait d'union entre les deux sites, elle est un élément paysager et récréatif à valoriser.



## 1. SE FÉDÉRER AUTOUR DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU PORT

**Les partenaires ont le projet commun de faciliter l'implantation et le développement des activités économiques du port de Bayonne pour assurer le fonctionnement à long terme de l'outil portuaire et favoriser le développement économique de toute une région. Pérenniser le développement du port revient à booster l'économie locale et régionale.**



## DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE PORTUAIRE AU BÉNÉFICE DE SON HINTERLAND



Facteur d'attractivité économique et territoriale, le port de Bayonne est au service du développement économique de son hinterland (aire d'influence que le port approvisionne ou dont il tire ses ressources), qui s'étend de Bayonne à Toulouse, des Landes au Pays Basque espagnol. Port multimodal, il propose des plateformes industrielles et logistiques embranchées mer/fer/route, des équipements et services portuaires. Le port permet, par exemple, à la plateforme industrielle de Lacq d'être « bord à quai » à 100 kilomètres à l'intérieur des terres, grâce à sa connexion ferroviaire.

**Le port de Bayonne est « le port de toutes les villes de son hinterland » et les partenaires locaux affirment que son développement est l'affaire de tous.** Le projet de développement portuaire se veut intégrateur et cohérent avec les dynamiques économiques locales. À ce titre, il privilégie l'implantation d'activités potentiellement complémentaires des activités déjà existantes, dans le port ou dans l'hinterland, favorisant ainsi les synergies entre entreprises. Le port de Bayonne est particulièrement sensible à l'arrivée d'activités qui permettraient de faire émerger une dynamique d'économie circulaire, avec la valorisation des ressources entre entreprises.

**Le port est un outil industriel.** Le projet de développement s'oriente en priorité vers l'accueil et le développement d'activités industrialo-portuaires. Le développement de

l'industrie lourde, qui contribue à l'essentiel du trafic de marchandises du port, doit se poursuivre en lien avec les activités déjà implantées ou l'émergence / la structuration de nouvelles filières. Aujourd'hui absente, l'industrie de transformation légère est une opportunité de croissance dont le port de Bayonne se saisit. Elle créera localement une valeur ajoutée aux produits qui ne font que transiter aujourd'hui, ainsi que des emplois directs et indirects supplémentaires.

**Le port investit pour le développement de la filière conteneur** pour accroître le trafic portuaire (espaces logistiques dédiés, outillages, réseau ferré, réseau commercial...). L'existence de marchés locaux avec qui les chaînes logistiques sont déjà actives (le bassin industriel de Lacq notamment) et la présence d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité Sud-Ouest (OFP) sont des atouts.

Le conteneur permet de proposer des offres logistiques attractives aux acteurs portuaires et d'attirer de nouveaux clients. Ces services participent à l'objectif de report modal et ouvrent le port à beaucoup plus d'entreprises du territoire.

En complément des activités industrielles et commerciales, le nautisme, la plaisance, ou encore la filière croisière sont des activités portuaires à conforter dans la durée.

“  
*Le projet de développement portuaire se veut intégrateur et cohérent avec les dynamiques économiques locales. À ce titre, il privilégie l'implantation d'activités potentiellement complémentaires des activités déjà existantes, dans le port ou dans son hinterland.*



## ACCROÎTRE LE TRAFIC MARITIME ET ASSURER L'AVENIR DU PORT

Conscients de l'attractivité territoriale et économique générée par la présence du port de Bayonne pour le sud Aquitain, les partenaires locaux entendent conforter à long terme son fonctionnement et adoptent une stratégie d'implantation économique appropriée. Le cœur de cible du port : les activités dont la proximité avec les infrastructures portuaires, l'Adour ou le plan d'eau est vitale pour leur développement.

Le modèle économique du port de Bayonne repose principalement sur les droits de port générés par le trafic portuaire, raison d'être d'un port de commerce. L'accroissement du trafic maritime est une priorité absolue qui soutiendra la pérennité du port à long terme. Guidé par cet objectif premier, le port de Bayonne accueille prioritairement des activités génératrices de trafic portuaire. Les secteurs portuaires présentant les caractéristiques optimales pour le commerce maritime (présence d'un quai et fort tirant d'eau) accueillent obligatoirement des activités génératrices de trafic.

Toutefois, certains espaces portuaires disposent d'une accessibilité nautique plus faible (absence de bord à quai, faible tirant d'eau, éloignement des rives...). Ces espaces de moindre possibilité de trafic accueillent des activités pour qui la proximité avec les infrastructures portuaires, le plan d'eau ou encore l'Adour sont nécessaires à leur bon fonctionnement (Technologies de l'océan, activités de plaisance, de pisciculture...). L'accueil de services aux

entreprises du port (formation, pôle sécurité mer...) est également possible.

L'occupation de ces espaces est donc multiple. Les partenaires locaux considèrent cette diversité économique comme un atout pour le développement du port, participant à son intégration dans la ville, et entendent gérer ces espaces par une stratégie de sélection adaptée. Les activités accueillies ne doivent à aucun moment entrer en concurrence avec le développement portuaire. Par ailleurs, des projets transitoires sans vocation portuaire affirmée peuvent être accueillis temporairement, et générer des revenus pour le port, dans la mesure où ils n'entrent pas en concurrence avec les activités portuaires et que leur implantation est de courte durée et précaire.

L'avenir du port dépend des recettes qu'il tire du trafic maritime, mais également de la valorisation de l'ensemble de ses ressources foncières.





## RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU PORT GRÂCE À UNE REVALORISATION URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE



Dans la perspective d'un ancrage durable du port dans la ville et au sein de l'estuaire de l'Adour, le port adopte un modèle de développement et d'aménagement compatible avec son environnement urbain et les populations riveraines.

Les partenaires créent les conditions d'une cohabitation durable et non conflictuelle entre les activités portuaires et les activités humaines voisines. Des principes partagés par tous concourent à l'ambition d'un développement économique durable : les projets accueillis sont soumis à des conditions d'implantation, une gestion performante des risques des activités portuaires avec la recherche dès que possible de réponses mutualisées, la sécurisation et l'amélioration permanente des accès et des flux, une concertation locale mise en place pour les grands projets... Les projets riverains du port doivent tenir compte de la présence et des problématiques de l'activité portuaire pour se développer et ne pas lui porter préjudice.

Le port, conscient de son capital environnemental, adopte un projet de développement et une politique d'accueil respectueux de ses richesses portuaires, paysagères et environnementales qui constituent une plus-value pour le site portuaire.

Le port conditionne les implantations d'activités au respect de grands principes d'aménagement pour un site portuaire qualitatif.

Le port cherche à tendre vers la mise en place d'une gestion mutualisée des ressources lorsque la synergie entre les entreprises est possible. Il souhaite se doter d'une vision globale et optimisée des problématiques des rejets, des nuisances, des pollutions, en s'engageant dans l'ensemble des démarches de cadrage réglementaire (Contrat d'estuaire, le SAGE Adour Aval...). Le port valorise les éléments patrimoniaux présents par des actions de réhabilitation, de signalétique portuaire, de communication... Il engage les études nécessaires à une bonne connaissance et valorisation de ses espaces naturels et biotopes afin de préserver les sites à valeur écologique et sécuriser les futures implantations industrialo-portuaires.

Le port encourage les projets de report modal des entreprises et contribue ainsi à réduire l'impact des flux routiers à plus grande échelle que son intégration locale. La recherche d'alternatives au mode routier est au cœur des priorités de la Région et de ses partenaires ; elle est aussi une préoccupation grandissante des entreprises. À l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports ferroviaires, le port de Bayonne doit être au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement et de distribution de l'hinterland. Pour y parvenir, l'Opérateur Ferroviaire de Proximité Sud-Ouest (OFP-SO) constitue un atout majeur pour le développement du fret ferroviaire en offrant une solution de regroupement / massification de wagons isolés provenant de plateformes industrielles

ou d'entreprises. Le développement du report modal vers les offres de transport maritime et ferroviaire du port peut engendrer au niveau local un trafic de poids lourds plus important (pour autant le trafic portuaire est minoritaire en comparaison du trafic urbain total, poids lourds et automobiles). Les partenaires tiennent compte de ces flux existants et à venir dans l'ensemble de leurs projets et travaillent à leur meilleure intégration dans l'environnement urbain.



## OPTIMISER LA GESTION DU FONCIER PORTUAIRE POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU PORT

Le port de Bayonne, confronté à une pénurie de foncier portuaire, inscrit au sein de la Charte l'ambition d'une gestion optimisée et performante du foncier pour accompagner durablement et efficacement les évolutions économiques. C'est aussi un moyen de communiquer les « règles du jeu » auprès des entreprises qui ont besoin de visibilité et de stabilité pour la réalisation de leurs activités.

Les emprises foncières du port, entourées par la ville, l'estuaire et le littoral, sont difficilement extensibles. L'achat de nouveaux terrains s'envisage dans le cadre d'une stratégie foncière et d'aménagement de moyen et long terme, potentiellement incompatible avec la temporalité courte des projets économiques. Cette situation impose sobriété et optimisation dans l'occupation des sites actuels. La densité des aménagements et des implantations économiques ainsi que la mise en synergie des entreprises dans l'utilisation d'équipements et services en commun (bords à quai, espaces de stockage, de stationnement...) sont une priorité pour le port.

La maîtrise publique à long terme du foncier est déterminante pour une gestion durable et pérenne du site portuaire. Elle garantit sur le long terme une occupation conforme aux objectifs de développement du port et l'usage des grands équipements portuaires. L'Autorité portuaire a pour objectif de mettre en œuvre avec ses partenaires les conditions d'une maîtrise publique

progressive du foncier à proximité du port. Cela implique notamment une coordination forte avec les collectivités qui réalisent leurs documents d'urbanisme (PLU, PLUI), leviers importants de l'action foncière, pouvant faciliter les projets et permettre une maîtrise des coûts et des usages du foncier.

Les plateformes industrielles et logistiques de l'arrière-port constituent également des opportunités d'implantation pour des activités portuaires. Les partenaires travaillent à garantir dans la durée la liaison ferroviaire entre le port et les bases arrière, tant sur le plan des infrastructures (rail, ITE...) que sur les services de transport (OFP).

“ (...) La maîtrise publique à long terme du foncier est déterminante pour une gestion durable et pérenne du site portuaire. Elle garantit sur le long terme une occupation conforme aux objectifs de développement du port et l'usage des grands équipements portuaires.



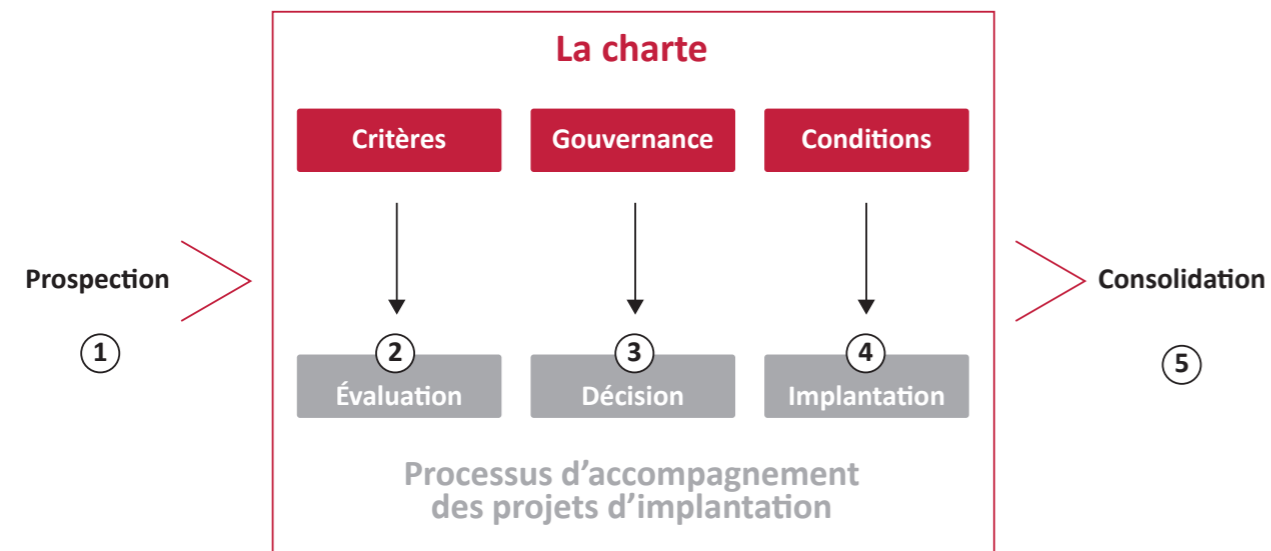




## 2. ORGANISER LE PROCESSUS D'ACCOMPAGNEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES PROJETS ÉCONO- MIQUES DANS LES ESPACES PORTUAIRES ET LIMITROPHES

Réunissant les partenaires signataires autour d'ambitions communes, la Charte d'accueil des entreprises détermine le processus d'accompagnement et de développement des projets économiques, étape par étape, et garantit au port et à ses partenaires locaux d'être :

- plus offensifs pour prospecter les grands projets ;
- mieux organisés et plus réactifs pour se positionner sur un projet ;
- exigeants vis-à-vis des projets pour un site portuaire pleinement intégré à son environnement et une interface urbaine équilibrée compatible avec le développement du port.



## UNE PROSPECTION ÉLARGIE DES PROJETS ÉCONOMIQUES, DES FILIÈRES PRIVILÉGIÉES

La priorité est de favoriser la dynamique d'implantation économique et par conséquent le trafic portuaire. Prenant en considération le contexte fortement concurrentiel entre les ports français et européens et la complexité à appréhender les marchés de demain, les partenaires privilégient une stratégie de prospection élargie vers toutes les filières participant au développement du trafic portuaire. Le port entend étudier tout projet d'implantation économique sans *a priori* sur le secteur économique.

Le port de Bayonne présente une économie portuaire organisée autour de cinq filières qui reflètent dans leur majorité l'économie régionale et son dynamisme : la sidérurgie ; la pétrochimie ; l'agro-industrie : les céréales-oléagineux, les engrais, l'alimentation pour le bétail ; le bois – biomasse ; le BTP. Le projet de développement entend capitaliser sur ce potentiel économique.

Le projet de développement prévoit la diversification des activités économiques au sein du port et invite à une prospection ciblée également sur les industries de transformation légère (industries agro-alimentaires, bois / biomasse, BTP...), les industries à forte valeur ajoutée (Technologies de l'océan...).

Il favorise tout projet innovant des filières historiques et émergentes, tout projet accélérateur de la transition énergétique, de l'écologie industrielle, de décarbonation des activités.

Le projet de développement entend également attirer des acteurs de la logistique et structurer à terme une offre compétitive au service des entreprises (lignes maritimes régulières conteneur ou conventionnel, RoRo, services logistiques pour la conteneurisation...). La logistique de conteneurs contribue au report modal et représente donc un gain de trafic portuaire et ferroviaire.

“ (...) Le projet de développement prévoit la diversification des activités économiques au sein du port et invite à une prospection ciblée également sur les industries de transformation légère (industries agroalimentaires, bois / biomasse, BTP...), les industries à forte valeur ajoutée (Technologies de l'océan... tout projet accélérateur de la transition énergétique, de l'écologie industrielle, de décarbonation des activités.)



## UNE SPATIALISATION DES ACTIVITÉS POUR TIRER PARTI DES FORCES ET SPÉCIFI- CITÉS DES TERMINAUX DU PORT

Le vrac est un mode de transport maritime adapté aux besoins d'un grand nombre d'industriels et logisticiens implantés sur le port, quelle que soit la filière d'activité. 99 % du trafic du port est constitué de vracs solides et liquides et de marchandises conventionnelles ; le port compte sur le vrac pour développer le trafic à l'avenir. Tout secteur portuaire peut accueillir des activités générant du trafic de vrac dans la limite de ses capacités techniques (tirant d'eau suffisant, bord à quai suffisamment large...). Sur l'ensemble des sites, des bâtiments de stockage seront nécessaires pour accueillir dans les meilleures conditions les trafics de vrac.

La politique d'implantation entend respecter les orientations définies dans le SDA 2013 et ses déclinaisons par secteur. Considérant que les trois terminaux présentent des spécificités sur le plan des conditions de navigation, du potentiel économique et de l'environnement urbain, il est privilégié la spatialisation suivante des activités économiques :

- **Port Aval présente un contexte favorable au maintien de l'industrie de transformation lourde.** Le secteur Port Aval accueillera en priorité les grands projets industrialo-portuaires.
- **Le projet portuaire prend pour parti de valoriser le secteur de Saint Bernard par l'accueil d'industries de transformation légère et les industries à forte**

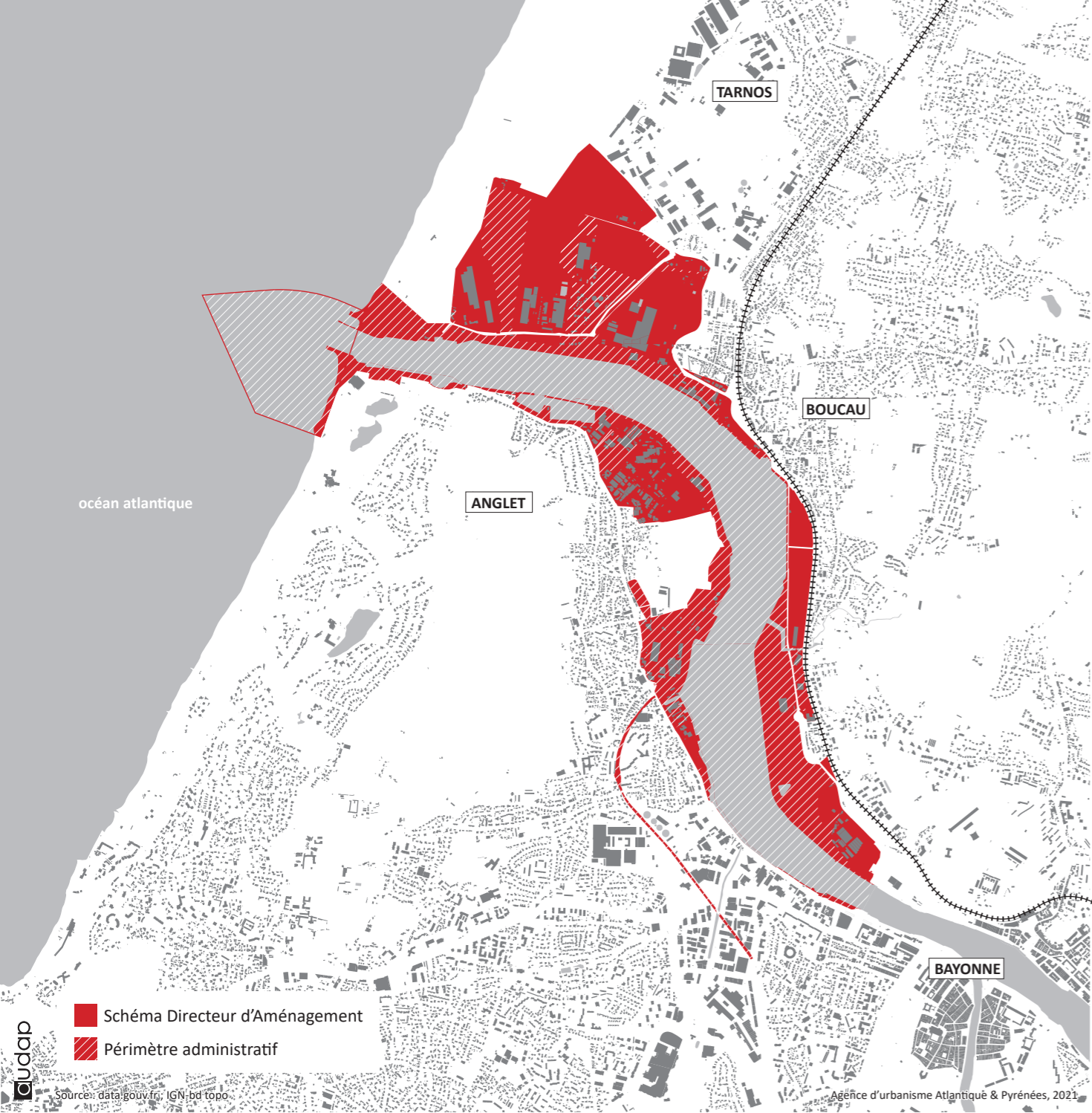
**valeur ajoutée** (Technologies de l'océan...) sans pour autant exclure les activités logistiques. Ce déploiement industriel léger est également une réponse à l'enjeu d'intégration urbaine du port dans la ville.

- **Le secteur Blancpignon permet le développement des activités conteneurs et logistiques du port de Bayonne en plus du stockage** ou de la transformation des marchandises des filières existantes (pétrochimie, céréales-engrais...). Le secteur Redon n'est pas équipé de quai maritime commercial, mais son implantation terrestre peut être mobilisée en lien avec le secteur portuaire de Blancpignon et/ou avec les activités (dont portuaires) du Redon.

“ (...) Tout secteur portuaire peut accueillir des activités générant du trafic vrac (...) Le secteur Port Aval accueillera en priorité les grands projets industrialo-portuaires (...) valoriser le secteur de Saint Bernard par l'accueil d'industries de transformation légère et les industries à forte valeur ajoutée (...) Le secteur Blancpignon est le site le plus à même d'accueillir les activités conteneurs et logistiques du port de Bayonne.







## UNE CHARTE QUI S'APPLIQUE DANS LE PÉRIMÈTRE DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT

Le périmètre administratif du port ne comprend qu'une partie des espaces à vocation portuaire. Le Schéma Directeur d'Aménagement couvre un périmètre plus large, intégrant des espaces qui ont :

- une réalité portuaire (foncier occupé par une activité portuaire) ;
- une vocation portuaire issue de la proximité avec les infrastructures, le plan d'eau ou l'Adour (foncier sous influence portuaire, inoccupé ou occupé par d'autres activités) ;
- un impact potentiel sur le développement et l'économie portuaires (compatibilité des activités et usages portuaires, économiques ou urbains).

La Charte d'accueil des entreprises s'applique aux espaces couverts par le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement du port de Bayonne, dont l'essence même est de porter collectivement une vision plus large que le seul territoire portuaire.

Le port ne pourra en effet se développer qu'avec l'acceptabilité sociale de ses activités et des aménagements limitrophes compatibles avec ses usages (portuaires, économiques ou urbains).

“ (...) La Charte d'accueil des entreprises s'applique aux espaces couverts par le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement du port de Bayonne, dont l'essence même est de porter collectivement une vision plus large que le seul territoire portuaire.



## UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE POUR UNE DÉCISION D'IMPLANTATION/ÉVOLUTION CONCERTÉE

Au sein du périmètre du SDA, les partenaires entendent porter les décisions concernant **tout projet économique significatif, nouveau ou d'évolution\***, sur un positionnement collégial et concerté avec les collectivités locales et structures parties prenantes du développement du port.

Ainsi, la Charte institue un Comité d'agrément des projets. Pour le compte du partenariat local, ce Comité est en charge d'analyser et de formuler un avis sur les projets qui lui sont soumis.

Les collectivités compétentes, notamment lorsqu'elles sont propriétaires du foncier convoité, entendent considérer l'avis collégial du partenariat pour rendre leur décision sur lesdits projets.

Les partenaires entendent réserver ce processus d'avis collégial aux projets d'activités économiques et à tout autre projet pouvant avoir un impact direct ou indirect sur le développement et l'économie portuaire.

Si la présente charte n'a pas vocation à traiter de manière exhaustive tous les projets, le Comité Stratégique Territorial (CST), instance de gouvernance multi partenariale du port, permet à tout moment d'échanger sur un projet qu'un partenaire souhaiterait voir exposer ou qui se situerait à la frontière ou en marge des principes posés par la charte. Le Comité d'agrément des projets est piloté par le

Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine. Il comprend un représentant élu (Maire ou Président ou leur représentant) ou nommé (État) des structures suivantes :

- Le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine,
- Les représentants de l'État,
- Le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques,
- Le Conseil départemental des Landes,
- La Communauté d'Agglomération Pays Basque,
- La Communauté de communes du Seignanx,
- La commune de Bayonne,
- La commune d'Anglet,
- La commune de Tarnos,
- La commune de Boucau,
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Bayonne Pays Basque.

Ce Comité n'est pas le CST. Il est composé d'élus des collectivités concernées par le projet, désignés au cas par cas en fonction des disponibilités fixées unilatéralement. Il se réunit en présentiel ou en visioconférence.

La charte institue un outil d'aide à la décision d'implantation qui permet au Comité d'agrément d'évaluer la pertinence du projet. Il permet une évaluation objective de chaque projet sur la base de critères collectivement définis (voir p.37). L'outil d'aide à la décision offre ainsi au Comité d'agrément une première lecture du projet suivant sa réponse aux orientations du SDA et à la politique d'accueil

des entreprises. Cette évaluation a pour unique objectif de poser les bases du dialogue qui doit se tenir entre les élus. L'outil ne délivre pas « de façon automatique » un avis ; *in fine* la décision appartient aux élus.

“ (...) les partenaires entendent réserver ce processus d'avis collégial aux projets d'activités économiques et à tout autre projet pouvant avoir un impact direct ou indirect sur le développement et l'économie portuaire.



\* tout projet soumis à permis de construire et/ou demandant une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) - ou équivalent - mobilisant le foncier pour une durée supérieure à 5 ans.

## UN PROCESSUS D'INSTRUCTION DES DEMANDES D'IMPLANTATION/ÉVOLUTION PERFORMANT ET ADAPTÉ AUX PROJETS ÉCONOMIQUES

Les partenaires locaux mettent en place un mode opératoire efficace pour un accompagnement qualitatif des porteurs de projet, leur permettant d'obtenir une réponse globale et concertée, dans un délai compatible avec le temps économique.

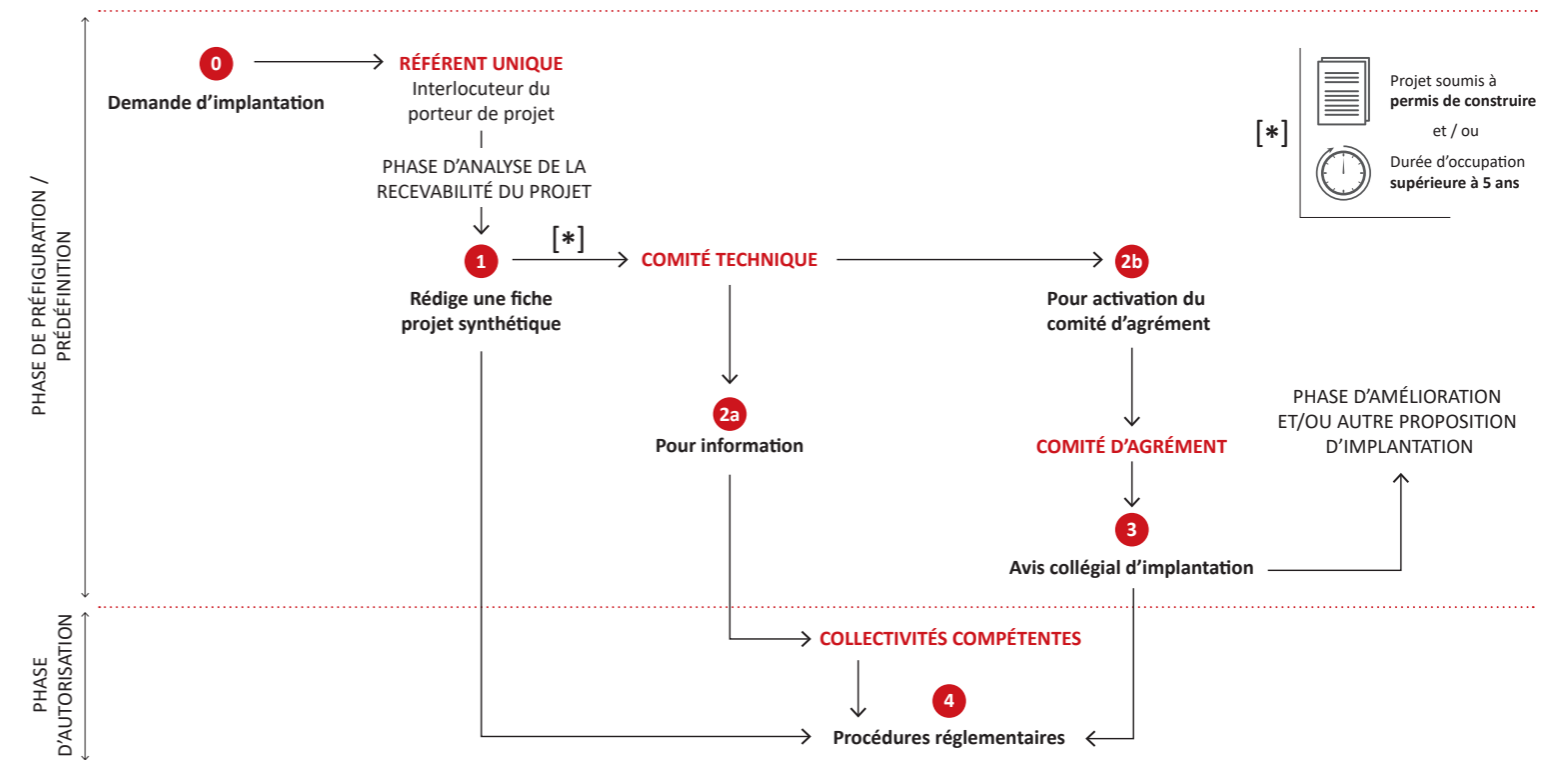
**Le schéma de principe ci-contre représente le processus d'évaluation des projets.**

Le Comité technique, émanation technique du Comité d'agrément des projets, est en charge du suivi de la procédure d'instruction des demandes d'implantation sur les espaces du périmètre de la charte. Il est piloté par la Région.

Le Comité technique se mobilise, par échanges de courriels ou réunion ou visioconférence, dans les quinze jours qui suivent la saisine du référent unique. Après s'être informé et assuré de la solidité du projet, le Comité technique prend la décision d'engager ou non le processus collégial.

En appui du référent unique, le Comité technique mesure la pertinence du projet et aide à l'identification des enjeux (urbains, environnementaux, foncier...). Le Comité technique se réunit, dans des délais courts et à la demande, pour échanger sur les étapes-clés :

- la présentation du projet le plus en amont possible,
- l'analyse technique du projet (paragraphe outil d'aide à la décision).



**0** La demande d'implantation parvient / émane des différents canaux de prospection économique ou de « gestion » foncière. La nature du foncier, de l'autorisation d'urbanisme, ou le domaine de compétence économique désigne le référent unique du porteur de projet.

**1** Le référent unique analyse la recevabilité du projet et juge de son degré de maturité avant présentation aux partenaires. Il rédige une fiche synthétique du projet qu'il soumet au comité technique :  
- Dans le cas d'un projet nécessitant le dépôt d'un Permis de Construire et/ou d'une durée d'occupation supérieure à 5 ans, par courriel, en concluant sur la suite qu'il propose au processus (2a ou 2b).

- Dans le cas d'un projet ne nécessitant pas de dépôt de Permis de Construire et/ou d'une durée d'occupation inférieure à 5 ans, par courriel, et sans attendre de retour spécifique il accompagne au besoin le porteur de projet dans ses démarches et procédures réglementaires (4).  
- Dans tous les cas, une revue de projet (à minima annuelle) permet de partager l'ensemble des projets.

**2a/2b** Sous 15 jours à compter de la saisine par le référent unique, le comité technique piloté par la Région, après avis des membres, conclut au classement en 2a) pour info ou 2b) pour comité d'agrément (par courriel ou réunion en présentiel / distanciel).

**2a** Le référent unique informe les collectivités territoriales compétentes (transmission de la fiche projet et de l'avis du comité technique) en vue d'accélérer et faciliter les procédures réglementaires à venir pour ce projet.

**2b** La Région organise un comité d'agrément et désigne un animateur qui présentera le projet.

**3** Le comité d'agrément donne un avis « favorable ou non favorable pour donner suite » au projet, éventuellement assorti de recommandations et/ou conditions.

**4** Le référent unique accompagne, au besoin, le porteur de projet dans ses démarches et procédures réglementaires, et en lien (information) avec le comité technique.





*(...) Le Comité d'agrément des projets formule un avis collégial sur les projets d'implantation et d'extension. L'avis rendu est unanime ou divisé et peut être assorti de recommandations dont le porteur de projet tiendra compte dans la définition de son projet.*

*(...) Lors du Comité d'agrément, un ou des animateurs présentent de façon neutre le projet et son analyse (grâce à l'outil d'aide à la décision). Le référent unique ne peut être l'un des animateurs ; il est pour autant présent au Comité.*

Le Comité technique adopte un comportement neutre et respecte la confidentialité requise dans ces dossiers.

Le Comité technique est également un lieu d'informations et d'échanges entre les partenaires locaux. Il se réunit à la demande d'un porteur de projet et a minima à un rythme annuel pour une revue de projets (économiques, urbains, infrastructures...) qui concerne les espaces portuaires ou limitrophes ou la vie du port.

Un référent unique assure le suivi global de la demande, de la prise de contact à la finalisation du projet d'implantation. La nature du foncier, de l'autorisation d'urbanisme, ou le domaine de compétence économique désigne le référent unique du porteur de projet.

Interlocuteur unique du porteur de projet, le référent mobilise l'ensemble des compétences nécessaires, en interne et auprès des collectivités locales, pour de l'aide-conseil dans les domaines technique, économique, financier, juridique, foncier et aménagement.

La CCI, en charge du développement du port, est le référent unique désigné pour les projets situés sur le domaine portuaire concédé.

Dans le cas d'un refus d'implantation dans les espaces portuaires, le référent proposera d'autres solutions

d'implantation ou orientera l'entrepreneur vers les collectivités ou structures adéquates.

Le Comité d'agrément des projets formule un avis collégial favorable ou non favorable pour donner suite au projet d'implantation ou d'extension. L'avis rendu est unanime ou divisé et peut être assorti de recommandations et/ou de conditions dont le porteur de projet devra tenir compte.

Le Comité est réactif dans sa prise de décision et préserve la confidentialité requise dans ces dossiers. Il s'engage à se réunir et à délivrer un avis écrit motivé sur le projet au requérant (que l'avis soit positif ou négatif) dans un délai maximal de deux mois après la réception du dossier complet de demande d'implantation/évolution. Il s'adapte à l'avancement du projet et à ses problématiques intrinsèques ; il pourra se réunir plus tôt dans le montage du projet si cela s'avère nécessaire et formuler un avis intermédiaire. Le Comité peut demander au requérant de revoir son projet si celui-ci n'était pas cohérent avec le SDA et la politique d'accueil des entreprises définie.

Pour l'instruction du projet, le porteur de projet, avec l'aide du référent unique, remplit un dossier de présentation détaillant le projet qui permet au Comité d'agrément de formuler un avis.

Lors du Comité d'agrément, un ou des animateurs présentent de façon neutre le projet et son analyse (grâce

à l'outil d'aide à la décision). Le référent unique ne peut être l'un des animateurs ; il est pour autant présent au Comité. Les animateurs font émerger l'ensemble des éléments d'expertise nécessaires aux prises de décision (économiques, financiers, juridiques, aménagement...). Le Comité d'agrément peut solliciter le requérant à présenter son projet. Le Comité d'agrément peut également solliciter toute expertise extérieure (expert industriel, environnemental, fiscal...) pour l'éclairer dans l'analyse de la demande d'implantation.

Le processus d'instruction des demandes d'implantation/évolution établi par la charte ne se substitue pas aux procédures d'autorisations réglementaires nécessaires pour l'implantation d'une activité quelle qu'elle soit, notamment les autorisations administratives émanant de l'État et des collectivités territoriales. Le porteur de projet réalise les démarches nécessaires avec l'appui du référent unique.



## UN OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION D'IMPLANTATION / ÉVOLUTION POUR UNE ANALYSE OBJECTIVE DES PROJETS

L'outil d'aide à la décision permet une évaluation objective de chaque projet sur la base de critères collectivement et préalablement définis. Les critères d'analyse traduisent les ambitions de développement du port partagés par les acteurs locaux.

L'outil d'aide à la décision d'implantation retient six critères sans ordre de priorité entre eux pour évaluer la pertinence des projets. Le dossier de présentation du projet permet de centraliser l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation.

### **Le trafic maritime**

Le port accueille en priorité des activités qui génèrent du trafic maritime. Afin d'avoir une vision précise de l'apport de l'activité sur le trafic portuaire, les éléments d'évaluation suivants sont nécessaires à l'étude du projet : tonnage / volume / nombre de bateaux / de trafic maritime actuel et estimé à court et à moyen terme.

Considérant que l'ambition prioritaire de la politique d'accueil des entreprises est d'assurer un avenir durable au port, ce qui passe par un accroissement du trafic portuaire ; dans l'analyse des projets, l'apport de l'activité sur le trafic portuaire sera déterminant dans l'appréciation du Comité d'agrément.

### **Le foncier d'implantation**

Le partenariat privilégie un développement économe en foncier. Il attend des entreprises qu'elles demandent un volume de foncier adapté à leurs besoins et proposent des aménagements compacts.

Afin d'apprécier l'effort fourni par les entreprises pour optimiser le foncier, les éléments d'évaluation requis sont la surface de foncier mobilisée, les plans de fonctionnement et d'aménagement. Le ratio trafic maritime / foncier occupé sera analysé pour les activités générant du trafic maritime.

*Nb : pour rappel, les partenaires prévoient des cahiers de recommandations afin de travailler avec le porteur de projet pour une implantation de qualité sur le site portuaire.*

### **Le caractère portuaire/maritime/fluvial de l'activité**

Les partenaires cherchent à accueillir en priorité des activités dont la proximité immédiate avec les infrastructures portuaires, le plan d'eau ou encore l'Adour est nécessaire à leur bon fonctionnement.





*(...) Les partenaires privilégient un développement économe en foncier. Il attend des entreprises qu'elles demandent un volume de foncier adapté à leurs besoins et proposent des aménagements compacts. Afin d'apprécier l'effort fourni par les entreprises pour optimiser le foncier, les éléments d'évaluation requis sont la surface de foncier mobilisée et les plans d'aménagement.*

*(...) Tout projet doit rechercher et intégrer la compatibilité des activités et usages ville/port et réciproquement. Le développement économique et portuaire doit être compatible avec son environnement, et être respectueux des richesses écologiques, patrimoniales...*

Afin de s'assurer du besoin réel de proximité avec l'environnement portuaire, les éléments d'évaluation suivants sont requis : le code NAF, des précisions sur la nature de l'activité et une note argumentée sur l'intérêt d'une implantation dans les espaces portuaires.

#### **La santé financière et l'investissement de l'entreprise**

Les partenaires privilégient l'accueil d'activités financièrement saines et présentant un risque limité pour un développement à moyen et long terme de l'activité au sein du port et les projets à fort investissement financier qui bénéficient au tissu local.

Les éléments d'évaluation suivants sont nécessaires : bilans financiers, liasses fiscales, détails du capital social, plan d'affaires à 3 ans pour la nouvelle activité, la nature et le montant des investissements, durées d'amortissement (nécessaires pour établir la durée des titres d'occupation domaniale tels que les Autorisations d'Occupation Temporaire - AOT etc.).

#### **L'impact sur l'environnement et le lien ville-port**

Tout projet doit rechercher et intégrer la compatibilité des activités et usages ville/port et réciproquement.

Le développement économique et portuaire doit être compatible avec son environnement et être respectueux des richesses écologiques, patrimoniales...

Il est attendu que toute activité candidate à une implantation/évolution respecte les réglementations en vigueur sur le plan technologique et environnemental.

Le port propose des possibilités de report modal recherchées par certaines activités. La limitation du nombre de camions et la réduction des émissions de CO<sup>2</sup> pourront constituer des éléments d'évaluation du projet. L'entreprise précisera la part des modes de transport (routier/ferré/maritime) actuelle et future.

La volonté de s'insérer le plus harmonieusement possible dans le site d'accueil du projet et le soin particulier apporté à l'intégration physique du projet seront appréciés. Les efforts de communication sur l'activité ou les actions pédagogiques devront être explicités.

Afin de s'assurer le plus en amont de la compatibilité de l'activité avec le contexte local du port ou de la ville, le référent unique, avec l'appui du Comité technique, identifiera les points de faiblesse à travailler et leurs leviers (risque technologique, risque environnemental (eau, air, biodiversité...), trafic poids lourd, bruit, odeur..., non exhaustif) et conduira avec le porteur de projet une

évaluation objectivée de ceux-ci. L'intensité de l'impact et le niveau de prise en compte peut différer suivant le terminal, le secteur géographique et/ou l'activité concernée. Le porteur de projet, aidé du référent unique, cherchera à éviter les impacts sur l'environnement ; le cas échéant à réduire ses impacts ou à les compenser et il devra proposer des mesures de limitation ou de compensation concrètes.

#### **L'impact sur l'emploi et les liens économiques avec l'hinterland**

Le partenariat favorise l'implantation d'activités créatrices d'emploi et/ou participant indirectement à conforter le tissu économique de l'hinterland du port.

Pour s'assurer de l'existence ou de l'intention du porteur de projet à créer des synergies avec d'autres entreprises du port et/ou de son hinterland, les éléments d'évaluation suivants sont nécessaires : estimation du nombre d'emplois directs et indirects actuels et à venir et la liste des entreprises potentiellement clientes/fournisseurs/prestataires dans et en dehors du port.



## UN ACCOMPAGNEMENT À LA FINALISATION DES PROJETS ET MAÎTRISE DES IMPLANTATIONS /ÉVOLUTIONS

Dans le cas de l'acceptation du projet, le référent unique avec l'appui du Comité technique, accompagne le porteur de projet dans la finalisation de son implantation pour :

- **Améliorer la cohérence du projet d'implantation/évolution avec les ambitions du port de Bayonne.**

Dans l'optique notamment d'un développement portuaire intégré et soucieux de préserver les richesses patrimoniales, environnementales et paysagères, les partenaires prévoient de se doter de cahiers de recommandations architecturales et paysagères, déclinés par sous-secteurs portuaires, qui préciseront les grands invariants en terme d'aménagement (les constructions, traitement des limites séparatives, des espaces privés et publics, des accès, des franges, des perspectives visuelles...). Ces cahiers sont un outil de négociation entre le port et le porteur de projet pour aboutir à un projet concerté et qualitatif.

- **Mettre à disposition du porteur de projet l'expertise et l'appui technique nécessaires :**

le référent pourra accompagner le porteur de projet pour lui faciliter l'accès aux expertises foncière et immobilière et démarches administratives liées, l'assister dans ses démarches d'établissement des différents contrats d'installation, services, fluides..., de dossiers

d'autorisation liés à la construction, de réalisation des études préalables et au suivi, en particulier environnemental, des chantiers, aide au recrutement et à la formation des salariés...

“

*(...) Dans l'optique notamment d'un développement portuaire intégré et soucieux de préserver les richesses patrimoniales, environnementales et paysagères, les partenaires prévoient de se doter de cahiers de recommandations architecturales et paysagères, déclinés par sous-secteurs portuaires, qui préciseront les grands invariants en terme d'aménagement (...)*









# TABLE DES MATIÈRES

<b>Edito</b>	<b>p.3</b>		
<b>Préambule : conforter durablement l'activité du port</b>	<b>p.7</b>		
Un port, trois terminaux	p.11		
--			
<b>1. Se fédérer autour du projet de développement du port</b>	<b>p.13</b>	<b>2. Organiser le processus d'accompagnement et de développement des projets économiques dans les espaces portuaires et limitrophes</b>	<b>p.23</b>
Développer l'économie portuaire au bénéfice de son hinterland	p.14	Une prospection élargie des projets économiques, des filières privilégiées	p.25
Accroître le trafic maritime et assurer l'avenir du port	p.16	Une spatialisation des activités pour tirer parti des forces et spécificités des terminaux du port	p.26
Renforcer l'attractivité du port grâce à une revalorisation urbaine et environnementale	p.18	Une charte qui s'applique dans le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement	p.29
Optimiser la gestion du foncier portuaire pour un développement durable du port	p.20	Une gouvernance partagée pour une décision d'implantation/évolution concertée	p.30
		Un processus d'instruction des demandes d'implantation/évolution performant et adapté aux projets économiques	p.32
		Un outil d'aide à la décision d'implantation / évolution pour une analyse objective des projets	p.37
		Un accompagnement à la finalisation des projets et maîtrise des implantations /évolutions	p.40

**Crédits photos**

Région Nouvelle-Aquitaine,  
Service exploitation du Port de Bayonne,  
AUDAP

**Conception**

**& réalisation graphique :**

AUDAP, Mai 2022

**Impression :**

Région Nouvelle-Aquitaine

--

**Agence d'Urbanisme**

**Atlantique & Pyrénées**

Assistance à maîtrise d'ouvrage







[www.nouvelle-aquitaine.fr](http://www.nouvelle-aquitaine.fr)

Région Nouvelle-Aquitaine  
14, Rue François de Sourdis 33 077  
Bordeaux cedex  
05 49 38 49 38