

# Le port de Bayonne: Place du port aujourd'hui et perspectives pour l'avenir

(The port of Bayonne. Its present place and perspectives for the future)

Darretche, Bernard  
CCI Bayonne Pays Basque. 50/51 allées Marines - BP 215 -  
64102 Bayonne cedex  
b.darretche@cci.bayonne.fr

BIBLID [0212-7016 (2005), 50: 2; 371-390]

---

*Après avoir exposé des données comparatives des divers trafiques du port de Bayonne depuis l'an 2000 et de l'amélioration progressive de ses installations, on constate une augmentation de l'activité générale et plus d'importance dans sa zone d'influence économique. On analyse de futures stratégies de développement –en améliorant rendement et organisation– dans le contexte de l'économie de la (euro) région.*

*Mots Clés: Bayonne. Labourd. Economie. Commerce maritime. Ports. Eurorégions. Arc Atlantique.*

*Baionako portuan 2000 urtetik izandako hainbat trafikoren datu konparatiboak eta gero eta hobeak diren instalazioei dagozkienak ere azaldu ondoren, jarduera orokorraren gehikuntza eta bere eragin ekonomikoaren eremuan duen pisu handiagoa egiaztaturik geratzen dira. Gerorako garapen estrategiak aztertzen dira –errendimendua eta antolaketa hobetzea–, (euro)eskualdearen ekonomiaren testuinguruan.*

*Giltza-Hitzak: Baiona. Lapurdi. Economía. Itsas merkataritza. Portuak. Euroeskualdeak. Arku Atlantikoa.*

*Tras exponer datos comparativos de los diversos tráficos del puerto de Bayona desde el año 2000 y de la progresiva mejora de sus instalaciones, se constata un incremento de la actividad general y un mayor peso en su área de influencia económica. Se analizan futuras estrategias de desarrollo –mejorando rendimiento y organización– en el contexto de la economía de la (euro)región.*

*Palabras Clave: Bayona. Laburdi. Economía. Comercio marítimo. Puertos. Eurorregiones. Arco Atlántico.*

## **LA CCI DE BAYONNE PAYS BASQUE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURES**

La CCI de Bayonne Pays Basque gère depuis plusieurs décennies deux concessions portuaires :

- Le port de commerce de Bayonne dont la concession lui est attribuée par l'État, mais qui vient d'être transféré au Conseil Régional d'Aquitaine dans le cadre de la loi d'août 2005.

- Le port de pêche de Saint-Jean-de-Luz Ciboure, dont la concession lui est attribuée par le Département des Pyrénées Atlantiques depuis la décentralisation de 1982.

Bien que s'appuyant sur des cahiers des charges très similaires, les deux gestions sont menées différemment pour s'adapter aux particularités locales.

Cependant, un principe général demeure constant : la gestion de ces deux concessions vise avant tout à mettre les équipements concernés au service du développement économique du territoire. C'est en effet la mission première de la CCI pour le territoire où elle développe son action, à savoir le Pays Basque nord.

Ceci signifie en particulier que la stratégie de la Compagnie consulaire est construite en prenant en compte en permanence l'impact des décisions prises sur le développement local.

Nous verrons que cet éclairage n'est pas sans conséquence sur la réalité du port aujourd'hui et demain.

### **1. L'ACTIVITÉ PORTUAIRE DE BAYONNE**

Le port de Bayonne est, selon le tonnage de son trafic maritime (de l'ordre de 4 millions de tonnes), le neuvième port de France.

C'est un port de commerce dont l'activité, malgré quelques accidents de parcours, progresse de façon régulière depuis de nombreuses années. Cette progression s'effectue en dépit de la récession de certains de ses trafics, liés notamment à l'exploitation du gisement de Lacq.

Au cours de ces dix dernières années, l'activité du port de Bayonne a connu une véritable révolution : le tonnage manutentionné est passé de 2.700.000 tonnes en 1995 à près de 4.300.000 tonnes en 2004.

Aujourd'hui le port représente 800 emplois directs dans les industries portuaires et les services. A ceux-ci s'ajoutent environ 2.500 emplois indirectes (transports, maintenance industrielle ...).

Pour mieux comprendre les raisons de cette évolution, il est nécessaire de préciser l'organisation et la nature de l'activité portuaire de Bayonne.



## 1.2. Les grandes filières de l'activité

### • La sidérurgie

Dernière née des grandes implantations industrielles sur le port, la sidérurgie est devenue en moins de dix ans, le premier trafic du port.

L'essentiel de l'activité repose sur l'aciérie électrique construite par le groupe basque UCIN en 1995. Après un passage au sein d'ARCELOR, l'usine a été rachetée par le groupe galicien AÑON.

Sous cette nouvelle impulsion, la production de l'usine, qui emploie plus de 250 personnes, est en pleine expansion. Les approvisionnements (ferrailles) s'effectuent par voie terrestre et maritime ; les expéditions de produits finis (billettes) étant exclusivement maritimes.

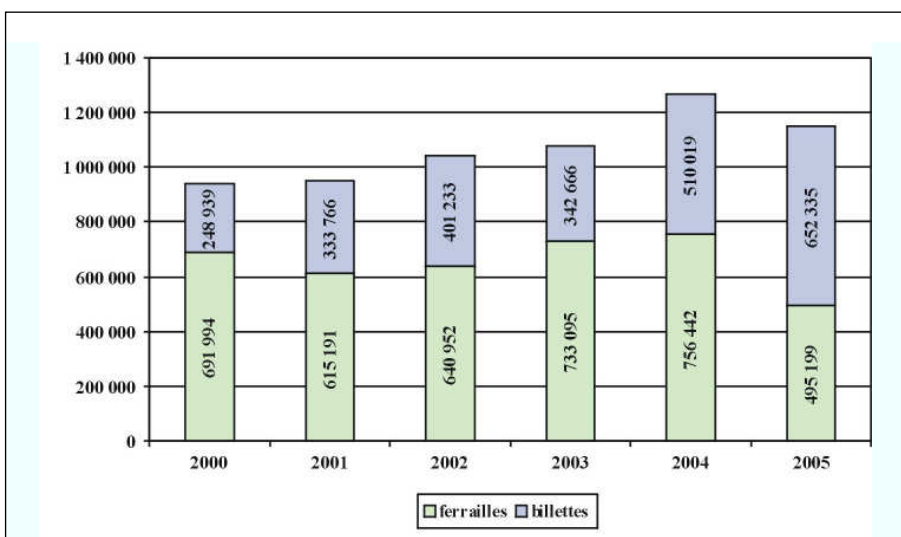


Fig. 2. Evolution du trafic SIDERURGIQUE du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

### • L'agriculture et l'agro-industrie

L'activité agricole du bassin de l'Adour génère essentiellement deux trafics majeurs pour le port : le maïs et les engrais (Fig. 3 et 4).

Le maïs, exporté vers les grandes amidonneries du Nord de l'Europe, était, jusqu'à ces dernières années le principal trafic de Bayonne, atteignant au plus fort 1,3 MT). Il connaît actuellement une forte baisse due en majeure partie à l'attraction du marché espagnol desservi par la route et à la concurrence auprès des amidonniers du maïs des pays de l'Est.

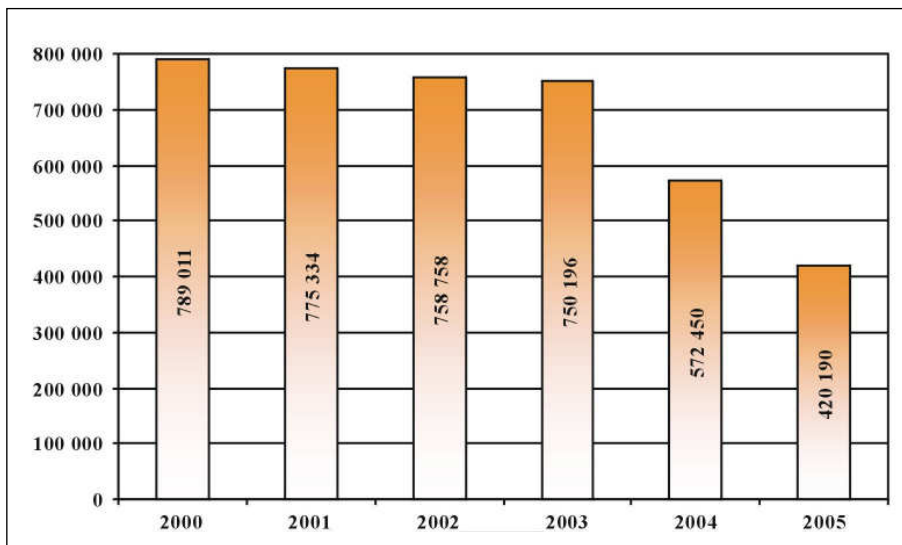


Fig. 3. Evolution du trafic du MAIS du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

Les engrais, directement liés à l'activité agricole, connaissent pour leur part une décroissance régulière mais relativement lente, due essentiellement à un usage plus économe de ces produits par l'agriculture.

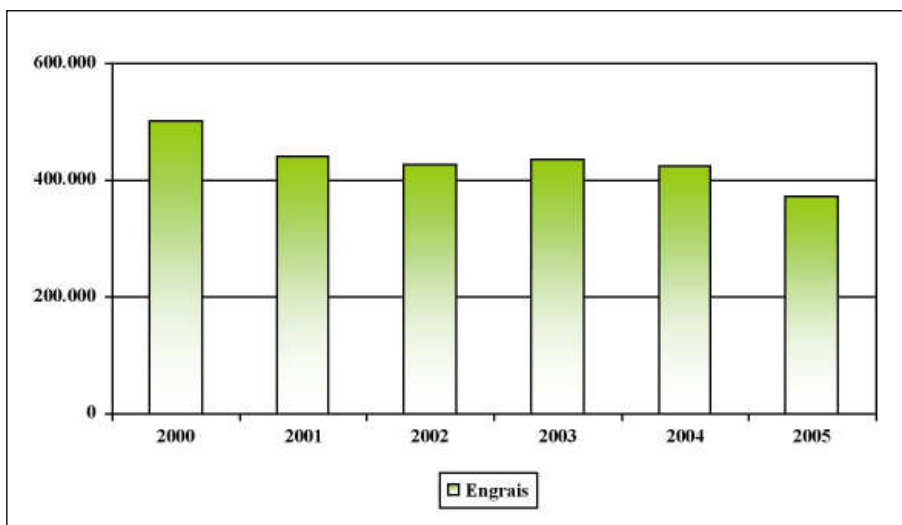


Fig. 4. Evolution du trafic EBGRAIS du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

• Les hydrocarbures

Une des particularités du port de Bayonne est le trafic en sortie du pétrole brut provenant du gisement de Lacq (Béarn). Ce produit est expédié dans la raffinerie Total de Donges via le port de Nantes Saint Nazaire. La production du champ pétrolier de Lacq diminuant, ce trafic décroît. Toutefois de nouvelles explorations sont en cours et il n'est pas fixé de terme à cette activité. Le niveau élevé du prix du baril sur le marché international est un facteur très incitatif à la poursuite de cette exploitation.

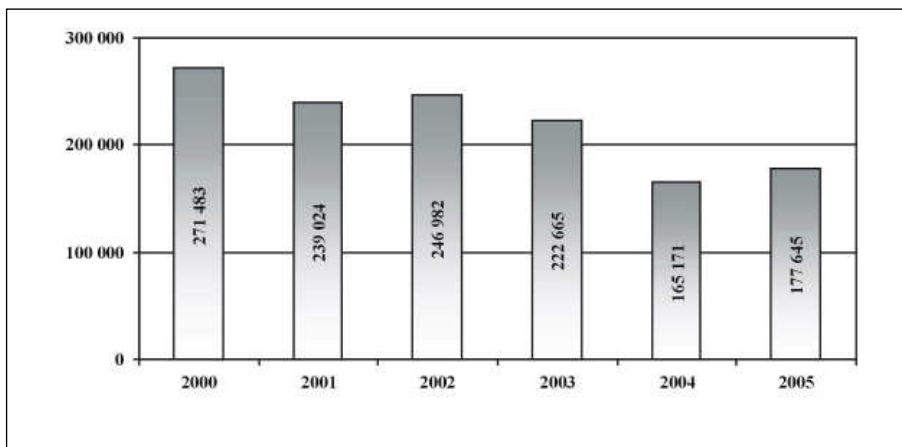


Fig. 5. Evolution du trafic PETROLE BRUT du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

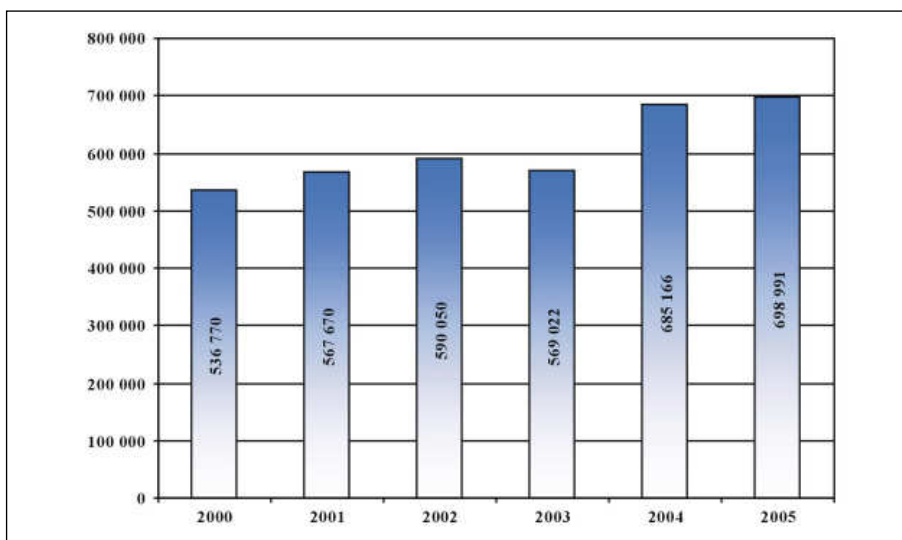


Fig. 6. Evolution du trafic HYDROCARBURES du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

Comme la majorité des ports, Bayonne alimente le marché local des hydrocarbures à travers les deux dépôts présents sur le port. Le trafic de ces produits est orienté à la hausse (Fig. 5 et 6).

#### • L'industrie chimique : soufre et produits chimiques liquides

Présente à Lacq depuis les années 60 et dans les Landes depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle, l'industrie chimique génère à Bayonne d'importants flux de trafic.

Le soufre, extrait du gaz de Lacq est à l'origine du développement du port de Bayonne avec des exportations ayant atteint dans les meilleures années 1,5 MT. Aujourd'hui les exportations de soufre décroissent au même rythme que la production de gaz (Fig. 7). Toutefois Bayonne demeure le seul terminal soufrier du Sud de la France et expédie désormais la production des raffineries d'hydrocarbures.

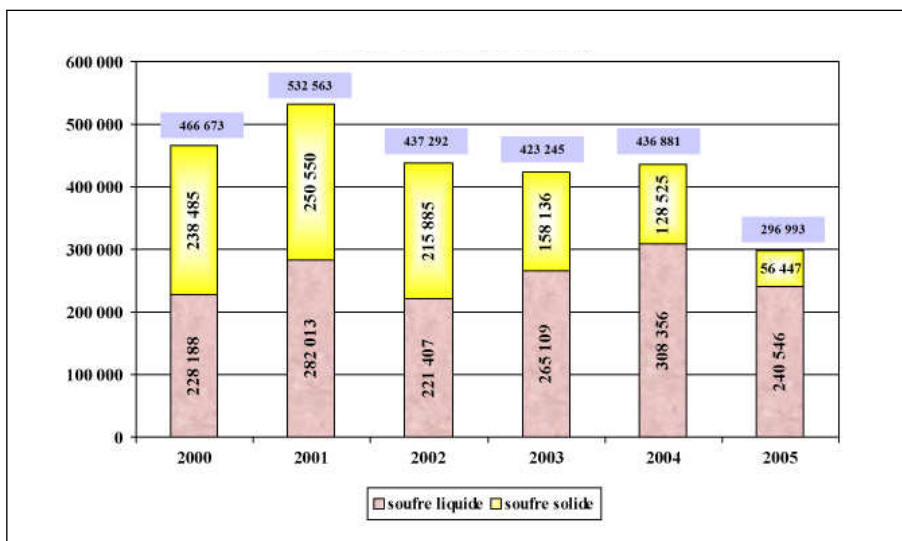


Fig. 7. Evolution du trafic SOUFRE du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

Autour du gisement gazier de Lacq s'est développé depuis une trentaine d'années un important bassin d'activités dans le domaine de la chimie (thiochimie et chimie des plastiques). Ces unités utilisent le port de Bayonne comme outil logistique, à l'import comme à l'export (Fig. 8). Grâce à la présence d'une unité de stockage de 110.000 m<sup>3</sup> spécialisée dans les vrac liquides chimiques (LBC), ce trafic connaît une expansion continue depuis son origine en 1979.

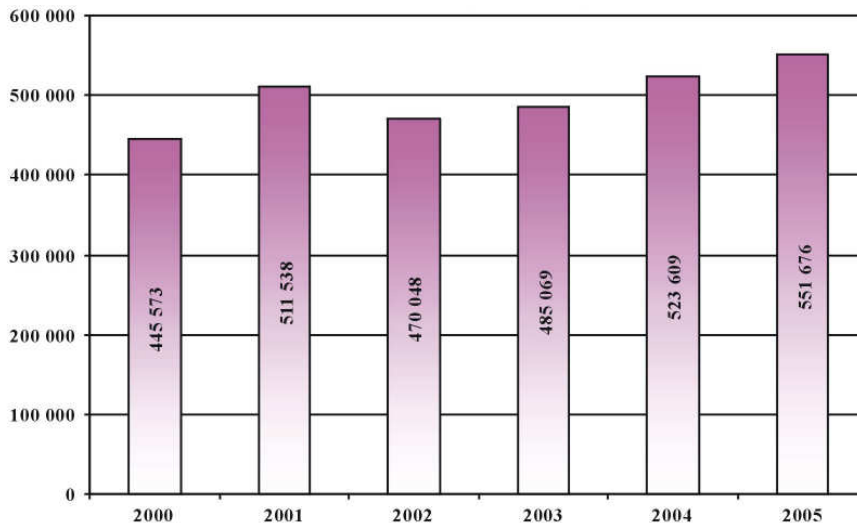


Fig. 8. Evolution du trafic PRODUITS CHIMIQUES du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

• **Trafics divers : bois, matériaux de construction, aliments du bétail**

A côté de ces grandes familles de produits, le port de Bayonne traite un ensemble de marchandises dont les plus représentatives sont (Fig. 9 et 10) :

- les bois (bois exotiques, bois des Landes et des Pyrénées)
- les aliments pour le bétail
- les matériaux de construction
- les colis lourds ou volumineux.

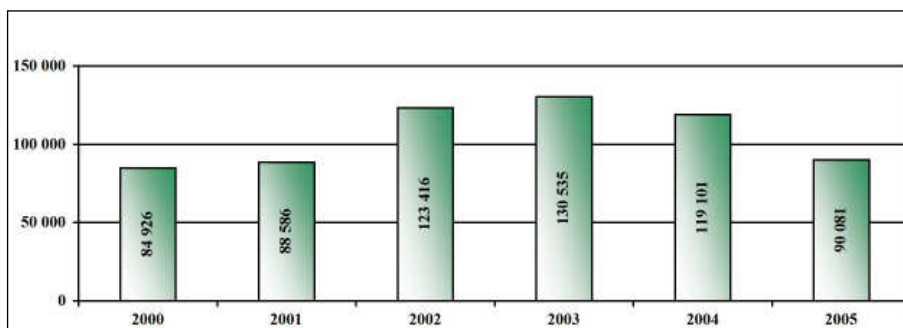


Fig. 9. Evolution du trafic BOIS du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).



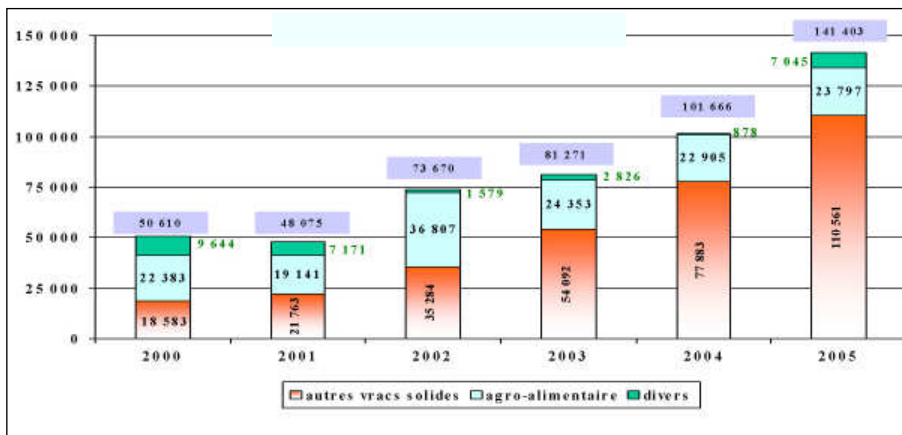


Fig. 10. Evolution du trafic AUTRES MARCHANDAISES du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

### 1.3. Une activité globalement croissante

Comme on peut le constater, les principaux produits transitant par Bayonne connaissent des évolutions contrastées. De là résulte l'évolution générale du tonnage total manutentionné qui, malgré le fléchissement enregistré en 2005, s'est révélée au cours de ces dix dernières années positive, en raison principalement du développement de la sidérurgie (Fig. 11).

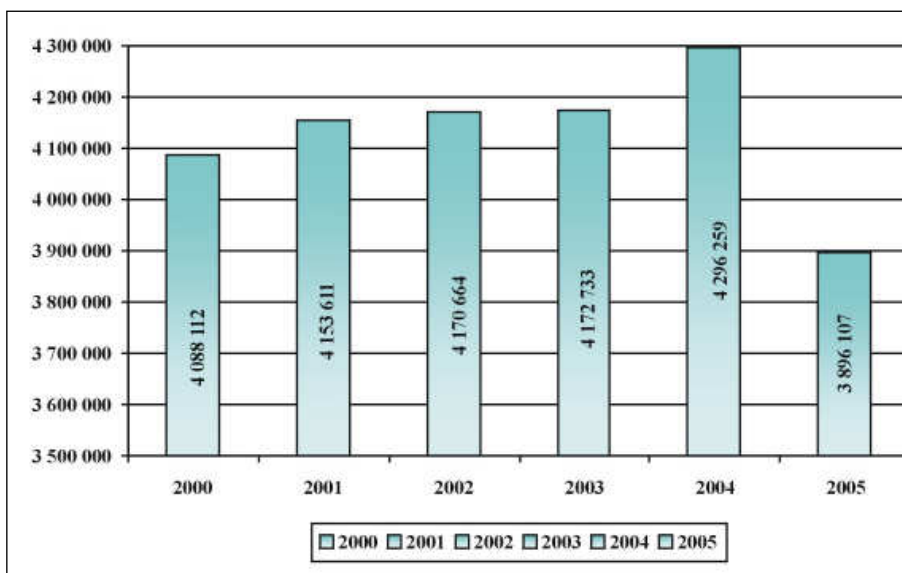


Fig. 11. Evolution du trafic total du Port de Bayonne de 2000 à 2005 (en tonnes).

Bien entendu, la CCI de Bayonne Pays Basque et les opérateurs privés présents sur le port s'emploient en permanence à rechercher de nouvelles activités, qu'il s'agisse de nouvelles implantations industrielles, de trafics générés par l'hinterland du port ou de report modal de la route vers le mode maritime.

L'action commerciale de la CCI, soutenue financièrement depuis de nombreuses années par le Conseil Régional d'Aquitaine, sera développée dans la troisième partie consacrée aux perspectives d'avenir (Fig. 12).

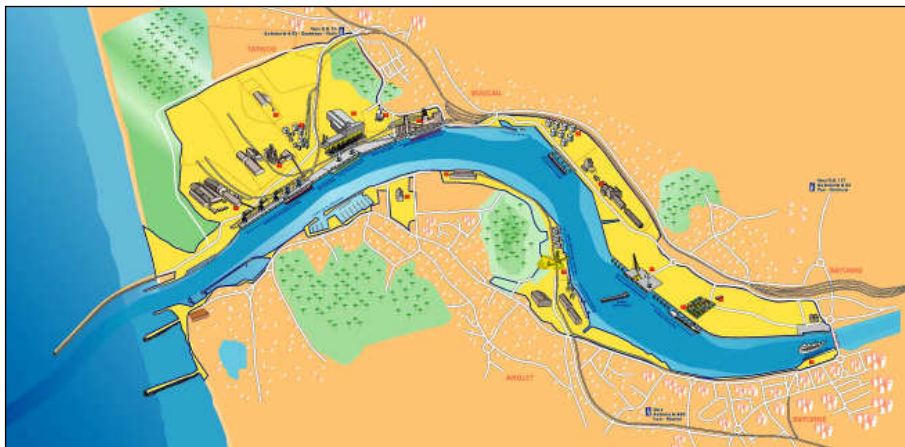


Fig. 12. Schéma général du port de Bayonne.

## 2. BAYONNE : UN PORT D'ESTUAIRE AU CŒUR DE LA VILLE

Situé au cœur de l'agglomération, le port est placé au contact direct des zones urbaines. Les installations portuaires s'étendent sur les six kilomètres de l'estuaire de l'Adour en aval de Bayonne.

### 2.1. Trois zones portuaires entre Bayonne et l'embouchure

Les installations portuaires se répartissent entre trois zones :

- la Zone de Blancpignon :

Située sur la rive gauche, la plus petite des zones portuaires couvre environ 12 hectares. Elle dispose de quatre postes à quai et de plusieurs magasins de stockage. Elle accueille les trafics de soufre, de ciment, d'aliments pour le bétail et divers trafics de bois.

Très bien reliée à l'autoroute, elle est particulièrement favorable pour les trafics destinés à la Navarre et à l'Euskadi.

- la Zone de Saint-Bernard :

En rive droite de l'Adour, c'est la plus récente des trois zones. D'une superficie de 30 hectares, elle est équipée d'un poste à quai et d'un terminal roulier (passerelle roll-on roll-off). Un magasin portuaire de 4.000 m<sup>2</sup> vient d'y être aménagé. Cette zone traite les trafics de marchandises diverses (bois, colis lourds). C'est la zone destinée à accueillir les trafics de lignes régulières que le port cherche à développer dans le domaine du conteneur ou des remorques routières.

- la Zone Aval :

C'est la plus importante en termes de superficie avec près de 100 hectares. Elle concentre la majeure partie des implantations industrielles (aciérie, stockages de produits chimiques et d'hydrocarbures, usines d'engrais, silos à céréales). Disposant de plus de 1.000 mètres de quais elle concentre 80 % du tonnage du port.

## **2.2. Une accessibilité maritime sans cesse améliorée**

Bayonne est accessible aux navires de la classe des 20.000 tonnes (environ 180 mètres de longueur et 9 mètres de tirant d'eau).

Cela n'a pas toujours été le cas : en 1960, les plus grands navires entrant au port étaient de la classe des 5.000 tonnes. Les capacités actuelles n'ont été obtenues qu'à la suite de travaux considérables réalisés depuis cette époque.

De nouvelles digues de protection, un chenal plus profond et des quais reconstruits ont permis, au cours de ces quarante dernières années, d'adapter le port à la demande des industriels et des armateurs.

Dans le même temps, le trafic était multiplié par 8, passant de 500.000 à 4 millions de tonnes.

## **2.3. Une bonne desserte terrestre**

Les trois zones portuaires bénéficient d'une très bonne desserte ferroviaire grâce à trois raccordements directs sur l'axe Nord-Sud Paris-Madrid (Fig. 13). De fait, Bayonne est un des ports français qui utilise le plus le rail pour les acheminements terrestres (5<sup>ème</sup> rang national).

Sur le plan routier, le port est raccordé à l'autoroute A63 (Bordeaux-Bilbao) au nord et au sud de l'agglomération par des voies rapides de bonne capacité. Toutefois, la desserte de la Zone de Saint-Bernard doit être améliorée par la création d'une nouvelle liaison directe (dite Rocade Nord) qui mettra les installations portuaires à moins de 4 km de l'autoroute.

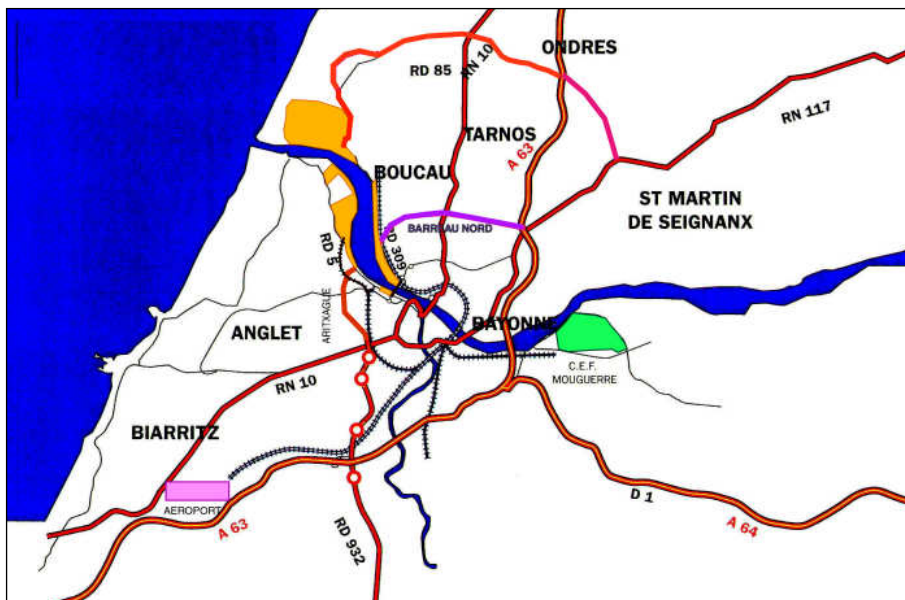


Fig. 13. Carte des accès terrestres du port de Bayonne.

#### **2.4. Une politique foncière volontariste**

Si le port dispose aujourd'hui d'un domaine couvrant environ 150 hectares, il le doit à une politique constante de la CCI de Bayonne depuis plus de 40 ans, visant à acquérir les terrains avoisinant le port dès lors qu'ils ont proposés à la vente.

La CCI estime en effet que l'accueil de nouveaux trafics et surtout de nouvelles implantations industrielles impose que le port dispose en permanence d'une réserve foncière immédiatement disponible.

Le maintien et le développement de ce patrimoine foncier n'est pas chose aisée dans une agglomération où la pression foncière est forte. Mais c'est une condition essentielle du développement portuaire.

#### **2.5. Une politique environnementale constante**

Autre objectif majeur de la stratégie de la CCI pour le port : la prise en compte des enjeux environnementaux.

Les installations portuaires sont situées au coeur même de l'agglomération, sur un territoire à forte vocation touristique. Le port ne peut donc se maintenir et se développer que si l'impact environnemental de ses activités est parfaitement maîtrisé. C'est pourquoi la CCI a entrepris depuis plusieurs années une politique très volontariste en matière environnementale.

Les principales actions en sont les suivantes :

❖ Établissement d'un plan portuaire de sécurité

Une étude de dangers a permis de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour faire face à différents types d'accidents industriels ou maritimes. Un plan général d'organisation des secours a été établi et testé par les différentes autorités.

❖ Réduction des rejets au milieu naturel

Bien qu'une étude scientifique de la qualité des eaux de l'estuaire ait révélé un impact limité des activités portuaires sur l'Adour, des équipements sont mis en place pour réduire les rejets au milieu naturel par le traitement des eaux pluviales et l'usage de bennes fermées pour les vrac pulvérulents.

❖ Renforcement des moyens de sécurité

A la suite de l'étude du plan portuaire de sécurité, des moyens complémentaires ont été mis en place, notamment deux remorqueurs neufs équipés pour la lutte contre les incendies (Fig. 14). Un renforcement des réseaux incendie présents sur le port est en cours.

❖ Charte paysagère et architecturale

Afin d'améliorer la perception du port par les habitants et de valoriser son image, une charte paysagère et architecturale définit un ensemble de règles d'aménagement des espaces et constructions portuaires.



Fig. 14. Le BALEA, nouveau remorqueur de la CCI de Bayonne Pays Basque équipé contre l'incendie.



Fig. 15. Vue aérienne de la Zone de Saint-Bernard nouvellement aménagée.

L'aspect général des installations portuaires doit s'en trouver profondément modifié au cours des années. Les récentes installations de la Zone de Saint-Bernard (Fig. 15) en sont aujourd'hui une bonne préfiguration.

❖ Mise en place d'un système de management intégré qualité, sécurité et environnement

Enfin, la CCI de Bayonne a mis en place pour ses services portuaires, un système intégré pour la qualité (ISO 9001), la sécurité (OHSAS 18001) et l'environnement (ISO 14001) pour lequel elle vient d'obtenir la triple certification, ce qui constitue une première au sein des ports français.

### **3. PERSPECTIVES D'AVENIR DU PORT DE BAYONNE**

#### **3.1. Le port dans l'Arc Atlantique : Complémentarité et concurrence**

La situation géographique du port de Bayonne est assez singulière :

- Sur le plan maritime, comme les autres ports du Golfe, Bayonne est éloigné des principales routes maritimes (axe joignant le Cap Finisterre espagnol à l'entrée de la Manche), ce qui est défavorable pour attirer de nouveaux trafics.
- Inversement, sur le plan terrestre, Bayonne se trouve sur le point de convergence de plusieurs axes majeurs Nord-Sud et Est-Ouest, au

cœur d'une région très active, traversée par des courants de trafics terrestres très importants.

C'est ce qui explique les efforts faits par la CCI de Bayonne, au cours de ces dernières années, pour tenter de détourner sur la voie maritime une partie des flux qui menacent de saturer à brève échéance les voies de communication terrestres.

Sur le plan général de la desserte de l'hinterland, Bayonne se trouve en concurrence avec ses voisins les plus proches : Bordeaux au Nord, Pasajes et Bilbao à l'Ouest. Toutefois, Bilbao (150 km) et Bordeaux (200 km) étant assez éloignés, le principal concurrent est aujourd'hui Pasajes.

Il ne faut pas oublier Sète et Port-la-Nouvelle, sur la côte méditerranéenne dont l'influence est parfois sensible à Bayonne.

La concurrence avec Pasajes se place essentiellement sur les trafics de marchandises diverses (bois notamment) et sur quelques vracs tels les engrais. Sur la grande majorité des trafics, chacun des deux ports travaille sur son marché propre en raison de la présence d'outils spécifiques : par exemple les produits chimiques liquides à Bayonne, les voitures neuves à Pasajes.

Cependant, cette situation de concurrence n'est pas figée et pourrait évoluer dans le futur en fonction des plans de développement des deux plate-formes.

Aujourd'hui, les accès à Pasajes et Bayonne limitent la taille des navires à la classe des 20.000 tonnes de port en lourd. Pasajes, dont les espaces sont saturés par le développement du trafic (près de 6 MT) a conçu un projet de re-localisation du port à l'extérieur du trait de côte.

Ce projet, s'il se réalise, affranchira le port de cette limitation des accès maritimes et lui ouvrira des perspectives de développement sur de nouveaux espaces. Pasajes envisage alors de porter alors son trafic à 13 MT.

De son côté, Bayonne ne manque pas d'atouts avec un domaine foncier étendu et une certaine marge de progression en terme d'accessibilité maritime et terrestre.

Le Gouvernement Basque et le Conseil Régional d'Aquitaine ont mis en place depuis quelques années une coopération en matière de transports et de logistique. Elle vise à coordonner les actions entreprises par les différentes plate-formes multi-modales des deux territoires et pourrait donc avoir un rôle régulateur dans ce domaine.

### **3.2. La stratégie de développement**

La stratégie mise en place par la CCI pour le port de Bayonne permet d'esquisser ce que sera le port de demain. Les principaux axes de cette



stratégie ont été définis en concertation avec les autorités locales et l'État. Ils sont au nombre de trois :

### 3.2.1. 1<sup>er</sup> axe : Améliorer la performance de l'outil portuaire

- dans le domaine des installations techniques

Au cours de ces dix dernières années, la CCI a mené une politique très volontariste de modernisation des installations portuaires pour les adapter à la demande des clients et aux évolutions des trafics : modification des digues et chenaux d'accès, construction de nouveaux quais, aménagement de zones portuaires, modernisation des équipements de superstructures.



Fig. 16.

Au total ces investissements, réalisés dans le cadre des deux derniers Contrats de Plan avec le concours de l'Union Européenne, de l'État, de la Région Aquitaine et du Département des Pyrénées Atlantiques ont représenté près de 100 M €.

Ils ont permis d'atteindre les deux grands objectifs qui avaient été déterminés : une amélioration de la sécurité des accès portuaires et une augmentation du potentiel des zones industrialo-portuaires.





Fig. 17.

Ce programme de modernisation de l'outil technique va se poursuivre par la construction de nouveaux quais sur la Zone de Saint-Bernard et la Zone Aval et par la reconstruction progressive des quais de la Zone de Blancpignon.

Parallèlement à ces travaux d'infrastructures, de nouvelles grues de manutention vont venir remplacer les outillages les plus anciens.

- dans le domaine de l'organisation

La CCI a toujours privilégié sur le port l'investissement privé : à Bayonne, lorsqu'un industriel veut faire la manutention de ses marchandises par ses propres moyens on ne lui impose pas de passer par les grues de la CCI. Résultat : 80 % des marchandises passant par Bayonne sont traitées par des terminaux privés (soufre, maïs, hydrocarbures, produits chimiques, sidérurgie).

Les outillages publics (grues, hangars) de la CCI ne sont là que pour traiter ce que le privé ne peut faire parce que le volume de trafic ne le justifie pas.

C'est une configuration unique dans les ports français, que beaucoup de ports recherchent car elle conduit à une organisation, plus flexible et moins coûteuse.

Cette caractéristique a permis au port de réussir la réforme de la manutention portuaire en intégrant dès 1992 les dockers dans les entreprises de manutention.

### **3.2.2. 2<sup>ème</sup> axe : Prendre en compte les questions environnementales**

Nous avons vu que ces questions ont été placées au premier rang des préoccupations de la CCI. De gros progrès ont été accomplis, mais il reste mettre en œuvre une part importante d'opérations de mise en valeur des installations portuaires dans le cadre de la charte paysagère et architecturale.

Le port devrait donc présenter dans quelques années une image plus en harmonie avec son environnement naturel et urbain.

### **3.2.3. 3<sup>ème</sup> axe : Développer les services offerts aux entreprises régionales**

Face au déclin annoncé de certains de ses trafics traditionnels (soufre et pétrole brut de Lacq, engrais), la CCI a recherché des activités de substitution en menant une politique commerciale de terrain auprès d'investisseurs potentiels.

Ainsi, en 1995, Bayonne emportait la décision d'implantation d'une aciérie électrique en faisant valoir les avantages offerts par le port de Bayonne : disponibilité de terrains bord-à-quai, raccordement ferroviaire.

De la même manière, la CCI a su attirer au cours de ces dernières années, de nouveaux courants de trafic : aliments pour le bétail pour la Navarre, panneaux de bois des Landes, produits chimiques, colis lourds, etc.

Parallèlement à cette recherche de nouvelles implantations ou de nouveaux courants de trafics industriels, le port s'est investi depuis plusieurs années dans une politique de diversification en recherchant la création de lignes régulières dédiées aux marchandises diverses conteneurisées ou conventionnelles.

La finalité de cette voie de développement est de permettre le report sur la voie maritime de trafics empruntant aujourd'hui le transport routier.

On sait que le développement incontrôlé du transport routier sur l'axe Nord-Sud conduit à la saturation rapide des routes et autoroutes, avec pour conséquences directes des impacts très négatifs sur l'économie régionale, sur l'environnement et sur la sécurité.

Deux domaines sont principalement explorés :

- **le transport de conteneurs maritimes** de et vers les ports hubs européens (Le Havre, Anvers, Felixtowe ...).

Pour atteindre cet objectif, il faut que Bayonne se connecte au réseau mondial des lignes de transport de conteneurs. Aujourd'hui, un industriel qui veut envoyer un conteneur en Chine doit le transporter par camion au Havre ou à Rotterdam.

Le coût de ce transport est plus élevé que celui du trajet Europe-Asie. Demain Bayonne offrira un service maritime régulier reliant Bayonne aux grandes lignes maritimes trans-océaniques.

Ce projet présente un avantage considérable : il offre un nouveau mode de transport en concurrence avec les moyens terrestres existants et il permet d'éviter le recours systématique au "tout camion" dont souffre notre région traversée par un nombre croissant de poids-lourds qui ne font que transiter par notre territoire.

- **le transport de remorques routières** ou de conteneurs depuis Bayonne vers d'autres régions européennes.

Il s'agit d'un projet difficile à mettre en œuvre, comme le montre les échecs nombreux des lignes régulières de cabotage intra-européen au cours de ces dernières années. Bayonne a d'ailleurs subi un tel échec en 2000 sur une liaison hebdomadaire avec Southampton.

Mais, à côté du fer-routage qui, malgré ses difficultés actuelles, se développera inévitablement au cours de ces dix prochaines années, le report modal sur le maritime a sa place grâce à sa flexibilité et à son faible coût d'infrastructures.

### **3.3. Le Port de Bayonne, demain**

Ces quelques lignes permettent d'esquisser l'image future du port de Bayonne.

Un port qui, sans négliger sa vocation d'origine de port industriel pour les grands trafics de masse, se sera doté de lignes régulières permettant à toutes les entreprises de son hinterland de bénéficier d'un accès proche au transport maritime.

Un port offrant aux entreprises industrielles et de services liées au transport maritimes des espaces rénovés, mieux intégrés dans leur environnement naturel et urbain.

Aux côtés des ports de Bilbao, Bordeaux et Pasajes, le port de Bayonne confortera ainsi son rôle essentiel de moteur de l'économie régionale.