

# Bordeaux et son Port

Autor(en): **Glotin, Yves**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **44 (1964)**

Heft 3: **Liaisons européennes**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886943>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# BORDEAUX

## ET SON PORT

Yves GLOTIN,

Président du Port autonome de Bordeaux

Situé au lieu même où les bateaux venus de l'arrière-pays échangeaient leur cargaison avec les navires de haute mer et où la route de l'Espagne sur l'Europe du Nord franchit la Garonne, Bordeaux était, depuis l'antiquité, prédestiné à devenir un grand centre d'échanges.

Dans le nouveau contexte économique européen où nous nous trouvons engagés, la région bordelaise constitue le carrefour naturel des relations Atlantique-Méditerranée et des liaisons Marché Commun-Afrique; la Communauté Économique Européenne contribue ainsi à confirmer la vocation traditionnelle du Port de Bordeaux comme centre commercial, par excellence, des échanges franco-africains.

Port d'estuaire, le Port de Bordeaux, situé au centre d'un réseau très dense de voies de communications a, — comme hinterland, — le quart Sud-Ouest de la France qu'il fait bénéficier de ses liaisons maritimes avec toutes les parties du monde.

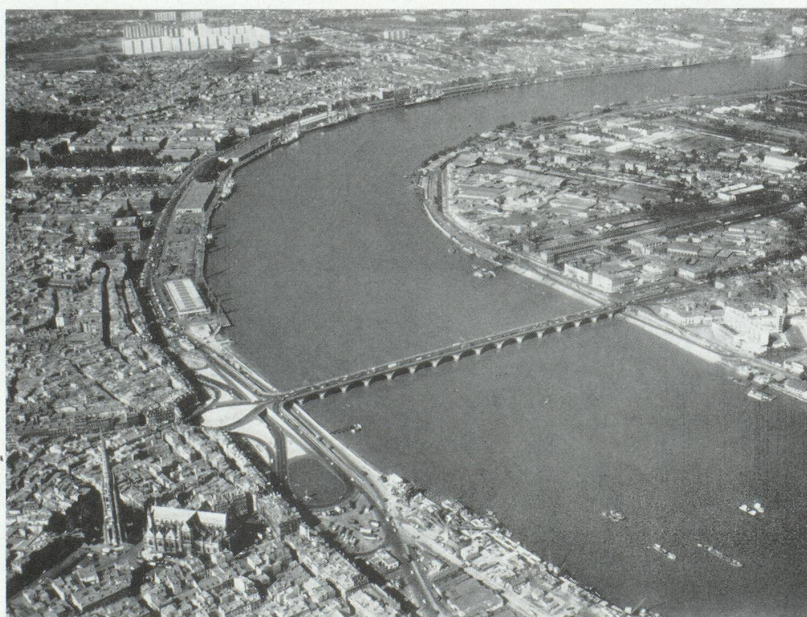
Bordeaux est, en effet, fréquenté par un nombre important de navires dont le tiers sillonne un ensemble très complet de lignes régulières qui le relie à l'Europe du Nord, aux Amériques, à l'Extrême-Orient et à

l'Afrique. Sur ces dernières lignes, les services sont très fréquents et Bordeaux se présente, en plus, comme le dernier port touché ou le premier en retour. Il assure une liaison très rapide, en particulier pour les marchandises précieuses ou pressées.

A l'heure actuelle, le Port de

Bordeaux, par son équipement, ses trafics, sa desserte, est un grand port de la façade européenne atlantique qui offre pour les marchandises qui l'empruntent, de nombreux avantages; il reçoit ou enlève les marchandises jusqu'à 100 kilomètres à l'intérieur des terres par des navires de 9 mètres de tirant d'eau et écono-

BORDEAUX. VUE AÉRIENNE DES QAIS DE LA RIVE GAUCHE





mise ainsi des transports terrestres qui sont toujours plus onéreux à la tonne transportée que les transports maritimes.

Son équipement puissant peut être résumé ainsi :

— 10 kilomètres d'installation portuaires avec 80 postes à quai;

— 140 grues bord à quai de 3 à 10 tonnes;

— 4 grues flottantes de 15 à 250 tonnes;

— 140 000 mètres carrés de hangars couverts dont 7 000 mètres carrés climatisés;

— 4 formes de radoub dont 1 de 247 mètres de long.

En mettant ses services de grand port de transit à la disposition de l'économie de son hinterland, le Port de Bordeaux a atteint en 1963 un trafic dépassant 7 millions de tonnes pour la seule navigation maritime, et dépassant 10 millions de tonnes avec la navigation fluviale.

Le trafic maritime pétrolier, à lui seul, représente plus de 4 millions de tonnes, bien que la position, au demeurant privilégiée, du Sud-Ouest de la France en tant que producteur d'hydrocarbures liquides et gazeux, constitue plutôt un élément modérateur de ce trafic portuaire.

En dehors des hydrocarbures, le trafic du port de Bordeaux concerne :

— à l'importation, des charbons, des sucres bruts, des phosphates, des pyrites, des bois exotiques, des oléagineux, des fruits et primeurs, des cacao, des rhums, des épices et vanilles, etc.;

— à l'exportation, des céréales (blé, maïs), des engrais, des bois, des poteaux de mine, des vins, eaux-de-vie et liqueurs, des sucres raffinés, etc.

A des titres divers, le Port de Bordeaux joue un rôle sans cesse grandissant dans l'industrialisation de la vaste cité de 500 000 habitants qu'est devenue l'agglomération bordelaise car, tout au long du chenal d'accès au port, de vastes terrains peuvent être facilement reliés à la voie d'eau. C'est donc un lieu de

prédilection pour les installations industrielles. Plusieurs grandes industries se sont déjà installées dans des zones portuaires, d'autres implantations sont en cours et cet essor ne manquera pas de s'accroître dans les années à venir.

L'administration du port, en effet, entreprend d'importants investissements afin de suivre l'évolution du trafic.

C'est ainsi que la grande passe de l'Ouest qui constitue la liaison entre la haute mer et la Gironde a été draguée récemment à (— 12,00) permettant l'accès de navires de 65 000 tonnes. L'approfondissement de cette passe pourra être poursuivi dans l'avenir, pour répondre à l'évo-

lution du développement de la taille des plus grands navires marchands.

En même temps, ont été ou vont être entrepris des travaux d'amélioration du chenal qui permettront à brève échéance la montée jusqu'à l'avant-port de Pauillac de navires de 40 000 tonnes et jusqu'à Bordeaux, de navires allant jusqu'à 20 000 tonnes.

Corrélativement, les installations portuaires sont aménagées : rempiètement de quais à Bassens, construction de postes spécialisés à grands débits : céréales, bois ou pondéreux, construction de postes pour pétroliers au Verdon et à Ambès.



INSTALLATIONS PÉTROLIÈRES  
AU BEC D'AMBÈS.  
CONFLUENT DE LA GARONNE  
ET DE LA DORDOGNE

Tous ces efforts tendent ainsi à faire de Bordeaux, grande métropole régionale, centre résidentiel et culturel très développé, doté d'un aéroport moderne, un centre important d'activité où le commerce maritime trouve les installations propres à favoriser de la manière la plus efficace l'expansion économique du Sud-Ouest et du Midi de la France.

Y. G.