

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 34 (1954)
Heft: 11: La Suisse et les ports français

Artikel: Bordeaux : le port de Bordeaux
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888551>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

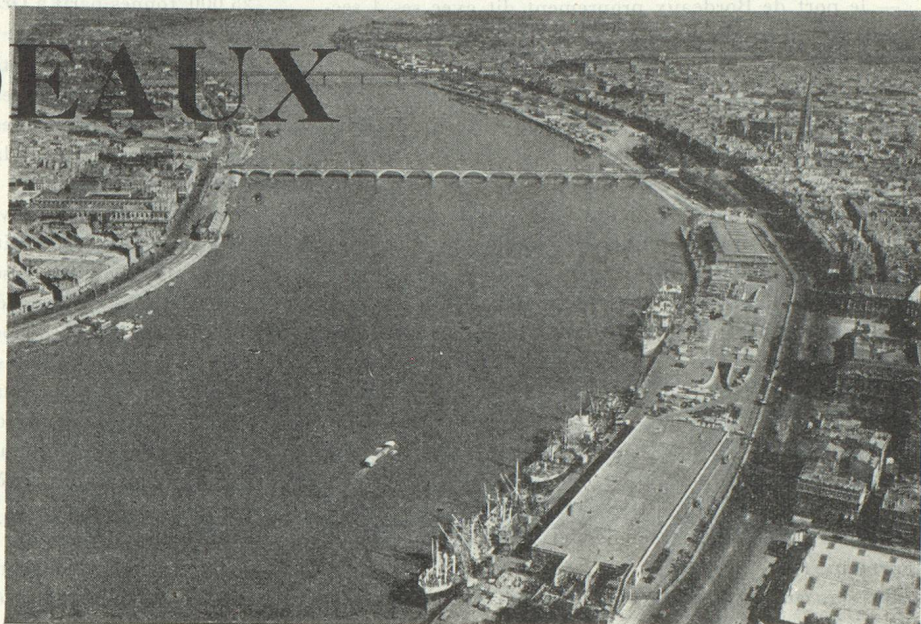
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BORDEAUX



Vue aérienne du port de Bordeaux ; la passerelle du chemin de fer et le pont de Pierre. Quai Louis XVIII et hangar-terrasse

LE PORT DE BORDEAUX

LES traits caractéristiques du port de Bordeaux viennent de sa situation géographique qui explique également la variété de son trafic, à la fois industriel et de transit commercial.

Port en rivière à 100 kilomètres de la mer, Bordeaux reçoit par toute marée des navires de plus de 8,50 m. de tirant d'eau. Son avant-port de Pauillac-Trompeloup, dans les mêmes conditions, offre des possibilités d'un bon mètre supérieures.

Son trafic oscillait avant guerre aux alentours de 4.000.000 de tonnes avec 3/4 à l'importation. Il s'est, depuis 1951, à nouveau rétabli aux environs du même chiffre, avec près de 5.000 mouvements de navires, représentant quelque 7.000.000 de tonneaux de jauge nette. Le mouvement annuel des passagers (essentiellement Maroc et Côte Occidentale d'Afrique) dépasse 50.000 unités. Bordeaux se classe au 5^e rang des ports français pour les marchandises. Ce trafic des marchandises comprend 60 p. 100 d'importations et 40 p. 100 d'exportations et se trouve ainsi remarquablement équilibré. Le pétrole, comme dans tous les grands ports, occupe sa place dans le trafic avec 1.800.000 tonnes environ (2 raffineries au Bec d'Ambès et à Pauillac).

Mais la caractéristique essentielle de Bordeaux est l'extrême diversité de son trafic :

— pyrites, phosphates, charbons, arachides, bois colo-

niaux, sucres, rhums, cafés, cacao, primeurs, céréales, laines et peaux, cuivre, amiante, tabacs, notamment à l'importation;

— bois sciés, traverses, poteaux de mine des Landes, ciments, eaux-de-vie, vins, produits résineux, tourteaux, sucres raffinés, véhicules automobiles et marchandises diverses de toute nature, produits manufacturés et industriels à l'exportation.

Il est intéressant de noter aussi que Bordeaux est — après Fécamp — le plus grand port morutier de France (40 % des apports nationaux avec 20.000 t.).

Les relations maritimes de Bordeaux sont très étendues puisque près de 50 compagnies françaises et étrangères fréquentent le port et y ont une agence. De nombreuses liaisons sont assurées régulièrement avec l'Europe Nord et Ouest (Grande-Bretagne, Belgique, Hollande, Danemark, Allemagne, Suède, Norvège, Espagne, Portugal, Madère), l'Afrique du Nord (Algérie, Tunisie), le Maroc, la Méditerranée (Yougoslavie, Proche-Orient, Méditerranée Centrale et Orientale), la Mer Rouge, l'Océan Indien, la Mer de Chine (Djibouti, Madagascar, Réunion, Indochine, Indes et Extrême-Orient), l'Amérique (Canada, Grands Lacs, Saint-Pierre et Miquelon, États-Unis, Antilles, Guyane, Golfe et Côte ferme, Brésil, Uruguay, Argentine), l'Afrique du Sud, et enfin la Côte Occidentale d'Afrique (Sénégal, Guinée, Sierra Leone, Libéria, Côte d'Ivoire, Gold Coast,

Togo, Dahomey, Nigeria, Cameroun, Gabon, Congo, Angola).

Les installations portuaires comprennent :

— le port de Bordeaux proprement dit avec ses 4 secteurs de rive gauche, des bassins à flot, de Quéryries et de Bassens;

— les installations annexes d'Ambès, Pauillac-Trompe-loup, Blaye et Le Verdon (ce dernier actuellement détruit).

La Rive Gauche, en pleine ville, est le secteur le plus fréquenté, avec ses quais à grande profondeur et ses hangars modernes. On y trouve les lignes de paquebots et les lignes régulières de navires de charges de marchandises diverses.

Les bassins à flot avec leur plan d'eau de 20 hectares abritent des lignes régulières de marchandises diverses, les morutiers, le trafic important des bois, traverses et poteaux de mine, les charbons, les bananes et primeurs. On y construit actuellement un immense hangar de 7.000 mètres carrés pour les bananes et les primeurs. Il sera doté des derniers perfectionnements en matière d'isolation et de climatisation (chaud et froid).

Queyries, secteur industriel, reçoit charbons, pyrites, phosphates, céréales, arachides et exporte ciments et tourteaux (1).

Bassens comporte un secteur de pondéreux — charbon essentiellement — et un secteur pour marchandises diverses et céréales.

Parmi les installations annexes, Ambès est spécialisé dans le trafic pétrolier (une raffinerie et un dépôt public d'hydrocarbures); — Blaye assure un trafic de charbons, bois, goudrons et produits pétroliers; — Pauillac-Trompe-loup comporte un ouvrage pour les tankers (une raffinerie) et un appontement public de grande navigation de 290 mètres pour les navires à très fort tirant d'eau ou désirant faire une escale rapide.

A la libération, tous les avant-ports étaient détruits, y compris le magnifique môle d'escale du Verdon à l'estuaire. Plus de 200 épaves de navires représentant un poids de ferraille de près de 200.000 tonnes encombraient les quais et la rivière, et le chenal était totalement obstrué à Lagrange, à quelques kilomètres en aval de Bordeaux, par 18 épaves. Presque tout le matériel de dragage était au fond de l'eau et les seuils de la rivière, non entretenus pendant l'occupation, avaient remonté de plusieurs mètres en certains endroits; 700 mètres de quai étaient effondrés dans Bordeaux même; 80.000 mètres carrés de hangars étaient

détruits et plus de 25 % de l'outillage était enlevé ou détruit, le reste vétuste; un pont tournant était détruit, un dock flottant de 8.000 tonnes coulé, l'autre de 25.000 tonnes parti à Oran en 1939 pour les besoins de la Défense Nationale.

Un très gros effort a été fait pour la reconstitution de ce potentiel qui a malheureusement dû être limité à l'échelle des possibilités financières. Pratiquement, toutes les épaves gênantes sont dégagées, le matériel de dragage est reconstitué et renforcé par des engins puissants et modernes, le chenal d'accès a retrouvé ses profondeurs, l'outillage est en bonne partie reconstitué et rénové, les hangars et une bonne partie des quais sont reconstruits. Concomitamment, le balisage a été considérablement modernisé : électrification de phares, dispositifs de repérage radar sur les bouées, balisage de la passe extérieure par un radio-alignement T. S. F., installation en cours d'un radar de surveillance de rade pour faciliter l'entrée en rivière par temps brumeux, modernisation des radiophares.

Par ailleurs, on achève actuellement le hangar climatisé pour bananes et primeurs.

Mais faute de crédits, plusieurs plaies de la guerre sont encore béantes : le môle du Verdon, à l'entrée de l'estuaire, montre ses piles déversées et ses superstructures bouleversées, plusieurs épaves subsistent encore en bordure du chenal, vestige du trop fameux barrage de Lagrange; — 450 mètres de quais effondrés dans les bassins à flot restent à reconstruire; — la Marine n'a pas encore indemnisé le Port pour le dock de 25.000 tonnes resté à Oran.

Et pourtant, les projets de remise en état et d'amélioration destinés à maintenir et à améliorer le potentiel du port ne manquent pas :

— dragages du chenal, reconstruction du quai du bassin à flot, reconstruction d'un pont tournant, enlèvement de quelques épaves, construction d'une grande forme de radoub indispensable pour réparer les navires qui fréquentent le port, amélioration sur quelques points des quais de rive gauche (notamment quai Tourny, sur 300 m. de longueur), amélioration du chenal d'accès selon les résultats d'essais sur modèle réduit en cours au Laboratoire d'hydraulique de Chatou.

Bordeaux, enfin, possède aussi un port fluvial en amont du pont de pierre, en liaison avec le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi. Il s'y effectue également un important trafic — près de 1.500.000 tonnes — portant essentiellement sur les produits pétroliers (625.000 t.) et les matériaux de construction (735.000 t.).

(1) Immédiatement à l'aval on trouve les importants chantiers de constructions navales des Forges et Chantiers de la Gironde.