

Union Maritime et Portuaire
de Bordeaux

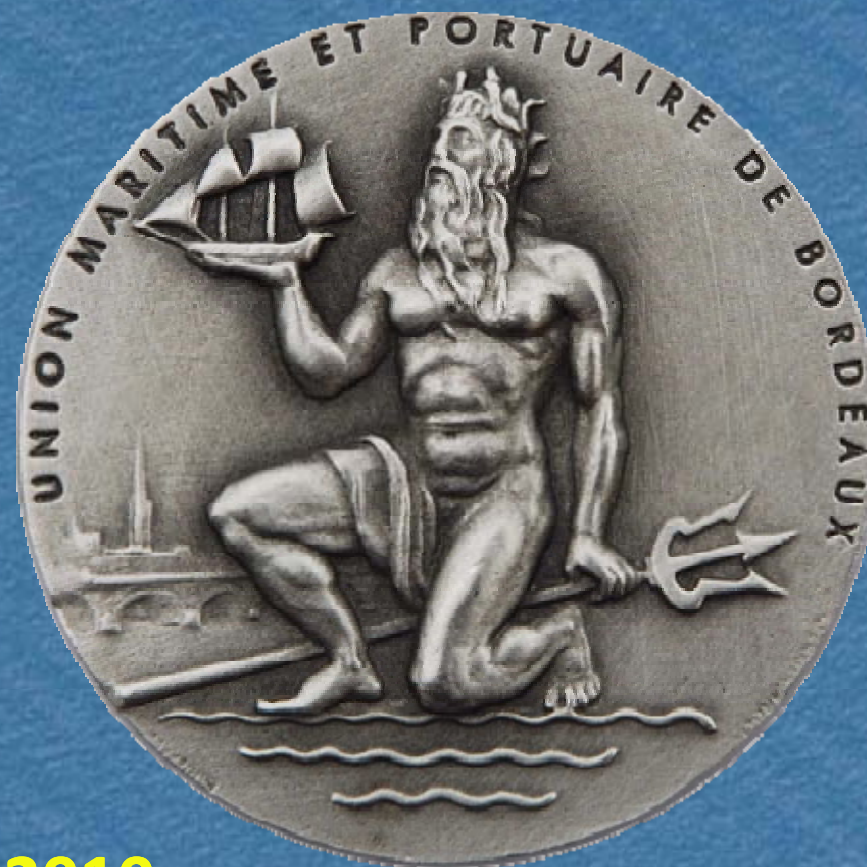


Assemblée générale de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

29 juin 2010



Centenaire de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux



1910 - 2010



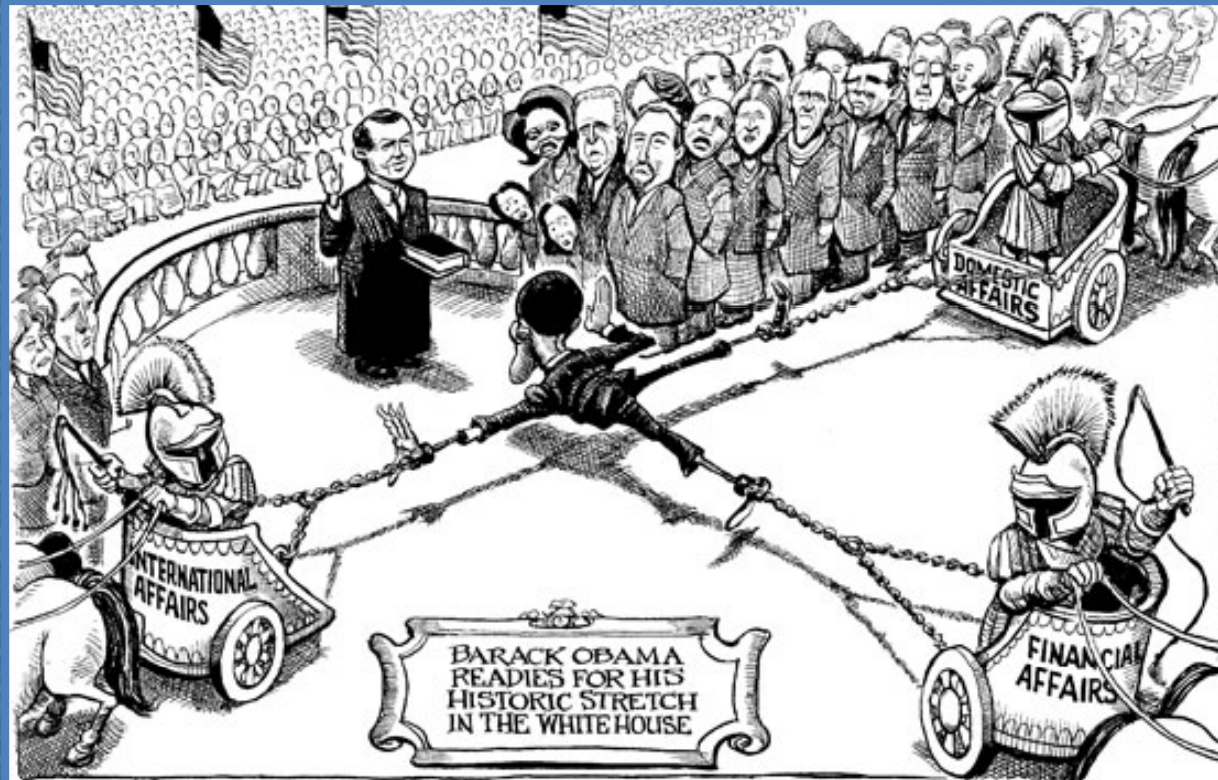
Rapport moral



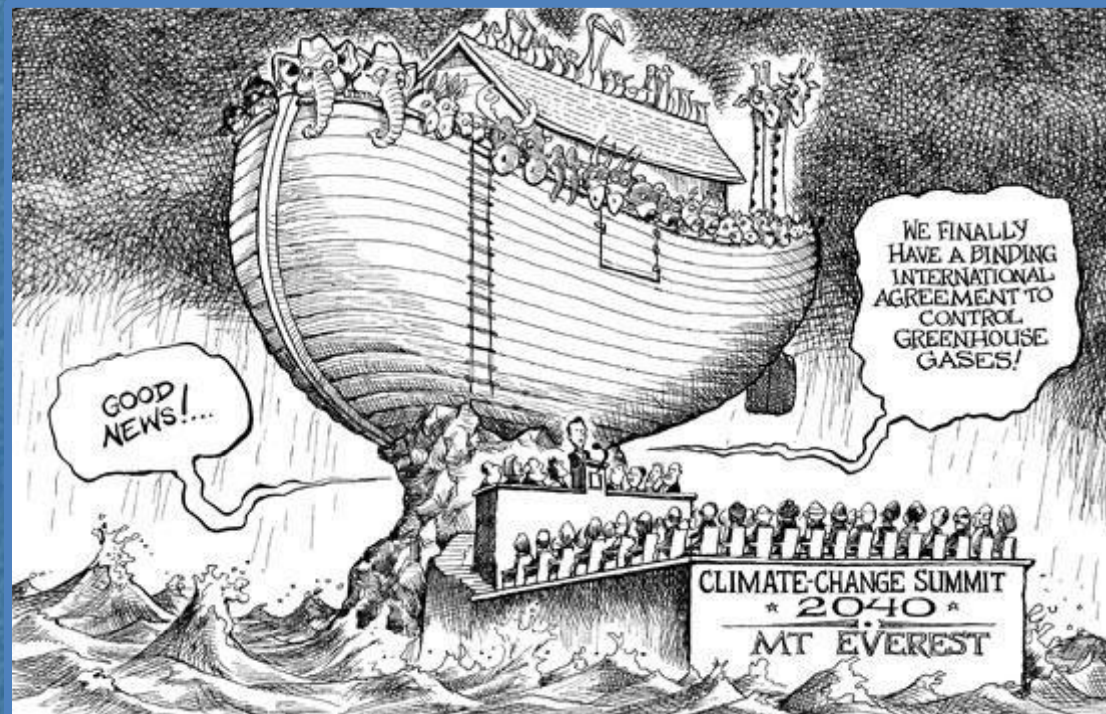
La planète s'embrase



L'Amérique ébranlée



Une gouvernance mondiale inefficace



Le naufrage de l'économie mondiale



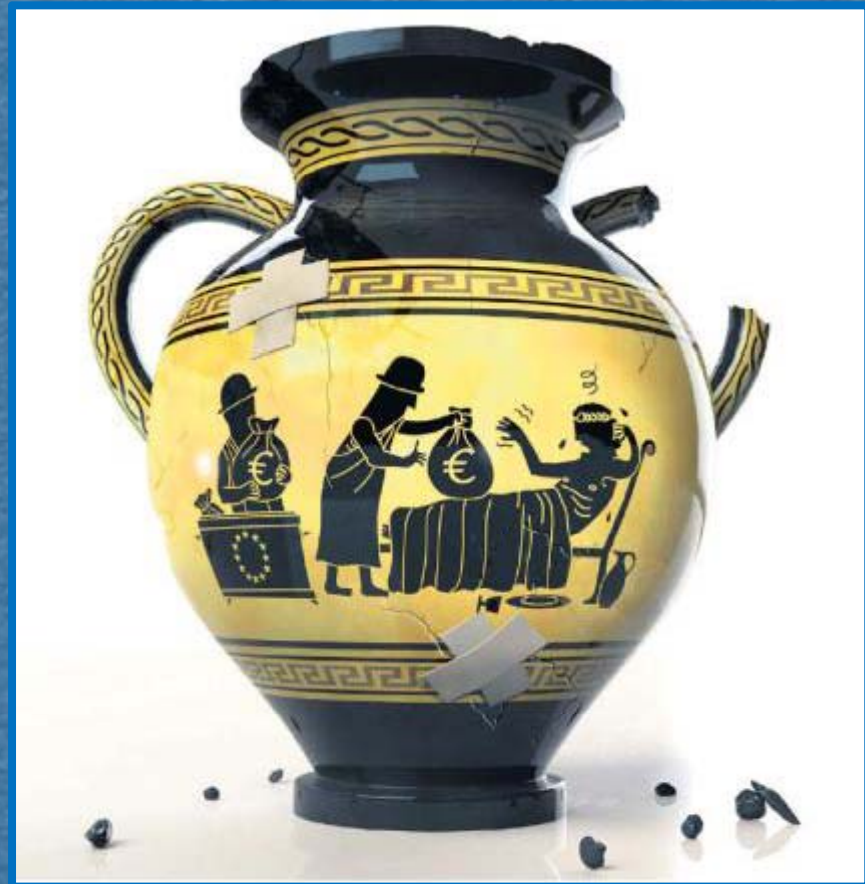
Des économies désorientées



L'Europe impuissante



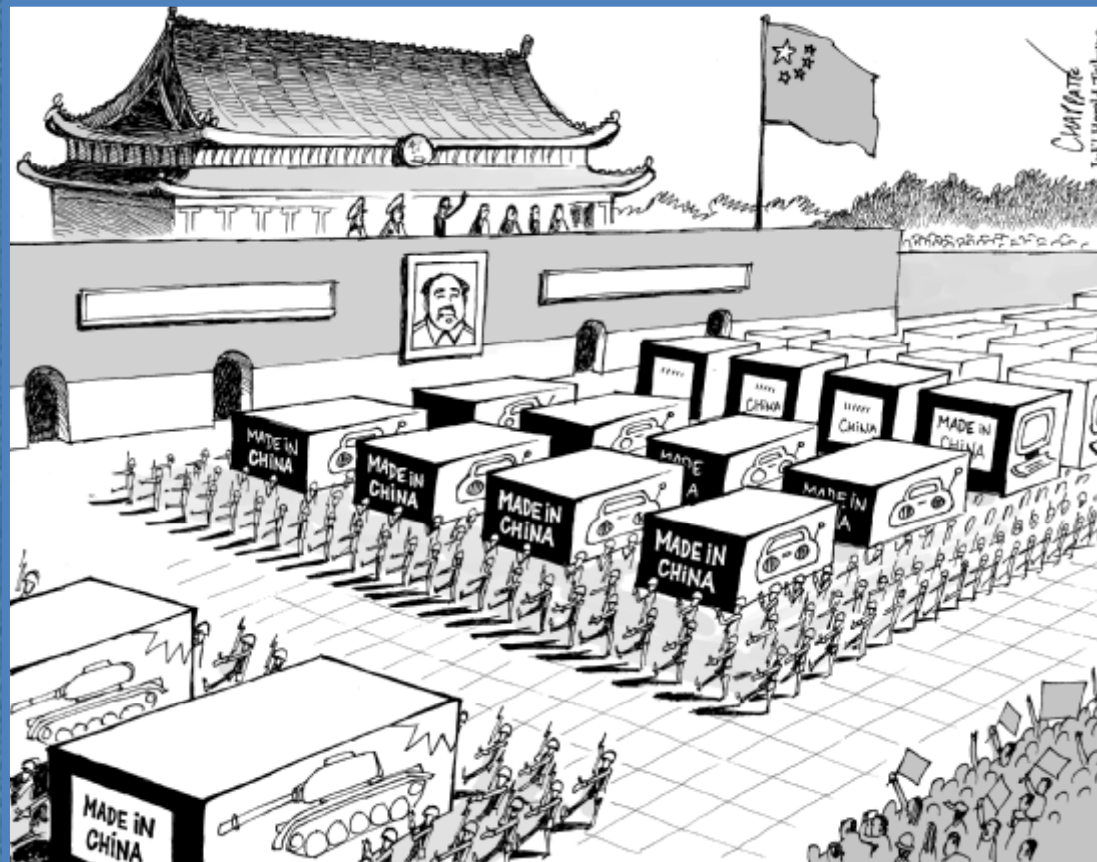
La crise grecque



Le poids de la dette



L'inquiétante puissance chinoise



Des règles bafouées



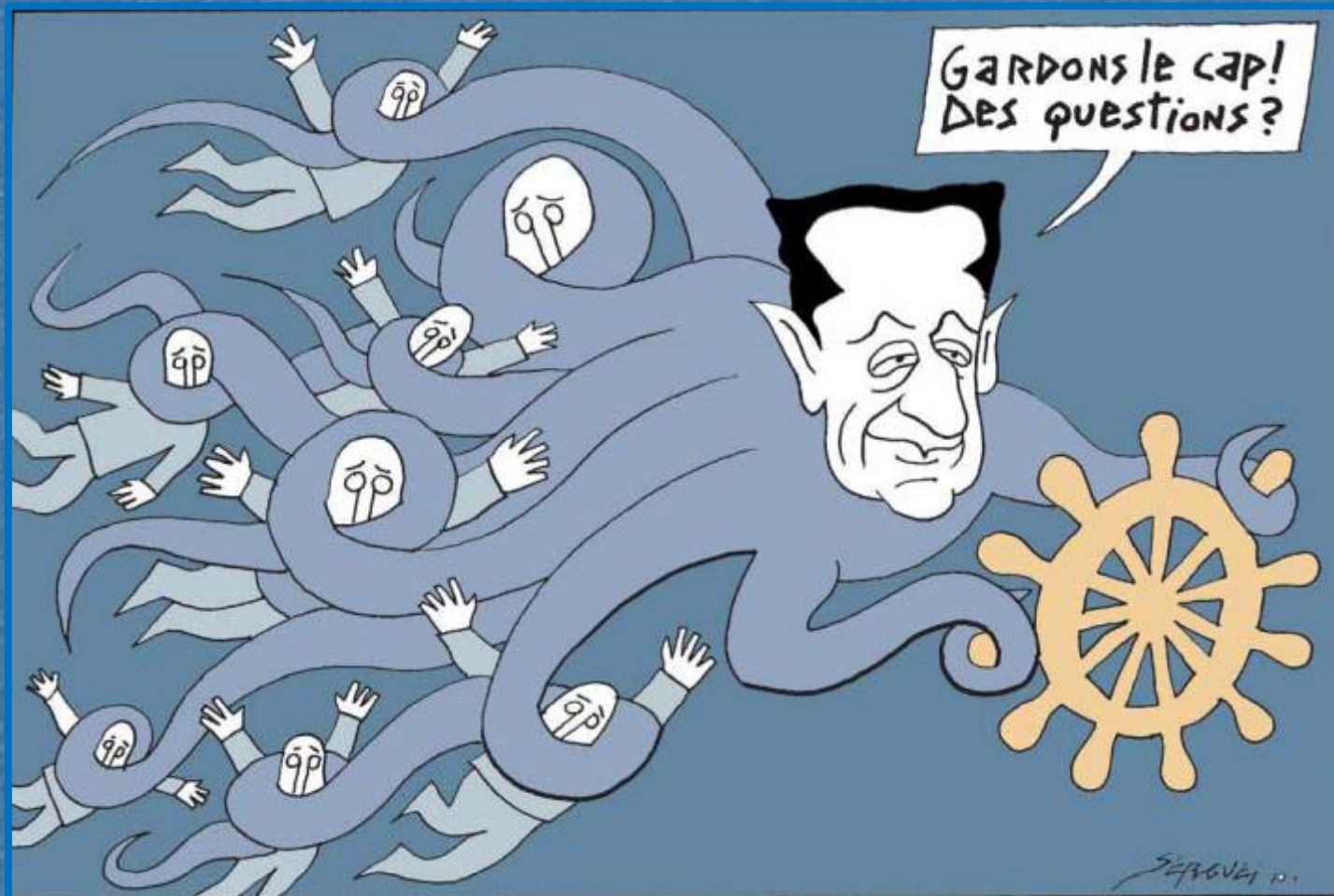
Des incertitudes pour 2010



Une crise insurmontable ?



La France garde le cap...



L'économie et les échanges maritimes

Pour la première fois depuis 1945, l'économie mondiale est entrée en récession en 2009. Signe de grande incertitude, les prévisions trimestrielles des différents économistes ne vont cesser d'être révisées à la baisse entre l'automne 2008 et le printemps 2009, avant de rebondir dans la deuxième partie de l'année.

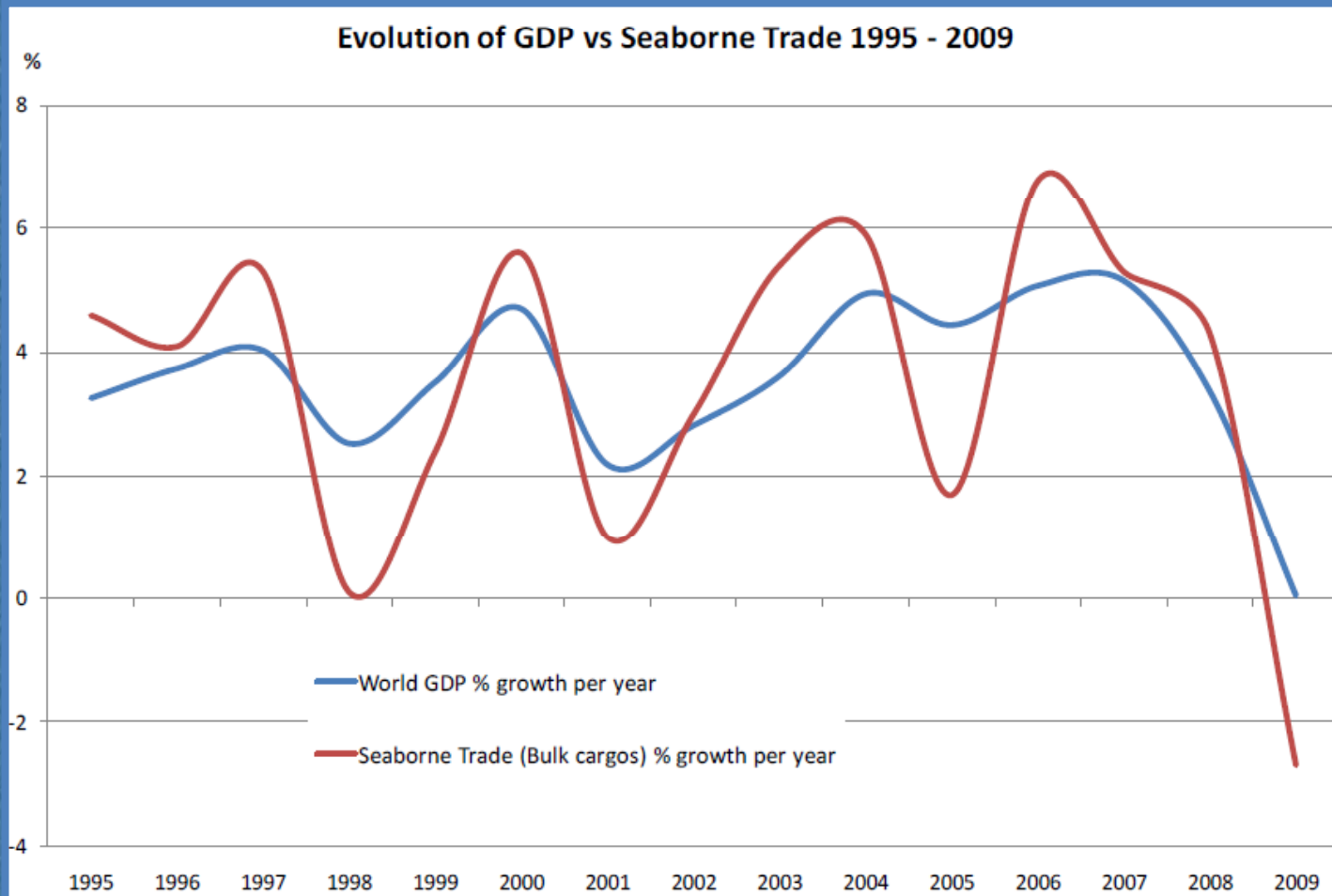
La contraction de l'économie mondiale est de l'ordre de 1 % en 2009, contre une croissance de 3 % en 2008.

Ce repli est encore plus accentué aux États-Unis, au Japon et dans la zone euro. En revanche, la Chine, l'Inde et le Brésil ont réussi à maintenir des taux de croissance élevés.

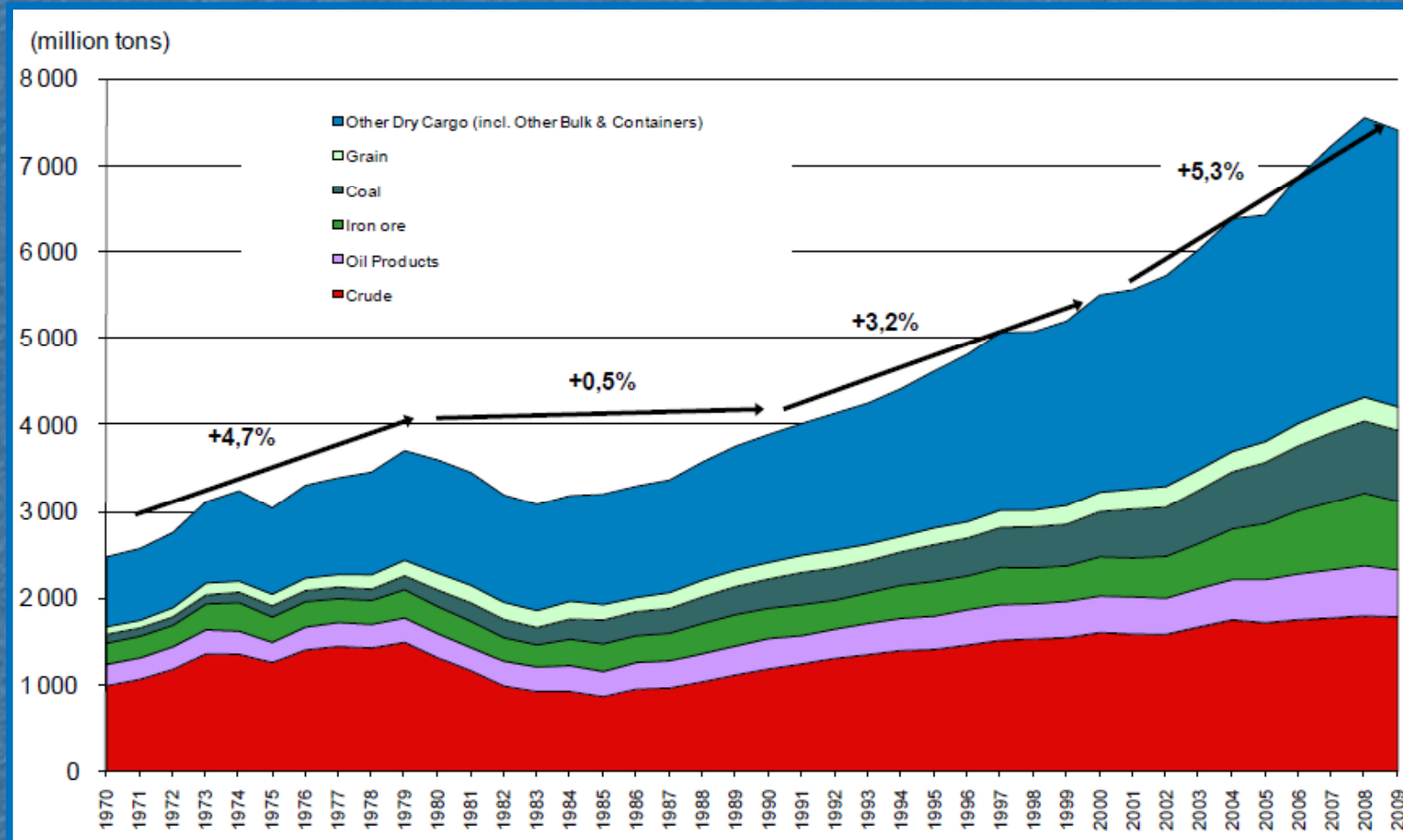
Par voie de conséquence, les échanges commerciaux se sont contractés, influençant considérablement le transport maritime.



Un commerce maritime en baisse de 3 %



L'évolution du transport maritime depuis 1970

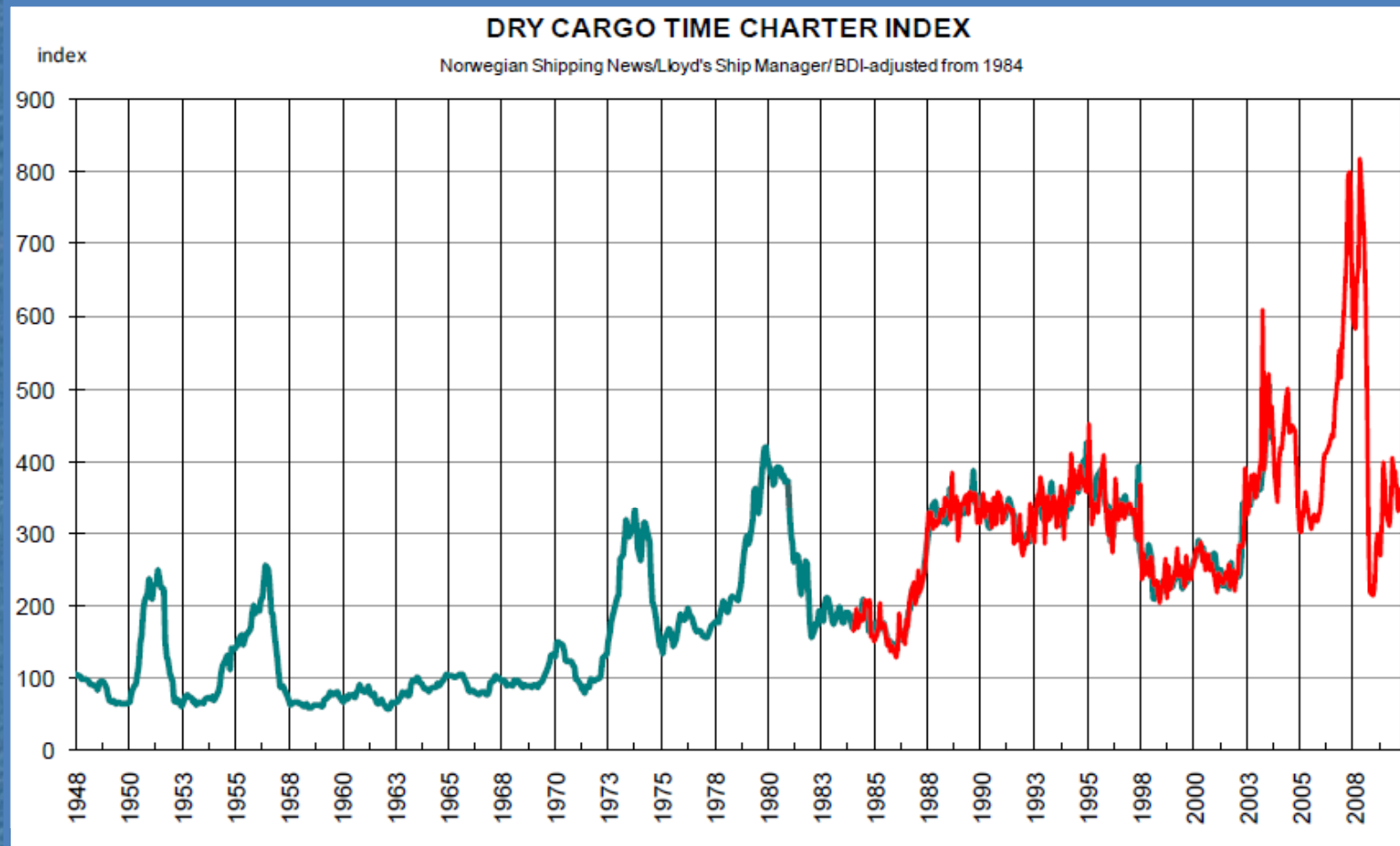


La flotte mondiale à l'ancre

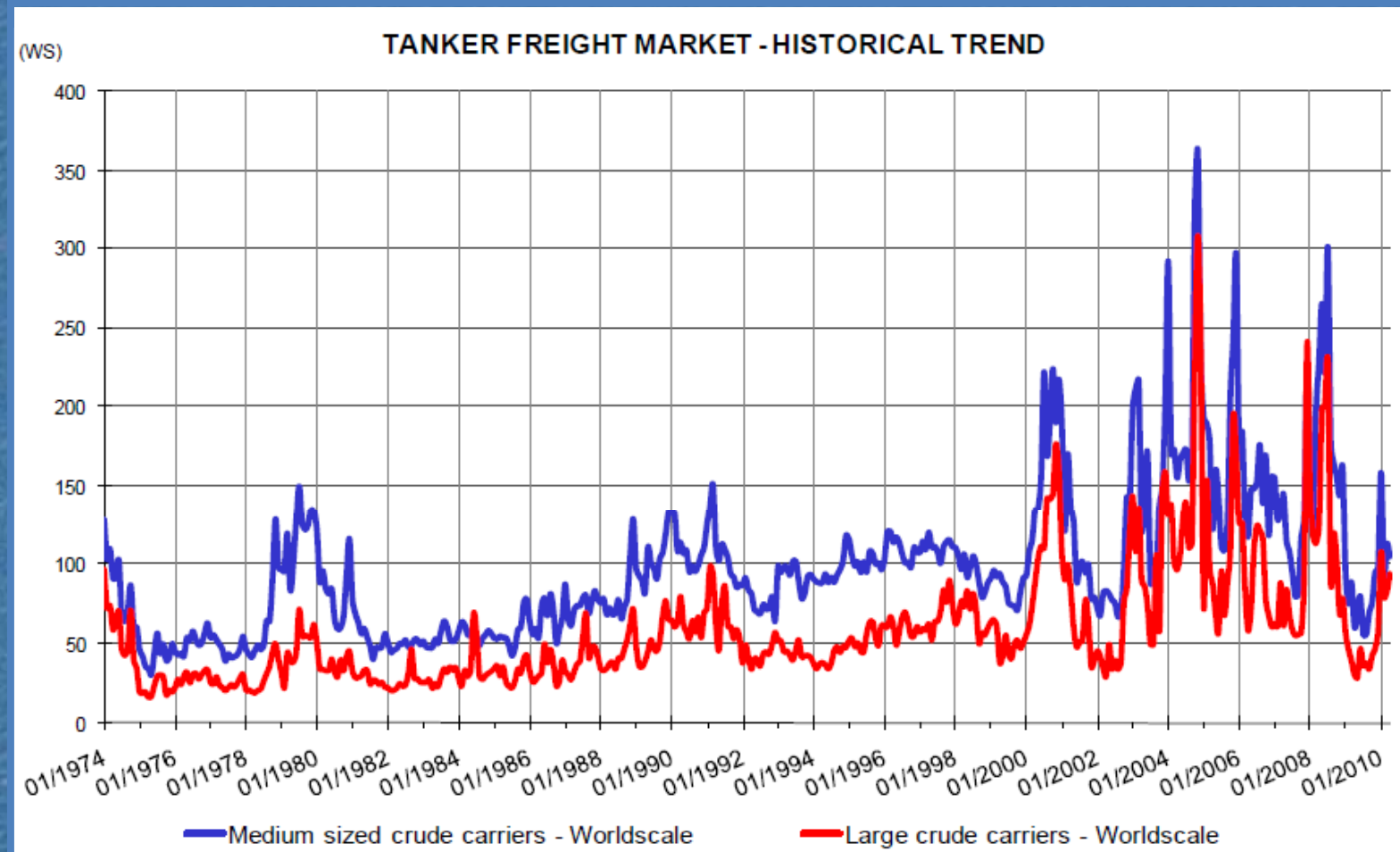
10% de porte-conteneurs désarmés



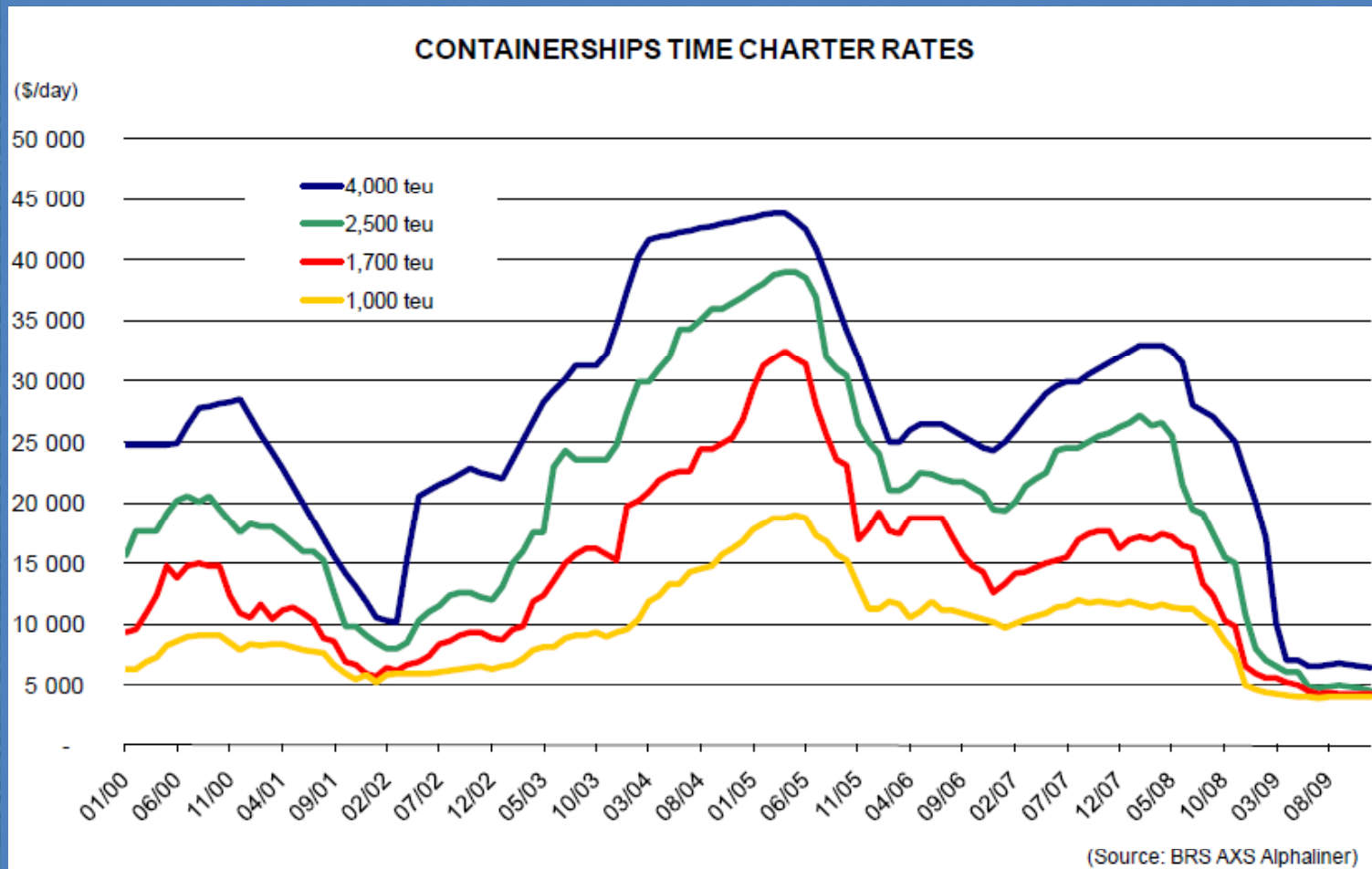
Un marché débousolé



Un marché déboussolé



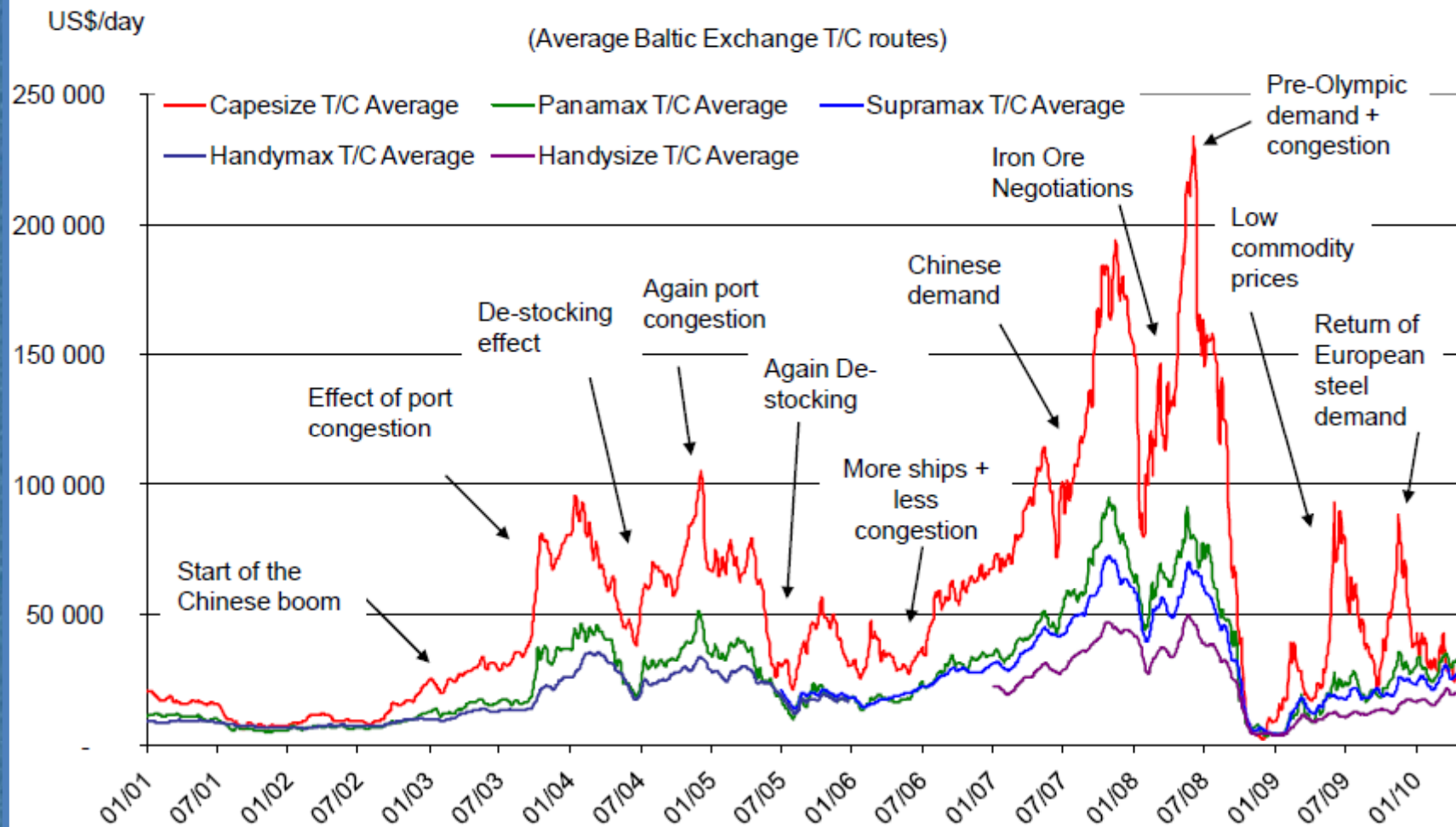
Un marché déboussolé



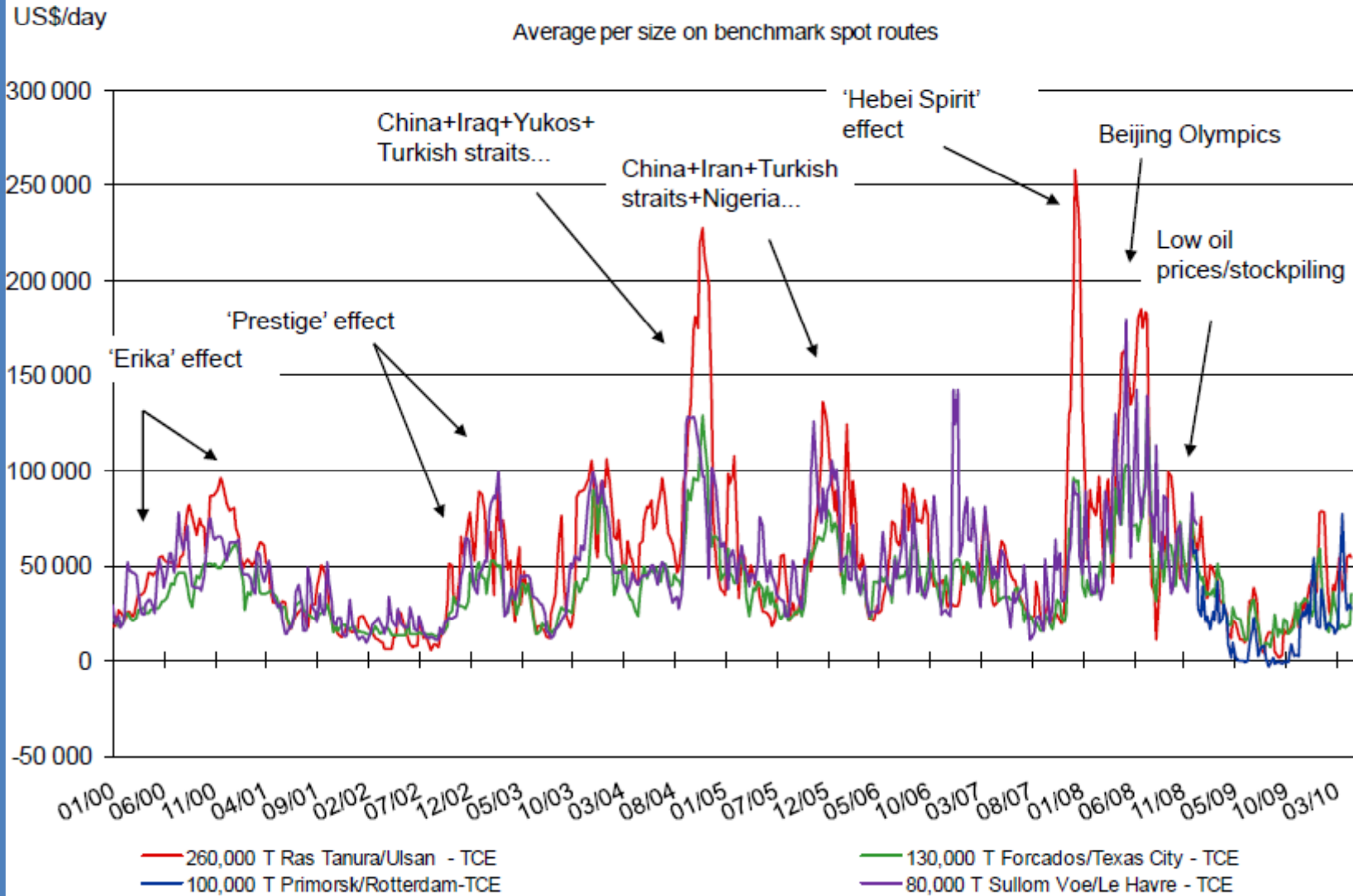
Major factors contributing to Freight Rate Variations



DRY BULK CARRIERS - SHORT T/C AVERAGE



CRUDE OIL TANKERS - AVERAGE DAILY RETURNS



L'extra slow steaming

98 pour un montant
e contexte de la pri-
appelée Air Lanka.

65^{ème} année - N°18.208

Judi 10 Jun 2010

ISSN 0391-8582 - CPPAP 011379489

LIGNE RÉGULIÈRE

La navigation lente sauve les armateurs



La pratique largement adoptée de réduction de la vitesse d'opération des porte-conteneurs a permis au secteur de faire revenir 580.000 Evp sur les lignes régulières depuis un an. D'après AXS-ALPHALINER, la tendance est partie pour durer.

au-dessus de 400 dollars la tonne, les services déjà en Ess le resteront", annonce le cabinet.

Selon ses informations, 98 lignes régulières sont actuel-

"Tant que le carburant sera supérieur à 400 dollars la tonne, les services resteront en Ess"

Emirates a passé une commande sans précédent de 32 avions géants A350 à Airbus, une bonne nouvelle pour un programme aux débuts difficiles et qui est un gouffre financier pour l'avionneur européen.

page 3



Juin 2010...

Frets maritimes

La chute s'accélère pour tous les indices

Les prix du transport maritime ont accéléré leur chute la semaine dernière, l'indice reflétant l'évolution des prix du transport de produits pétroliers ayant même atteint son niveau le plus bas de l'année.

L'indice composite Baltic Dry Index (Bdi) a enregistré une troisième semaine de baisse. Il a terminé vendredi 11 juin à 3.288 points, son niveau le plus bas en sept semaines, contre 3.844 points le vendredi précédent. Le 26 mai, l'indice s'était pourtant redressé jusqu'à 4.209 points, un plus haut depuis fin novembre 2009.



Le Baltic Panamax Index (Bpi) a également accentué son repli, alors qu'il avait atteint le 20 mai un pic depuis septembre 2009. Il a fini vendredi dernier à 3.361 points, un plus bas depuis fin février, contre 3.878 points une semaine plus tôt.

De leurs côtés, les frets pétroliers ont aussi cédé du terrain. L'indice Baltic Dirty Tanker Index (Bdti) a plongé jusqu'à 890 points, un plus bas depuis début mars, avant de se redresser en fin de semaine. L'indice, qui avait dépassé mi-mai 1.100 points, un seuil proche de son pic de janvier (1.216 points, un plus haut depuis décembre 2008), a depuis perdu son élan. Il a fini à 912 points, contre 903 points le 5 juin.

L'indice Baltic Clean Tanker Index (Bcti) a suivi la même trajectoire. Après un creux jusqu'à 634 points, son niveau le plus bas depuis le 24 décembre 2009, il a terminé vendredi à 647 points, contre 637 points une semaine plus tôt. Le 11 janvier, l'indice avait atteint 902 points, un plus haut depuis Noël 2008.





Transport maritime, Développement portuaire et Industries



*Projet de Parc naturel marin
sur l'Estuaire de la Gironde et les pertuis charentais
Blaye, mardi 26 janvier 2010*



Henri-Vincent AMOUROUX
Directeur
Union Maritime et Portuaire de Bordeaux



La place de Bordeaux dans la banane bleue en transition



Le port de Bordeaux, enjeu stratégique pour l'Aquitaine

Son trafic reflète le tissu économique et industriel du sud-ouest :

- filière pétrochimie : hydrocarbures raffinés et brut, butadiène, ammoniac, méthanol, acides,
- filière bois : bois, papier, pâtes à papier, grumes exotiques,
- filière agricole : céréales, vins, engrais, aliments du bétail, tourbe,
- filière industrielle et BTP : quartz, kaolin, argiles, ferrailles, charbons, laitiers, granulats, ...



Le port de Bordeaux, poumon de la région

- Quasi-totalité des approvisionnements en produits pétroliers de l'Aquitaine (4,5 Mt), et au-delà dans plus de treize départements jusqu'au Massif Central
- Vecteur indispensable des grandes industries : Airbus, Evonik-Cofrablack, Michelin, Yara, Eka-Chimie, Foresa, Saipol-Diester, Lafarge, Smurfit, ...
- Débouché majeur de la filière agricole : premier exportateur européen de maïs (1,1 Mt.) , vins, bois,...



Le terminal de Bassens



Le terminal de Bassens

En 1963



Aujourd'hui



Le terminal Airbus de Pauillac



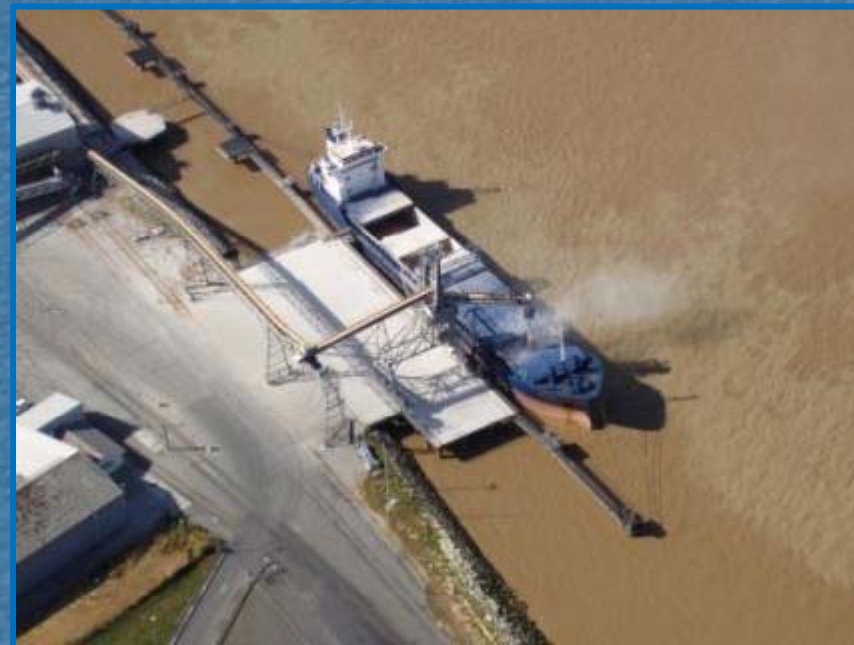
Pauillac



Langon



Le terminal de Blaye



Le terminal du Verdon



Le terminal du Verdon

En 1973



Aujourd'hui



Les filières:

hydrocarbures et produits énergétiques

Le trafic de **produits raffinés**, en légère baisse, est de **4 200 000 tonnes en 2009**.

La filière représente près de **50% du trafic général du GPM Bordeaux**.

Depuis les années 80 et la fermeture des 3 raffineries présentes sur Ambès et Pauillac, le port s'est **recentré sur une activité d'importation de produits raffinés**.

L'hinterland du port s'est étendu vers le sud avec la fermeture des Raffineries du Midi à Bayonne et l'incorporation du dépôt du Boucau.

L'arrivée de nouveaux opérateurs (**EPG, CIM**) et la modernisation des installations de **DPA** sont de nature à dynamiser le marché.

Après un arrêt en 2007, **les exportations de pétrole brut** de l'opérateur canadien **Vermilion**, avec 260 000 t, ont retrouvé un schéma logistique efficace, alors que les biocarburants, atteignant 130 000 t, deviennent un trafic majeur.

Cobogal a reçu 76 000 tonnes de propane.



Les filières:
conteneurs



Le trafic conteneurisé du port de Bordeaux, dopé par les bois de tempête a dépassé les 770 000 t (+ 27%) et atteint son nouveau record historique tant en tonnage qu'en nombre de conteneurs manutentionnés (80 018 TEU, soit + 44%) : record historique depuis le début de l'activité conteneurs il y a 30 ans.

2 terminaux sont dédiés au trafic de conteneurs : Bassens et Le Verdon.

Un positionnement de port « secondaire », pour accueillir:

- Les navires feeders qui permettent des connexions sur les services est / ouest dans les grands hubs tels que Le Havre ;
- Les navires de moindre taille pour des services directs sur des liaisons nord / sud.

La stratégie du port de Bordeaux de mettre en place et de développer des liaisons maritimes vers les hubs, est en concurrence directe avec des modes d'approche terrestres de ces mêmes hubs (route et fer), qui offrent des départs plus fréquents que les service maritimes et donc une meilleure flexibilité.

Une croissance du trafic de conteneurs, au rythme cumulé de l'augmentation de la consommation et des échanges avec l'Asie. Un doublement du trafic est envisageable à un horizon de 10 ans.

Le potentiel de trafic de l'hinterland est de l'ordre de 180 000 EVP pleins par an, avec à ce jour 2 armements leaders mondiaux et dynamiques : MSC et CMA CGM.

Céréales

Le trafic est réparti sur les terminaux de Bassens et Blaye. Il est en très forte baisse depuis 8 ans.

En 2009, les céréales sont en recul de 11%, mais restent au-delà du million de tonnes.

Le marché est en pleine mutation :

- Ultrasensible à la volatilité des cours des matières premières agricoles ;
- Les conditions de récoltes des nouveaux entrants européens perturbent les logiques d'approvisionnement et rendent les prévisions aléatoires.

L'hinterland de la filière est situé dans un périmètre de 150 km autour du GPM de Bordeaux.

Les principaux fournisseurs sont la Charente, le Lot-et-Garonne, la Gironde et les Landes.



Engrais et Matières Premières

Les engrais manufacturés, avec 210 000 t, chutent de 30% dans un contexte international durement touché.

La place portuaire bordelaise possède un hinterland agricole très fort. L'importation d'engrais reste donc une nécessité.



Bois et produits forestiers

Les exportations sont à 90% vers les Antilles Françaises.

Les importations de bois sciés sont principalement destinées aux régions Aquitaine et Poitou-Charentes. Le marché aquitain est partagé entre les importateurs implantés sur les ports de Bordeaux, de La Rochelle et de Rochefort.

Les importations de pâtes à papier proviennent pour 63 % des Pays-Bas et sont post acheminées vers les papeteries de Dordogne et de Charente.



Les bois de la tempête Klaus

Les exportations de bois ont été soutenues par les volumes issus de la tempête Klaus de janvier 2009.

Avec un total de 235 000 t en fin d'année, le port de Bordeaux a montré son aptitude à soutenir cette filière sinistrée en lui ouvrant l'accès au marché de la grande exportation



Oléagineux

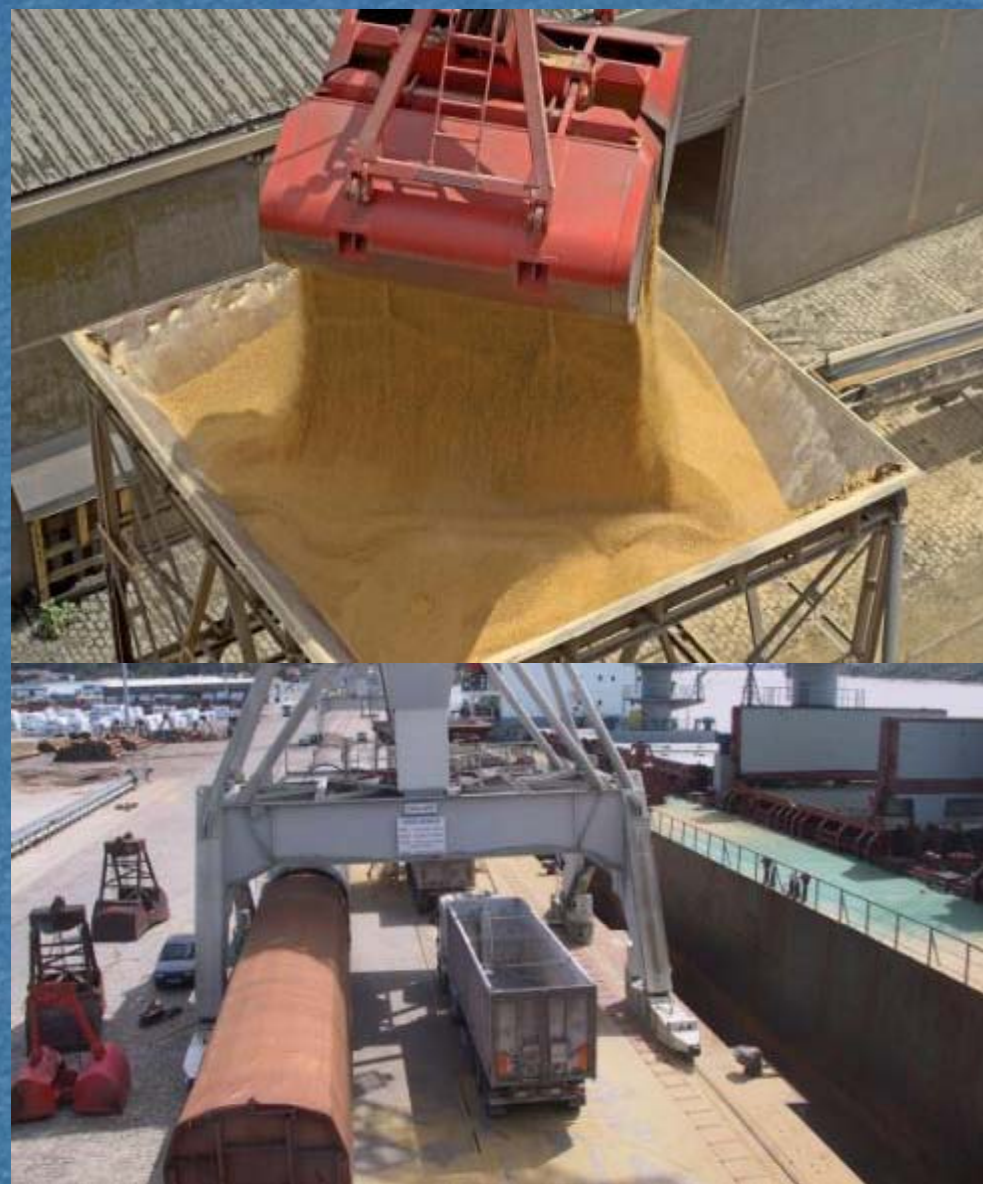
Le port de Bordeaux voit ses approvisionnements de tourteaux de soja (75 000 tonnes) se raréfier pour la 4ème année consécutive.

Les importations de tourteaux de colza et de tournesol par la voie maritime atteignent respectivement 18 000 t et 28 000 tonnes en 2009. Le marché s'oriente vers un approvisionnement en tourteaux de colza (environ 50 % meilleur marché que le soja) dont le principal fournisseur pour la région est l'usine de trituration de SAIPOL à Bassens.

Du fait de ces nouvelles conditions de marché de la place bordelaise et de l'ouverture de l'usine Diester, la consommation en graines oléagineuses a augmenté en 2009 (atteignant 187 000 tonnes).

Bordeaux s'inscrit dorénavant en tant que point de référence sur le marché des oléagineux aussi bien en graines qu'en tourteaux (export tourteaux 76 000 tonnes).

L'importance des exportations d'huiles et des importations de graines dépendent principalement des mouvements de prix du colza et du tournesol. Les importations d'huile de tournesol pour la place bordelaise connaissent ainsi de fortes variations d'une année sur l'autre.



Ciment, Laitiers et Clinker

Les importations de ciments sont destinées aux grandes surfaces de bricolage .

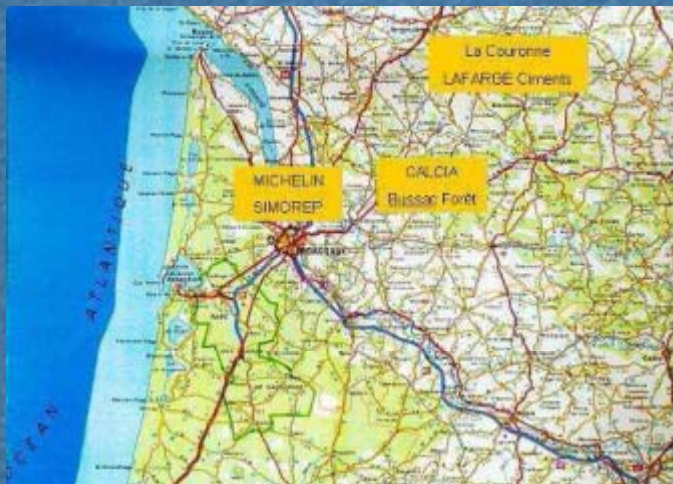
Les importations de clinker alimentent les industries cimentières et des travaux publics.

Le ralentissement économique dans le secteur de la construction et des travaux publics a affecté les importations de granulats (-22%), de ciment et de laitier (- 42%)



Charbon & Coke de pétrole

La filière revient à moins de 200 000 tonnes en raison ralentissement économique dans le secteur de la construction , ces matières premières étant principalement des tinées aux cimenteries.



Des trafics diversifiés: pneus broyés, verre, talc, quartz, tuyaux de gazoduc, éoliennes, colis lourds, etc.



Produits Chimiques

La filière produits chimiques liquides, principalement constituée de butadiène, méthanol et tall-oil exclusivement à l'import.

Le butadiène (46000 tonnes), importé par Michelin, arrive à la fois par voie maritime, et ferroviaire répondant ainsi à un ratio de répartition sécurisé de 50/50.

L'importation de méthanol par FORESA France a été de près de 30000 tonnes.

L'ammoniac, importé par Yara à Ambès dépasse les 320 000 t (+ 15%), a été tiré par les productions de l'usine et les réexpéditions notamment par voie ferrée vers la région de Lacq.



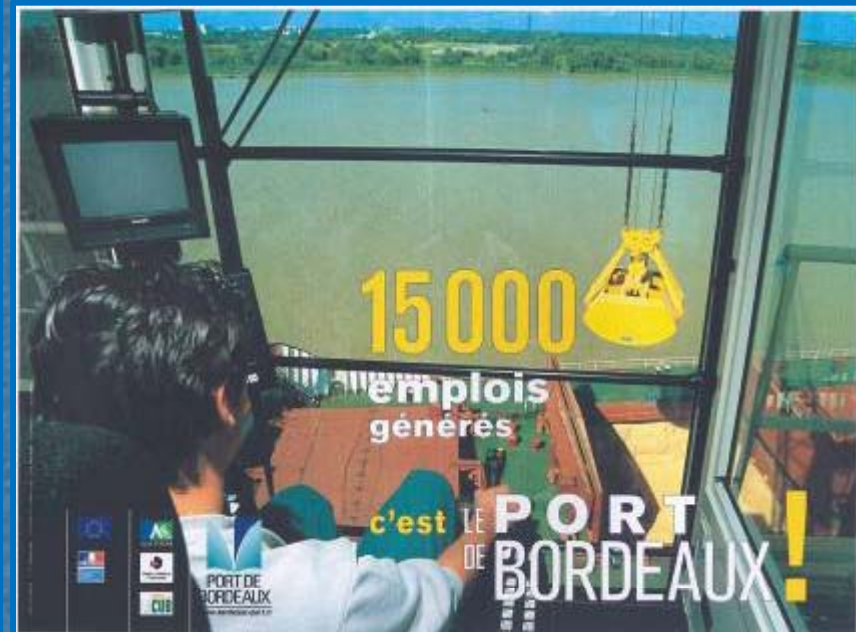
Des hommes au service de leur région



L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

Le port de Bordeaux génère
15 000 emplois
principalement dans le secteur privé

- Armateurs
- Assureurs maritimes et Agent d'assurances maritimes
- Avitailleurs de navires
- Commissionnaires de transport
- Consignataires de navires et agents maritimes
- Sociétés de contrôle
- Courtiers d'assurances maritimes
- Manutention portuaire
- Entreprises de réparation navale
- Entreprises de stockage
- Experts maritimes
- Industriels portuaires
- Lamanage
- Pilotage
- Remorquage
- Transporteurs terrestres



La sûreté portuaire



La sûreté portuaire



La sûreté portuaire



Le remorquage:

Les RM THOMAS et RM MEDOC



Le pilotage





La gestion intégrée de la Zone d'action foncière du GPMB au Verdon

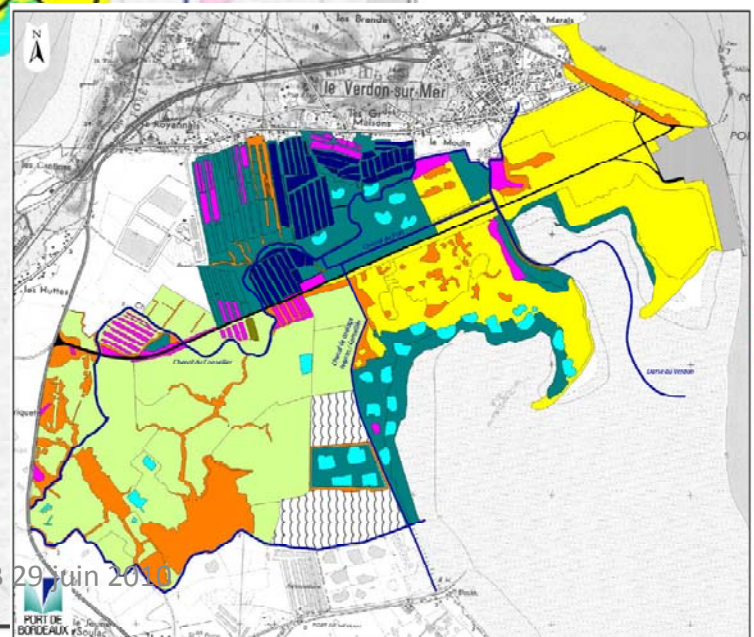
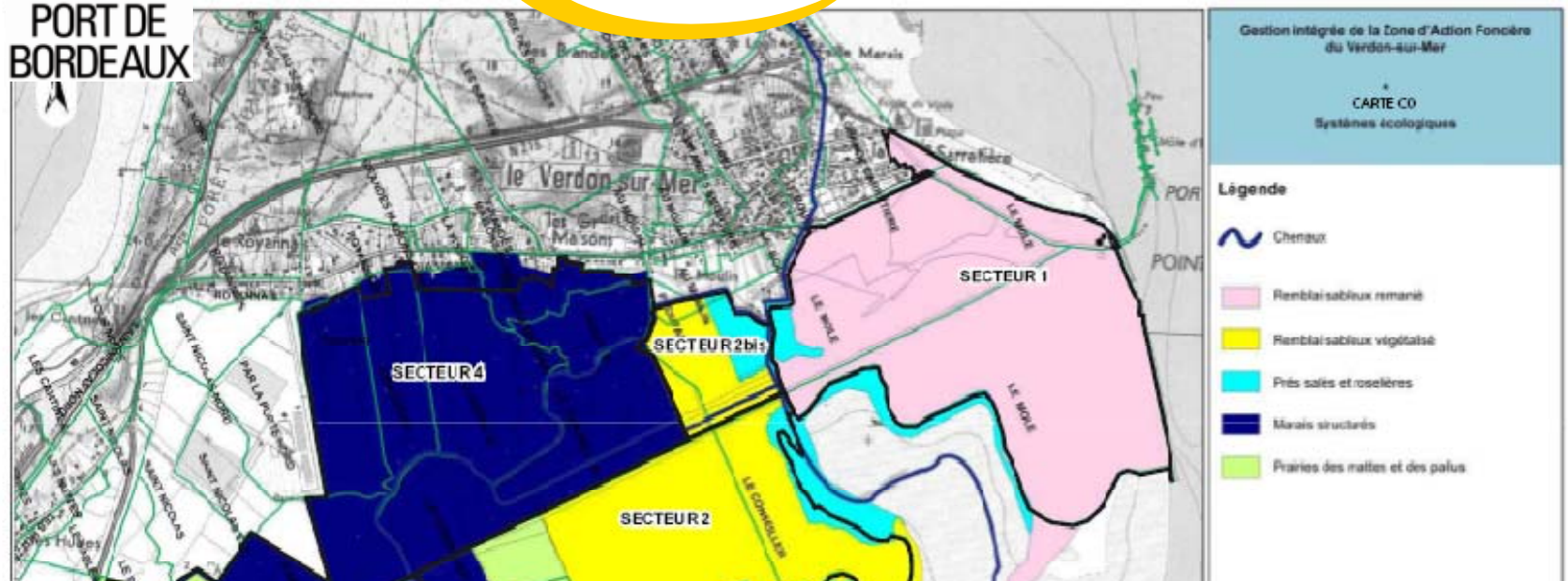
- Rappels de la phase 1
- Plan d'action (phase 2)
 - Aménagement
 - Gestion des prairies et des mattes
 - Études et suivis





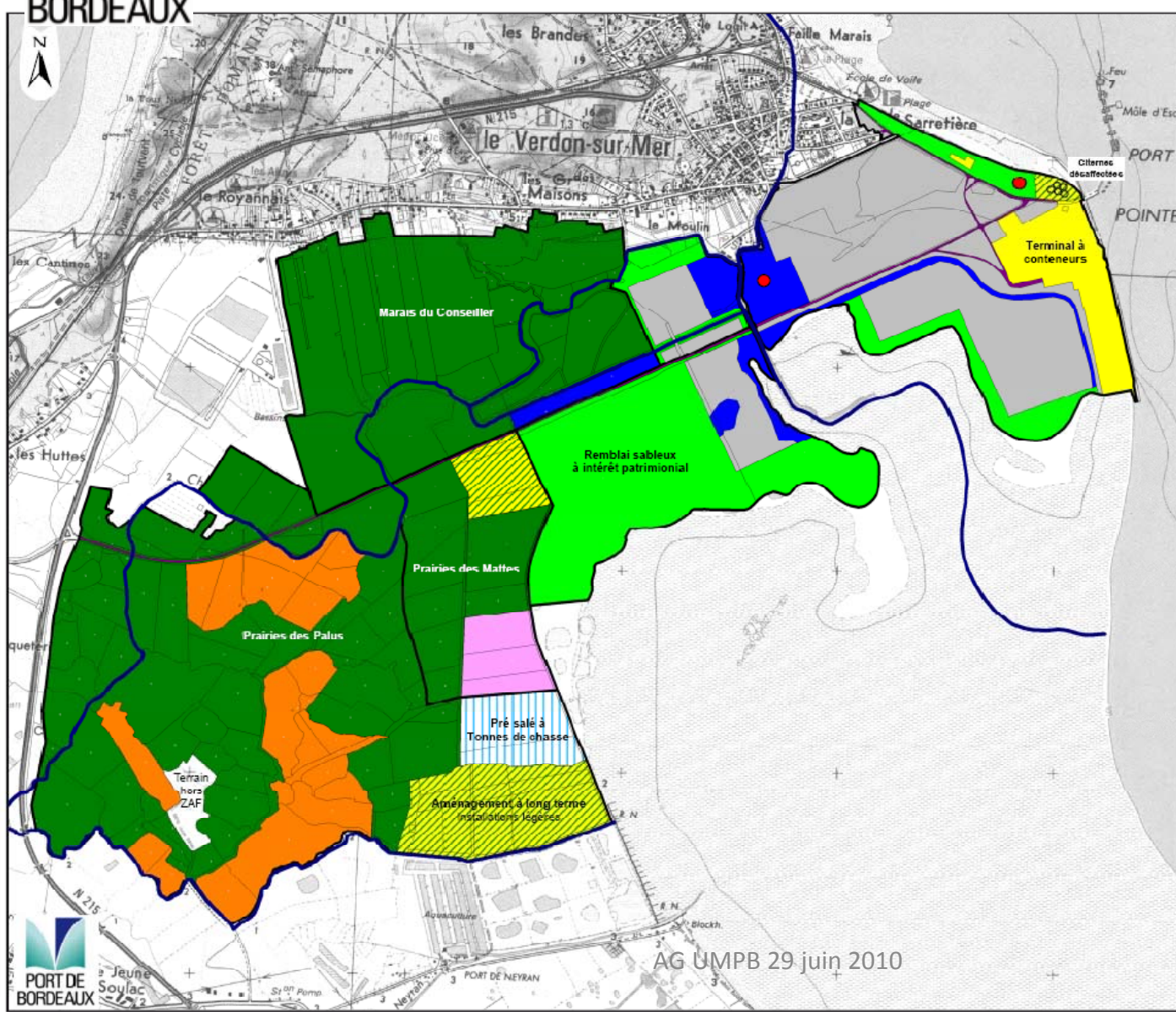
PORT DE BORDEAUX

Rappels de phase 1

















AG UMPB 29 juin 2016


Aménagement




Gestion intégrée de la Zone d'Action Foncière du Verdon-sur-Mer
 CARTE C1
 Stratégie globale d'aménagement

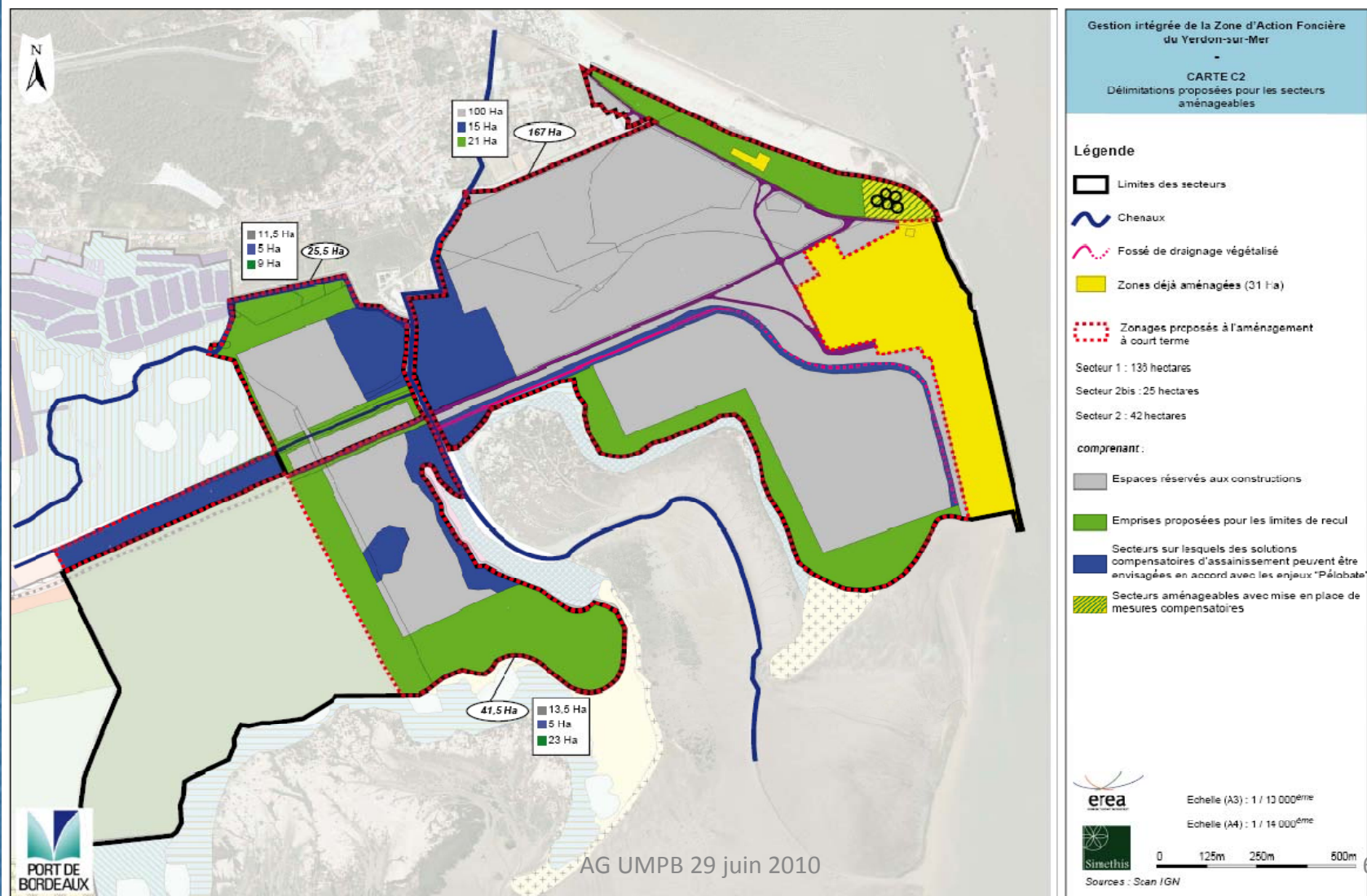
- Légende**
-  Limites des secteurs
 -  Dessertes
 -  Chenaux
 -  Zones déjà aménagées
- Orientations d'aménagement possibles**
-  Secteurs aménageables (Fiche O1-1)
 -  Secteurs aménageables avec mise en place de mesures compensatoires (Fiche O1-1)
 -  Secteurs sur lesquels des solutions compensatoires d'assainissement peuvent être envisagées en accord avec les enjeux "Pélobate"
 -  Mesure compensatoire
Création d'un site de reproduction pour le Pélobate oulipède (Fiche O1-4)
 -  Mesure compensatoire
Reconversion en prairie de fauche (Fiche O3-2)
 -  Espaces dédiés à une gestion écologique
 -  Réouverture de secteurs embroussaillés et entretien par l'élevage (Fiche O2-3)
 -  Activités préexistantes à maintenir
 -  Zones tampons à maintenir non aménagées

 Erea
 Echelle (A3) : 1 / 17 000^{ème}
 Echelle (A4) : 1 / 24 000^{ème}

 0 250m 500m 60 1km

 Simethis
 Sources : Scan IGN

Aménagement: surfaces










Aménagement: circulation



Programme coordonné d'entretien
de la Zone Industriolo-portuaire du Verdon-sur-Mer
-
CARTE C1.1
Schéma d'organisation de la voirie

Légende

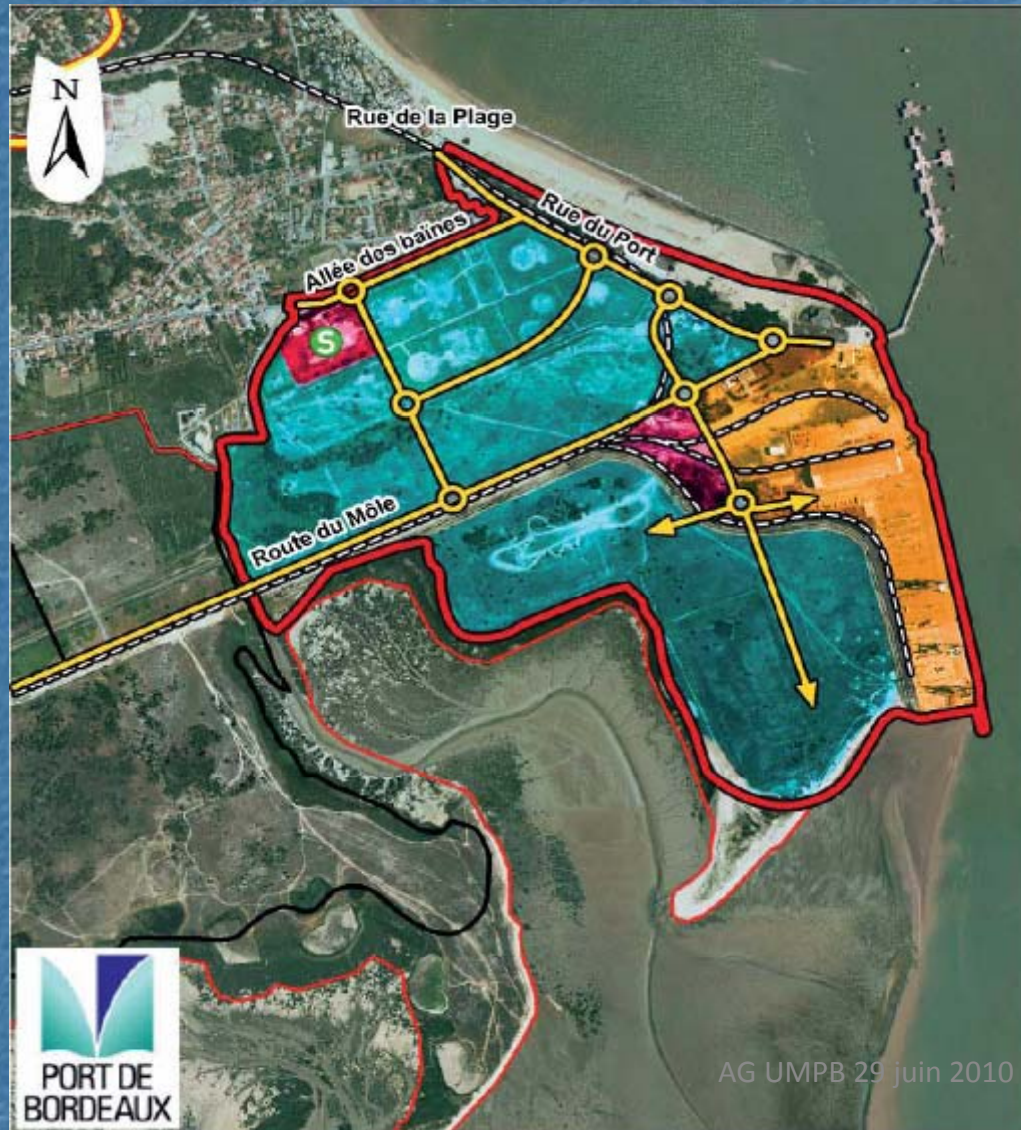
-  Limites du programme coordonné d'entretien
-  Limites de l'aire d'étude
-  Voirie existante
-  Projet de voirie
-  Carrefour à aménager
-  Voirie à supprimer
-  Voie ferrée



0 250m 500m 1km








Sources : Scan IGN

Aménagement: viabilisation



Programme coordonné d'entretien
de la Zone Industriolo-portuaire du Verdon-sur-Mer
-
CARTE C1.2
Schéma de voirie et de stationnement
du secteur 1

Légende

-  Périmètre du secteur 1
-  Zone d'activités
-  Zone à viabiliser
-  Zone réservée au stationnement poids lourd
-  Zone de services
-  Réseau de voirie de la ZIP
-  Voie ferrée



0 250m 500m 1km

Sources : Scan IGN

Aménagement: gestion de l'eau









Programme coordonné d'entretien
de la Zone Industriolo-portuaire du Verdon-sur-Mer

CARTE C1.3

Localisation des mesures de réduction d'impact
du secteur 1

Légende

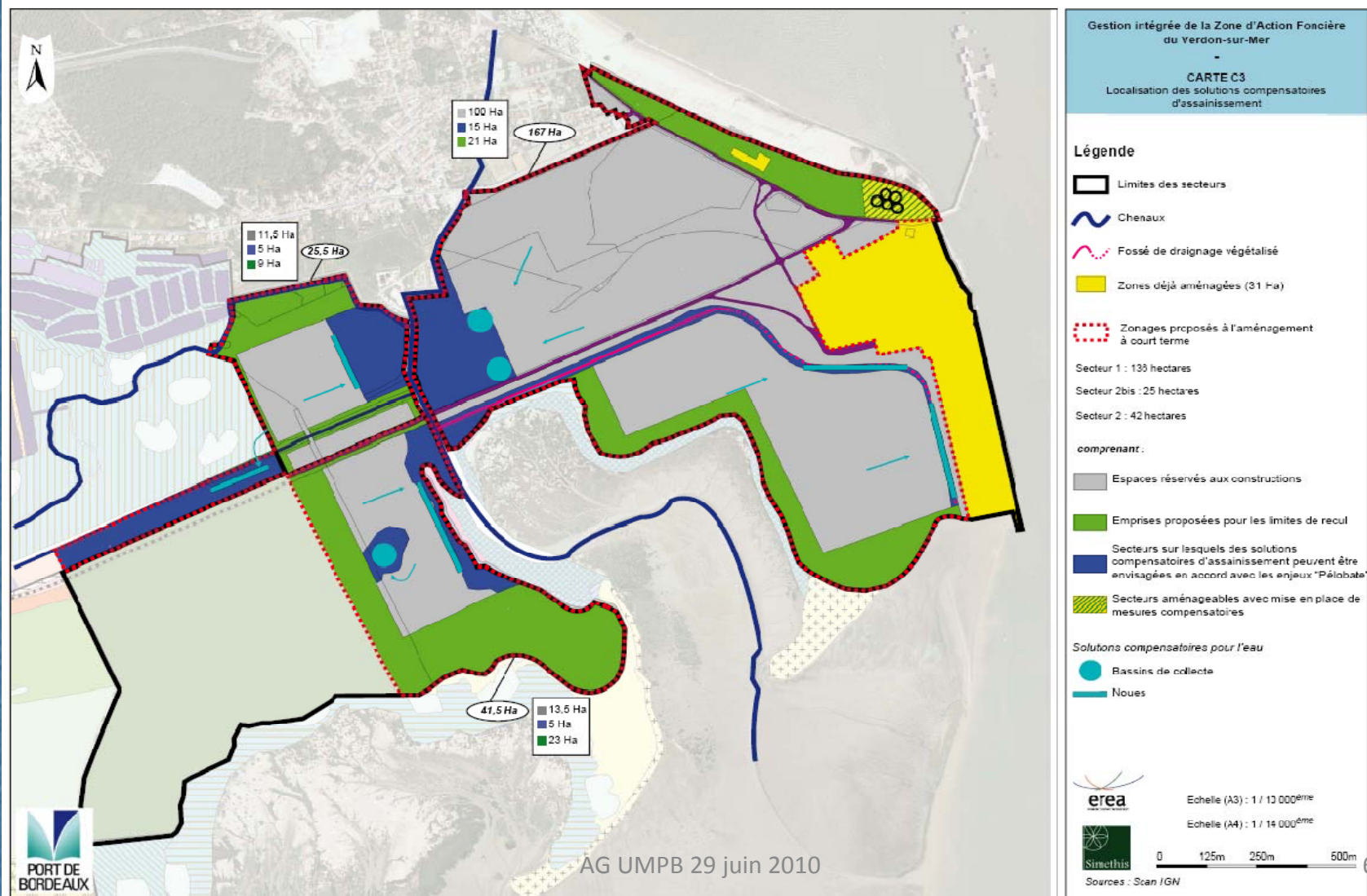
-  Périmètre du secteur 1
-  Espace tampon
-  Solutions compensatoires
des eaux de ruissellement
-  Traitement des limites avec le centre bourg
-  Réseau de voirie de la ZIP
-  Voie ferrée



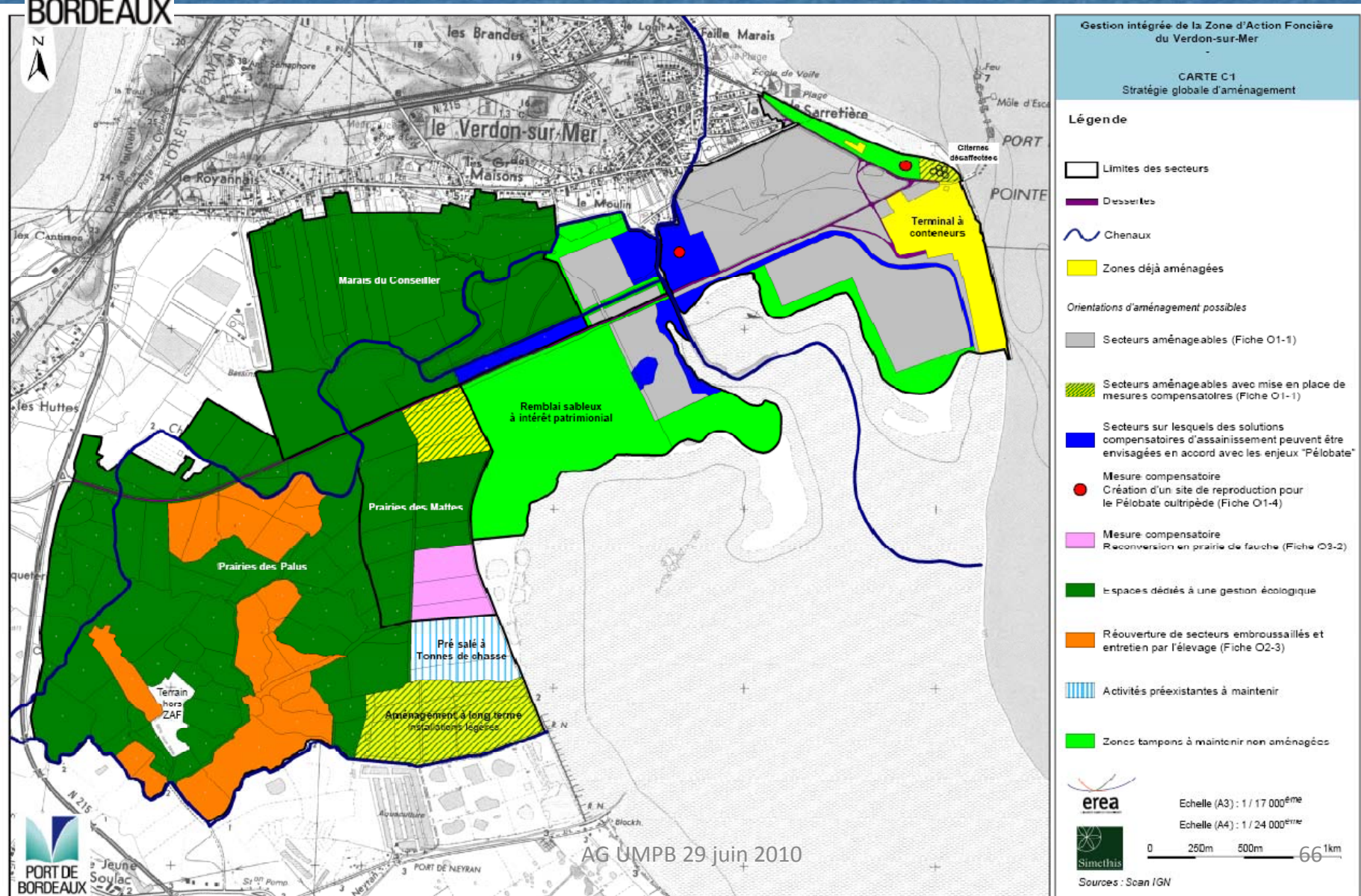
0 250m 500m 1km

Sources : Scan IGN

Aménagement: gestion de l'eau



Études et suivis



L'aménagement du secteur de Sabarèges



Le projet de plate-forme logistique multimodale sur la zone de Bassens Sabarèges

The image shows the cover of a report. At the top left is the logo for ACT CONSULTANTS. The title of the report is 'PROJET DE PLATE-FORME LOGISTIQUE MULTIMODALE SUR LE SITE D'INTERET METROPOLITAIN DE LA ZONE PORTUAIRE DE BASSENS'. Below the title is a photograph of a wide, paved road leading to a large, open field under a clear sky. The text 'Rapport final' and 'Mars 2009 - V2' is centered below the photo. At the bottom, there are logos for 'Hauts de Garonne Développement', 'LA CUB', 'CENTRE AERONAUTIQUE GIRONDE', 'REGION AQUITAINE', and 'MAYORCA AIRCRAFT'. A small line of text at the very bottom reads: 'NOTES D'INFORMATION: Travaux de Services Développement - 17, Place de la plate-forme logistique multimodale sur le site d'intérêt métropolitain de la zone portuaire de Bassens - Mars 2009'.

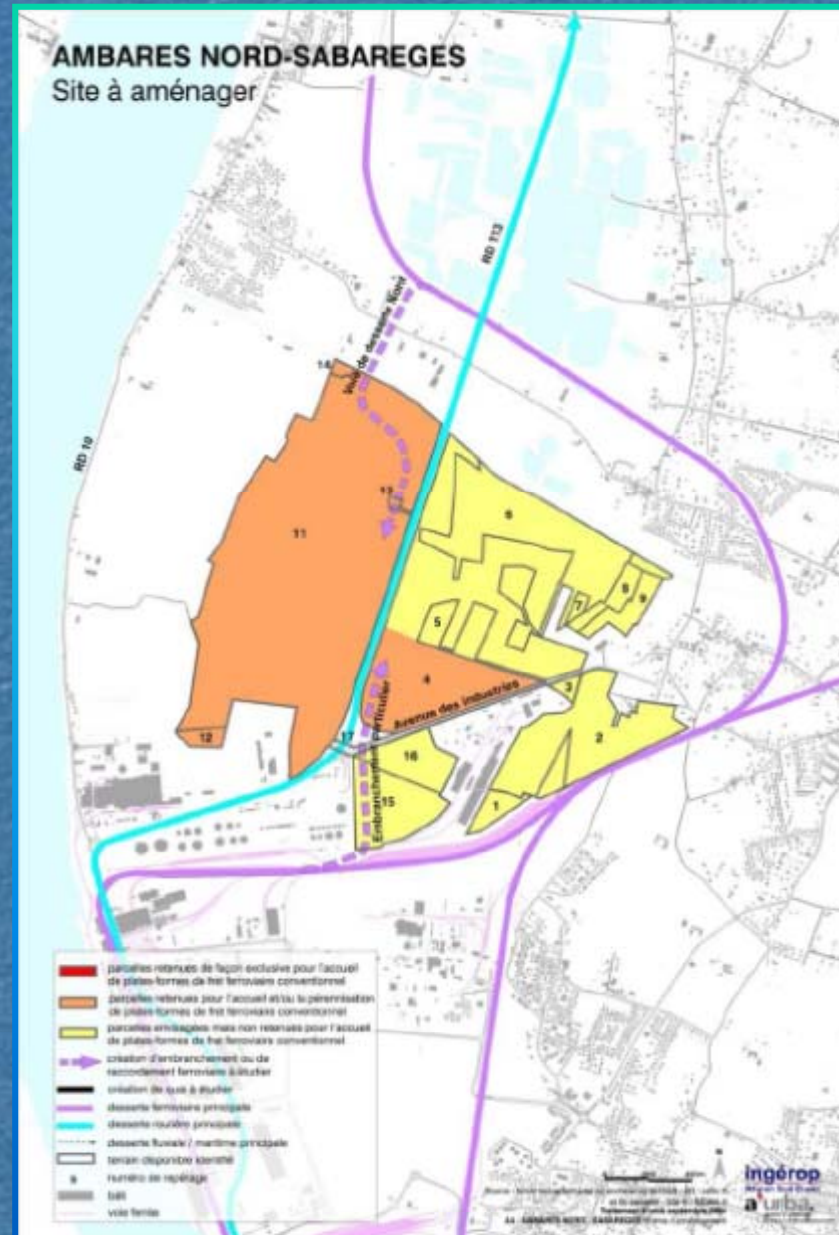


Le périmètre d'étude



Sabarèges : 335ha

- Tri-modalité mer-rail-route
- Très bonne accessibilité routière et ferroviaire même si aménagements nécessaires (faisceau de Sabarèges et irrigation depuis la voie d'Ambès)
- Continuité de la zone de Bassens
- Classée Zone industrielle dans les documents de planification



Les conclusions ...

- ⇒ Peu de zones possèdent des dessertes tri-modales
- ⇒ Les terrains portuaires sont « rares » et leur affectation doit être d'autant plus réfléchie
- ⇒ Le lieu d'implantation des entreprises dicte le mode de transport utilisé
- ⇒ Le « temps » des entreprises est différent de celui des collectivités et les industriels mettent les collectivités en concurrence : il est important de proposer des sites attractifs et aménageables rapidement, c'est une question de compétitivité
- ⇒ Le site de Sabarèges a des contraintes fortes (voisinage, sols, PPRI...) dont il faudra bien sûr tenir compte



Les conclusions ...

- ⇒ Les acteurs locaux doivent veiller à conserver les sites portuaires pour des activités industrielles / logistiques
- ⇒ Le positionnement d'un site se fait en fonction de son avantage relatif par rapport à d'autres sites « équivalents »
- ⇒ Le site de Sabarèges, *malgré des contraintes fortes (voisinage, sols, PPRI...)*, possède de nombreux avantages : zone portuaire, accessibilité ferroviaire, coeur d'agglomération
- ⇒ Tout aménagement, même industriel doit et peut s'intégrer dans son environnement



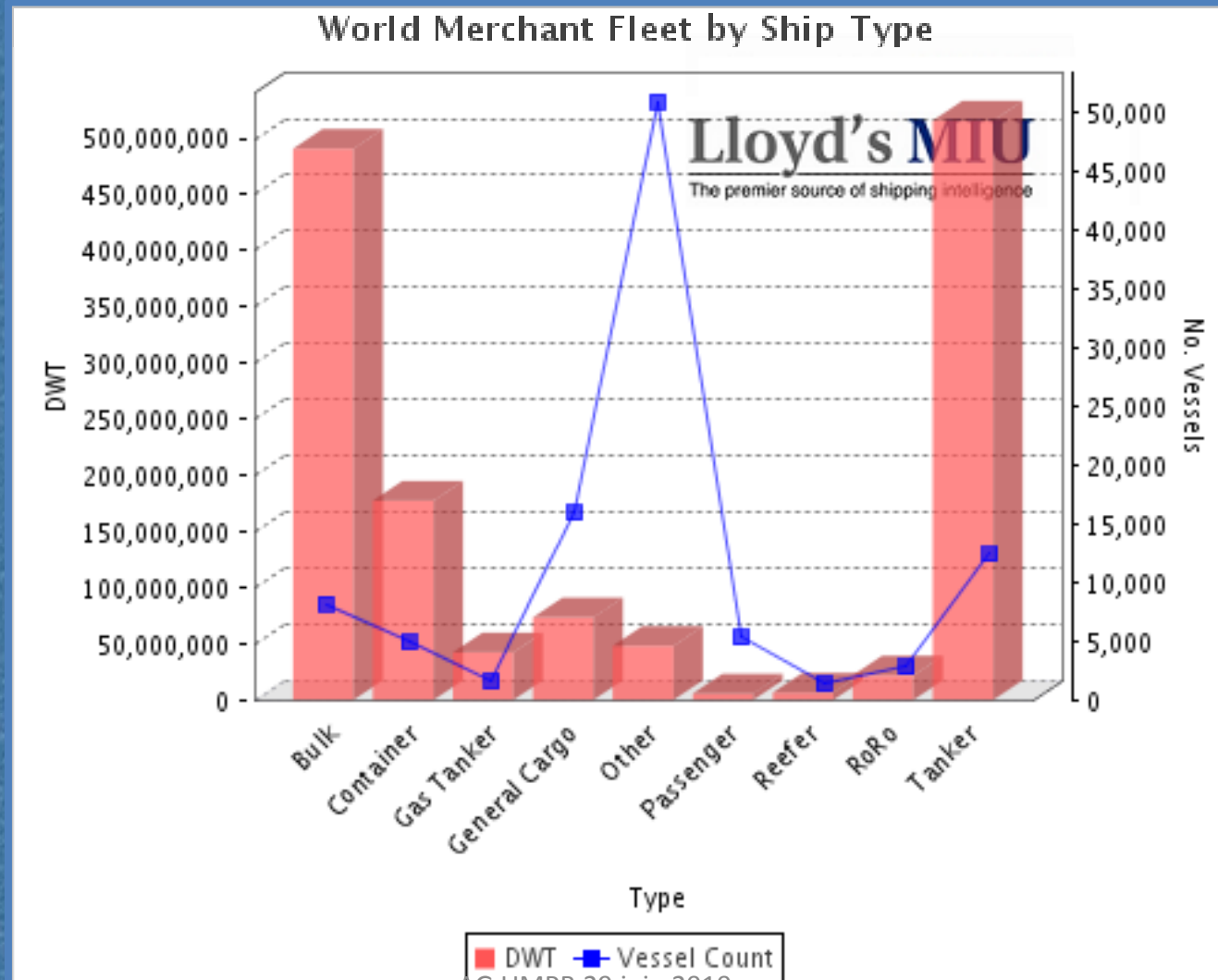
Les orientations d'aménagement



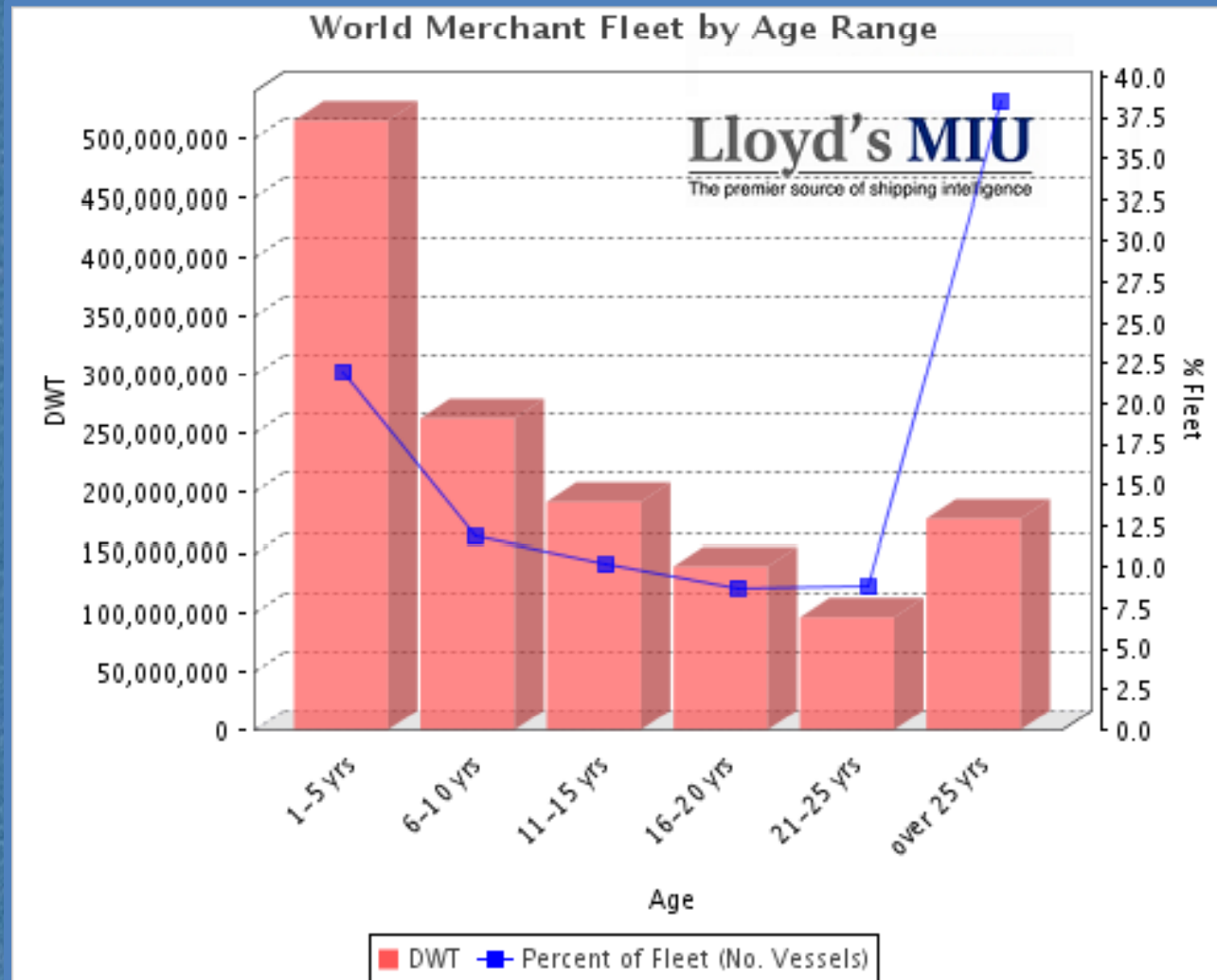
Le trafic 2009



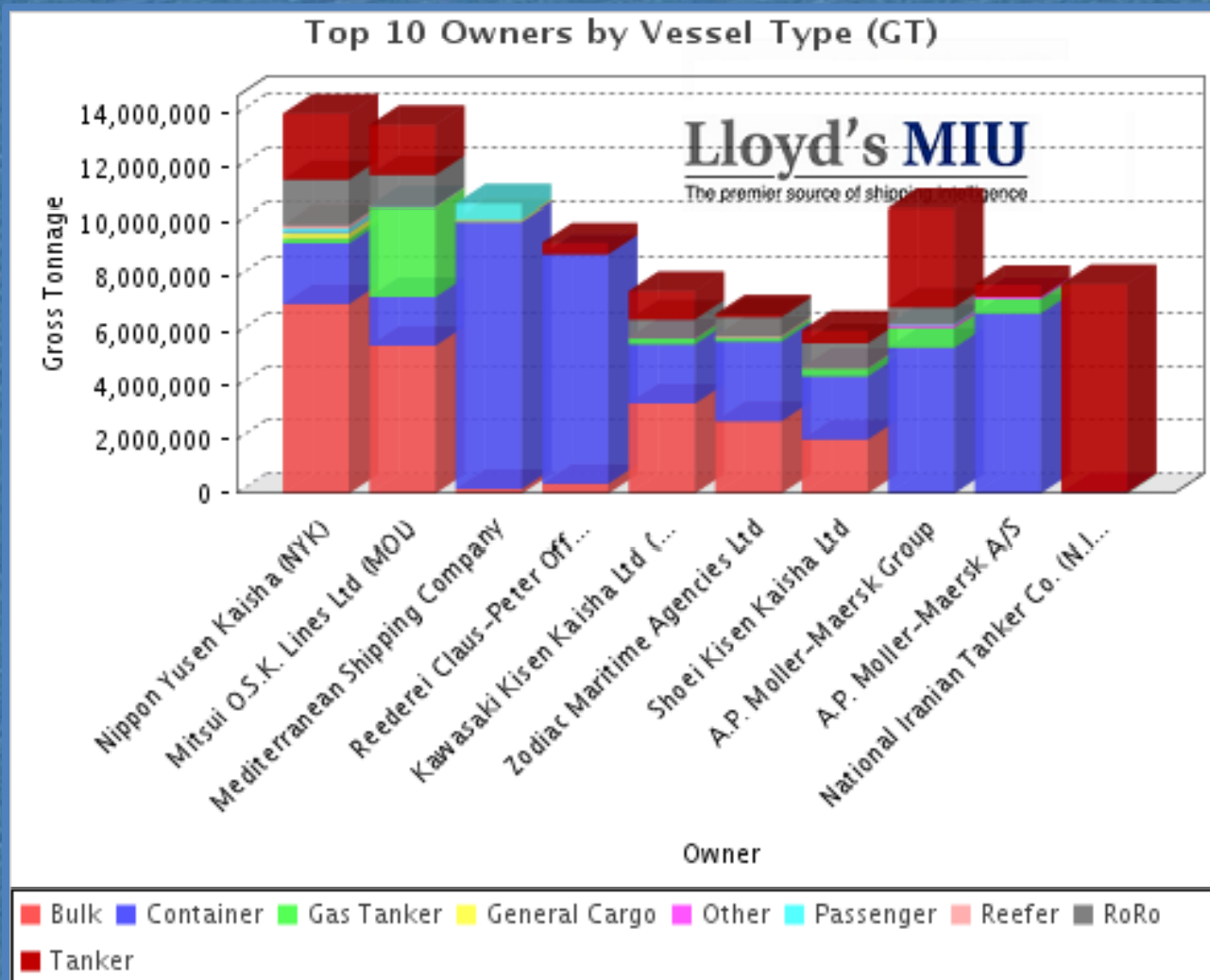
La flotte mondiale par type de navires



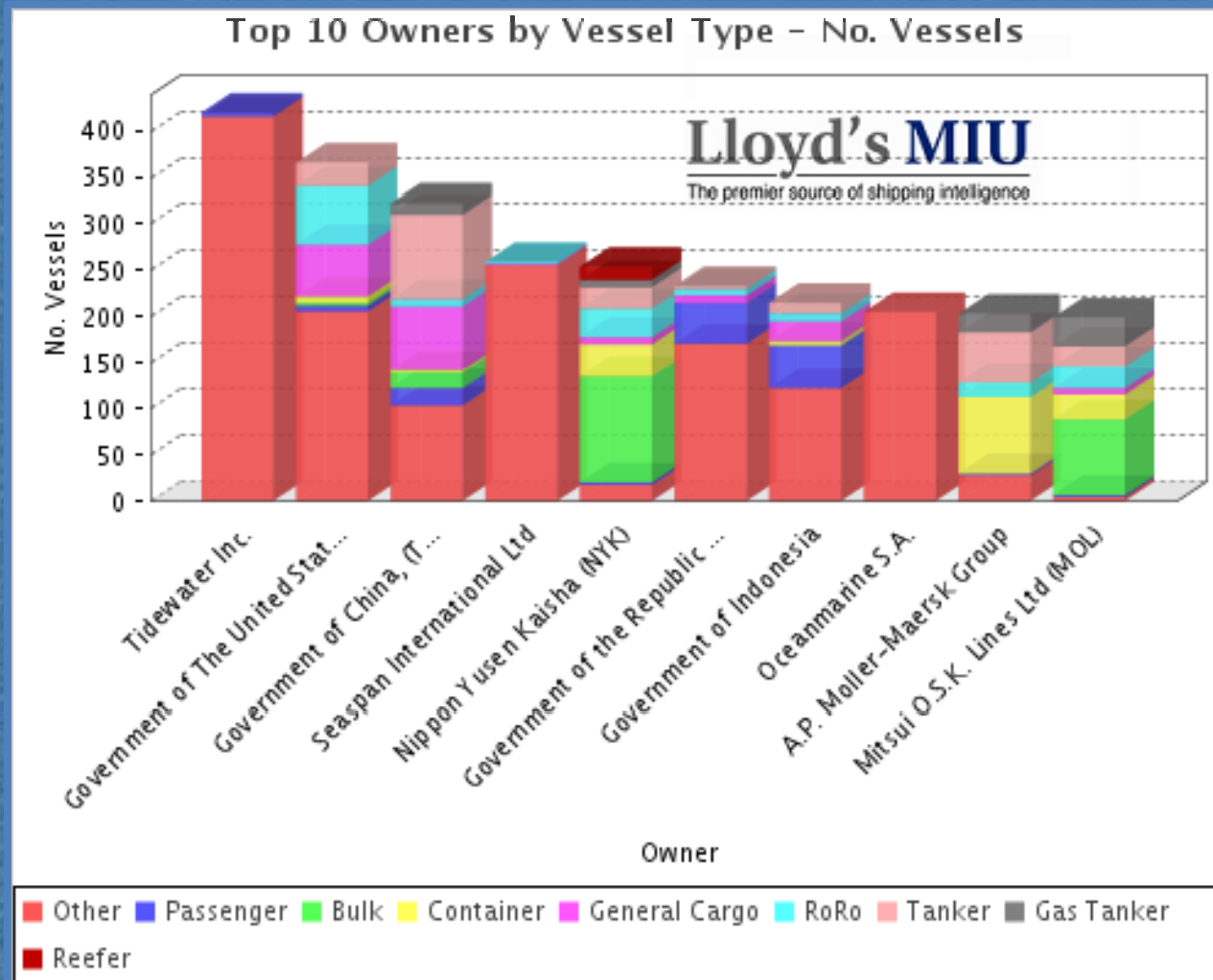
La flotte mondiale par âge des navires



Top 10 par type de navires et tonnage



Top 10 par type et nombre de navires



Top 20 par pays, nombre de navires, et tonnage

To 20 Countries - Vessel Owner Nationality			
Country	No. Vessels	Total DWT	Total GT
Greece	4,166	194,207,945	114,103,879
Japan	6,454	175,064,283	117,569,099
Germany	4,414	114,155,111	84,410,920
China	4,766	96,598,143	61,798,523
Singapore	5,563	83,362,408	52,029,118
U.K.	2,966	57,218,736	44,380,085
Hong Kong	1,487	55,607,276	33,169,906
South Korea	2,796	55,239,285	37,195,918
U.S.A.	8,965	54,548,254	53,199,801
Norway	3,220	53,320,227	39,251,921
Denmark	1,500	32,563,302	25,194,899
Taiwan	953	31,099,046	20,496,697
Italy	2,573	22,786,032	20,369,495
United Arab Emirates	1,835	20,804,030	13,022,693
Turkey	1,996	20,065,944	12,881,291
India	1,365	18,609,991	11,554,765
Iran	560	16,974,727	9,825,704
Switzerland	383	15,181,317	12,769,509
Russia	4,635	14,832,287	13,148,673
Netherlands	2,674	14,809,075	11,562,894



La construction navale



Le grand gagnant de la crise est la Chine, qui ne réduit pas sa capacité de construction et qui est devenue cette année le premier acheteur de navires d'occasion, devant la Grèce. La Chine va pouvoir se constituer une flotte à prix raisonnable, comme le Japon l'avait fait il y a trente ans, et ainsi mieux contrôler le transport de ses produits manufacturés et des matières premières dont son industrie a tellement besoin.

La crise accélère le basculement du centre de gravité mondial vers l'Asie, mouvement irréversible qui va réduire la puissance maritime des pays occidentaux.



Top 20 par pays, nombre d'escales, et types de navires

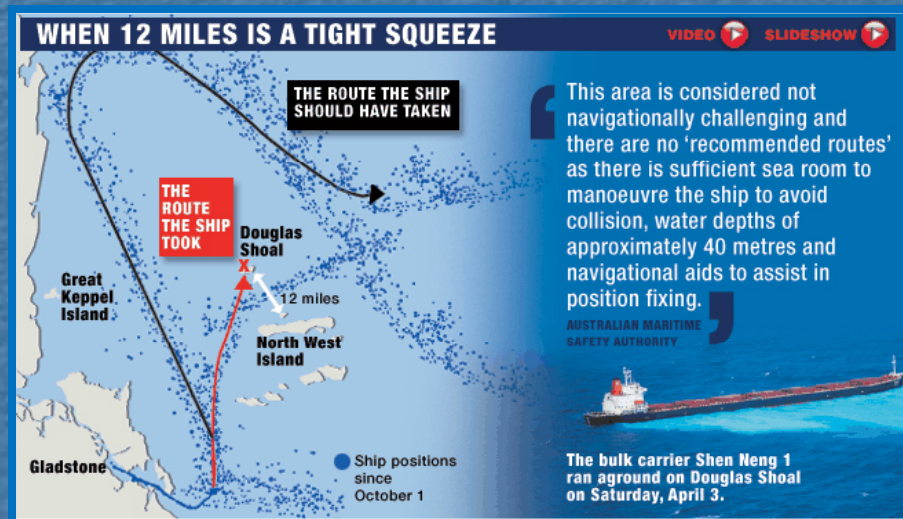
Port Calls - Top 20 Countries by Vessel Type 2009										
	Container	Dry Bulk	RoRo	General Cargo	Tanker	Gas	Passenger	Misc	Total	
China	50381	15058	3174	22006	12538	2176	5569	2269	113642	
Japan	33708	10947	7536	24066	10612	3455	2252	2102	96275	
Indonesia	8379	6935	3008	22667	17928	2105	6518	28425	96039	
U.K.	8099	2357	10955	20091	16249	2977	10713	18361	90477	
U.S.A.	18109	11109	6959	5150	21249	965	8717	15086	88618	
Italy	9734	2552	7522	10551	11029	1688	25249	3086	71863	
Spain	11052	3010	5804	13341	8063	1835	22427	4688	71009	
Singapore	15827	11269	1904	6036	16771	1611	1294	14119	69155	
South Korea	18408	6003	3049	21716	11131	2212	2342	2915	68907	
Netherlands	8619	2063	4731	12688	11686	1736	2626	7865	52800	
Norway	1893	1971	2945	15554	5868	1148	3285	8859	43458	
Russia	2725	3366	1271	15135	10085	137	1853	2559	38657	
Malaysia	13103	1549	429	6721	8482	1660	796	3553	36653	
Taiwan	14946	4352	389	6624	5508	1109	620	1565	35253	
France	4636	1441	2295	6893	8829	1446	8587	703	35110	
Turkey	5355	2089	1979	16573	6365	610	1167	343	34714	
Germany	9122	1447	4405	10341	4202	559	2513	1413	34347	
United Arab Emirates	7305	3067	1562	2531	11937	1661	337	3580	32163	
Brazil	10087	7482	1102	3063	6921	936	1097	282	31113	
India	4967	7522	456	4074	10589	1143	221	785	29785	
Rest of World	115144	60935	46735	131507	109126	17151	57962	61361	612575	
Total	371599	166526	101702	497028	297028	20108	48320	166145	183919	1782613



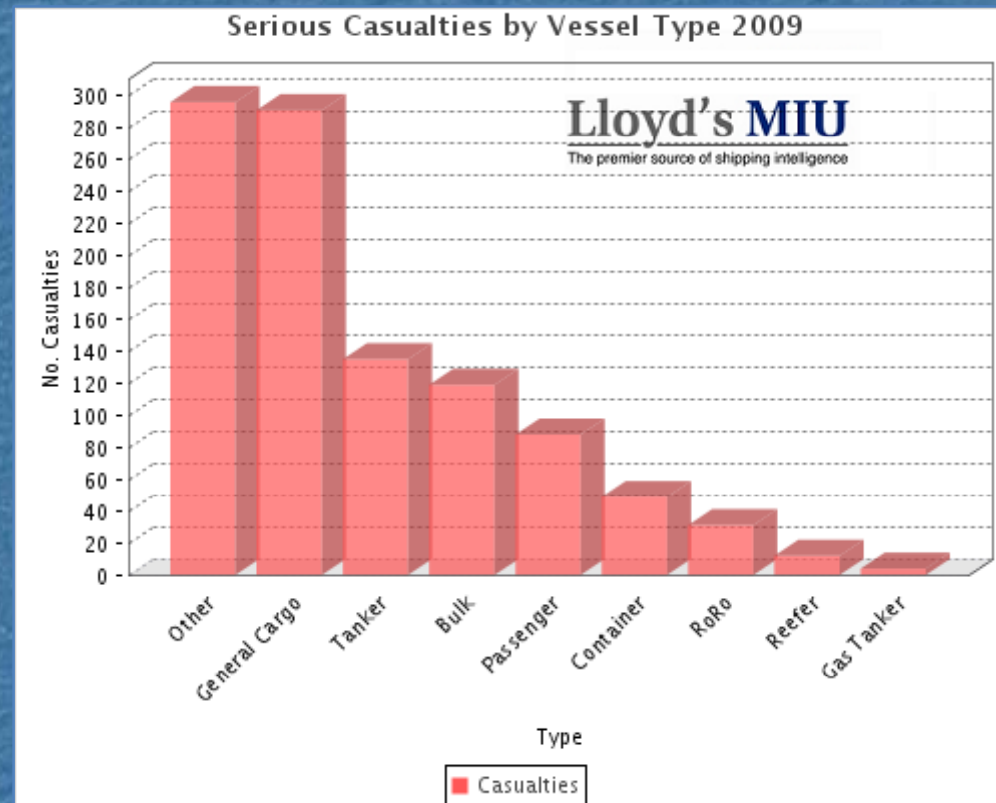
Les accidents maritimes



Les accidents maritimes



Les accidents maritimes

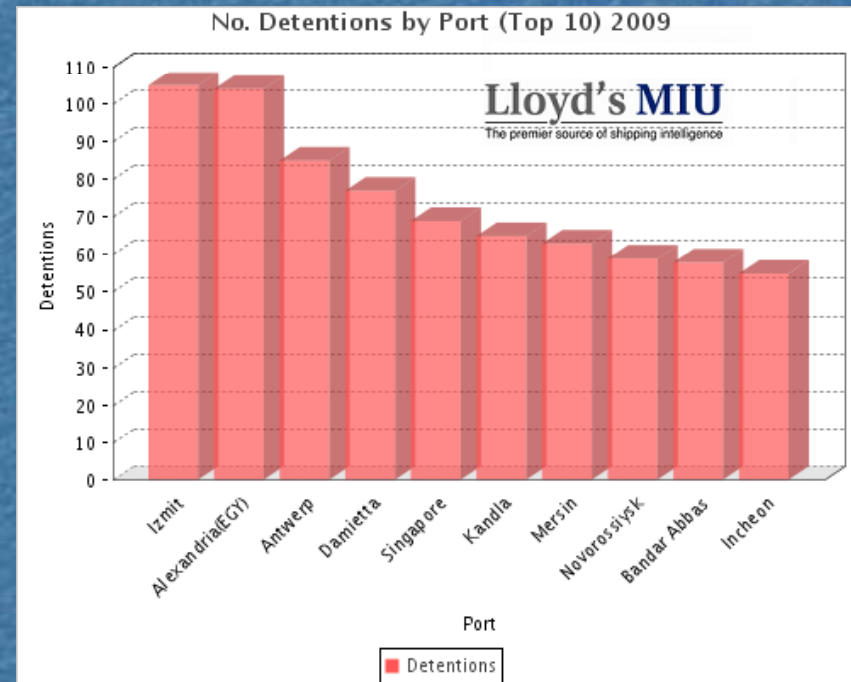
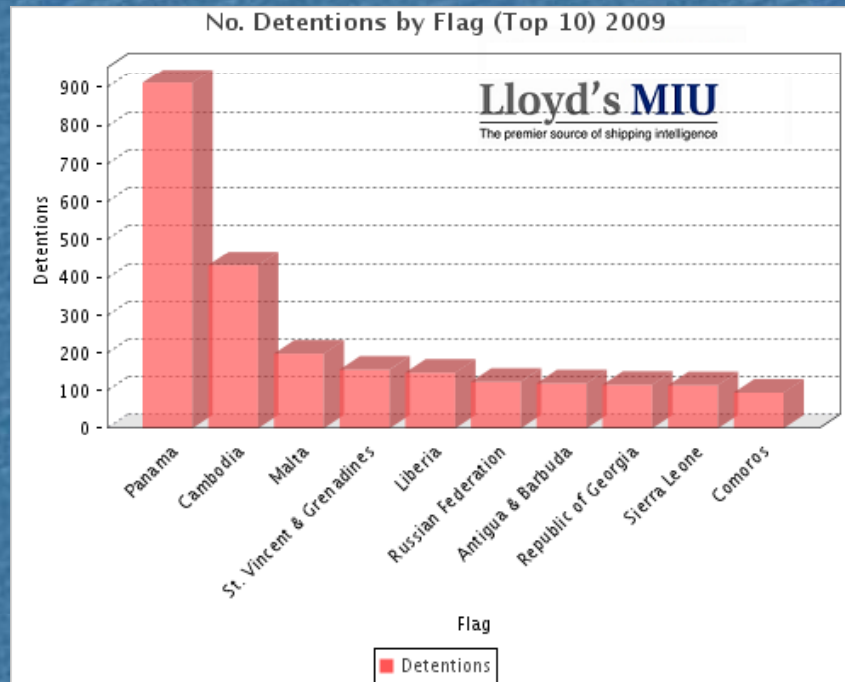


Les accidents maritimes

No. of Casualties by Region & Type 2009										
Cause	Africa	Asia	Austra- lasia	Europe	Indian Sub- continent	Mid. East	North America	Other	South America/ Caribbean	Total
Collision (involving vessels)	6	105	3	212	23	18	65	4	18	454
Contact (eg. Harbour wall)	4	6	3	105	3	2	61	1	6	191
Fire/explosion	10	31	7	80	5	13	32	14	14	206
Foundered (sunk, submerged)	7	33	4	26	5	11	17	3	11	117
Hull damage (holed, cracks, structural failure)	6	6	0	55	1	3	45	10	5	131
Labour dispute	0	1	0	4	0	0	0	1	0	6
Machinery damage/failure (e.g. lost rudder, fouled propellor)	27	73	22	435	5	17	162	30	26	797
Miscellaneous	13	23	24	186	4	10	59	11	16	346
Missing/overdue	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Piracy	66	23	0	1	4	82	0	1	3	180
Wrecked/stranded (aground)	14	65	8	170	5	16	84	19	16	397
Total	153	366	71	1274	55	173	525	94	115	2826



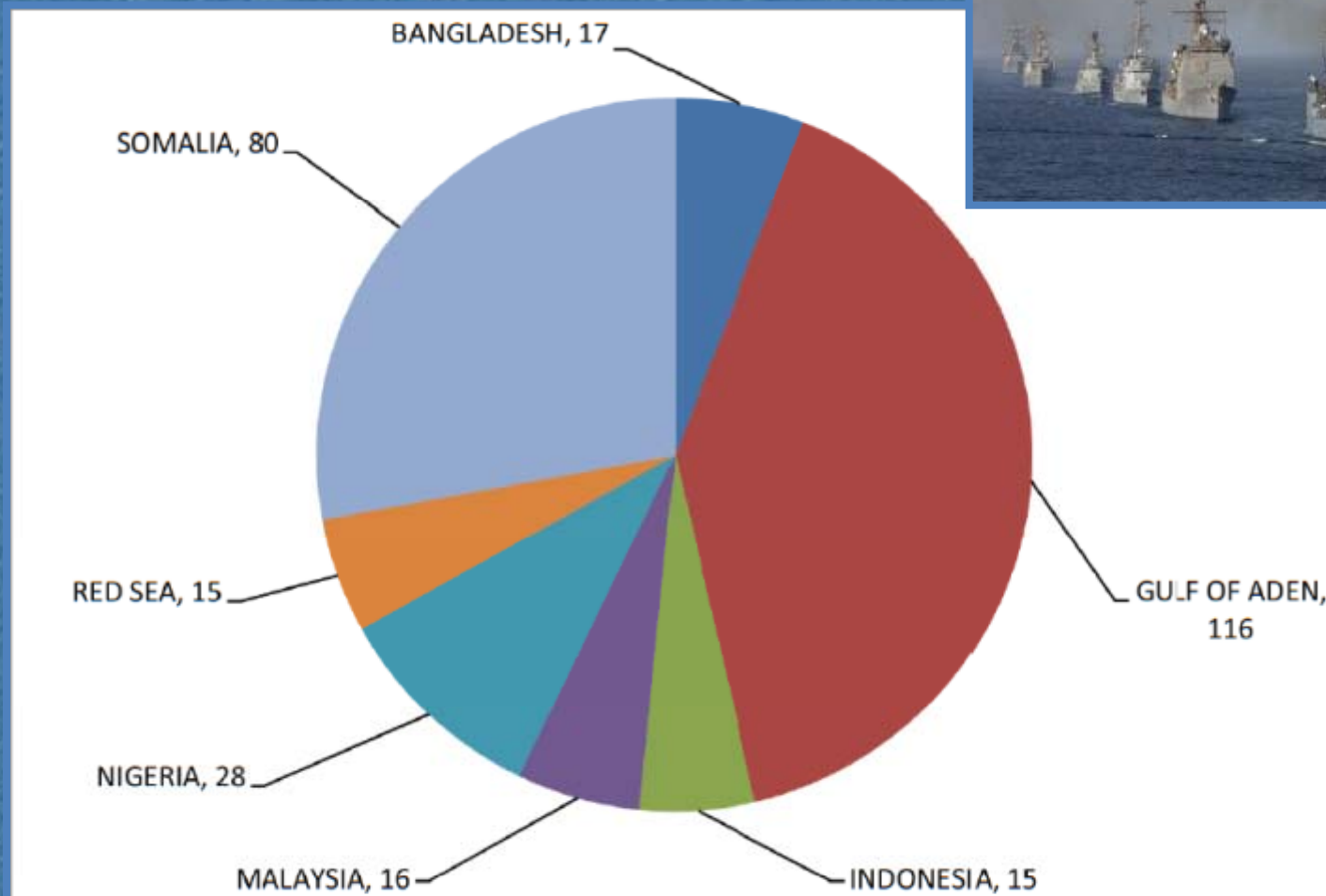
Port State Control



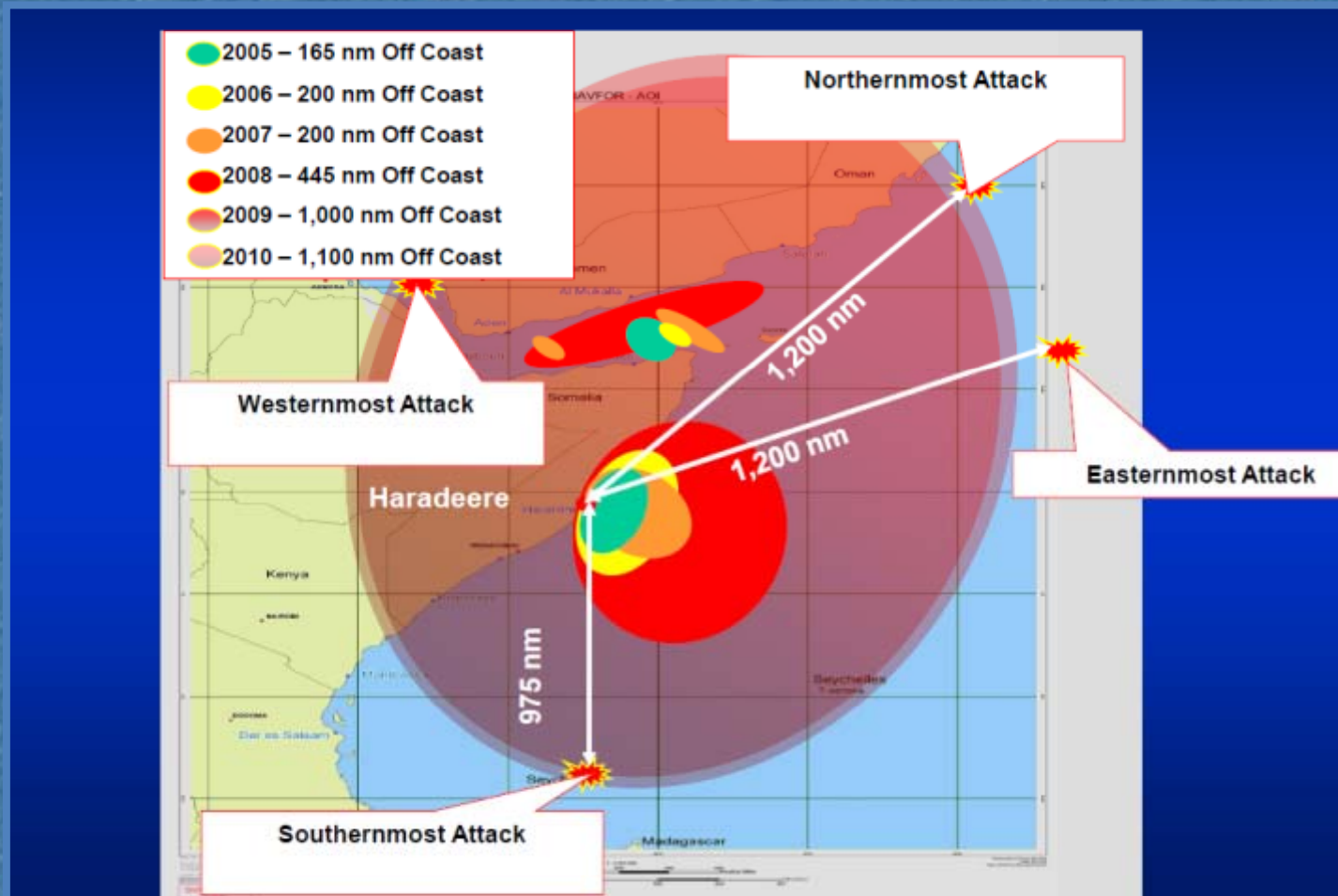
La piraterie



La piraterie



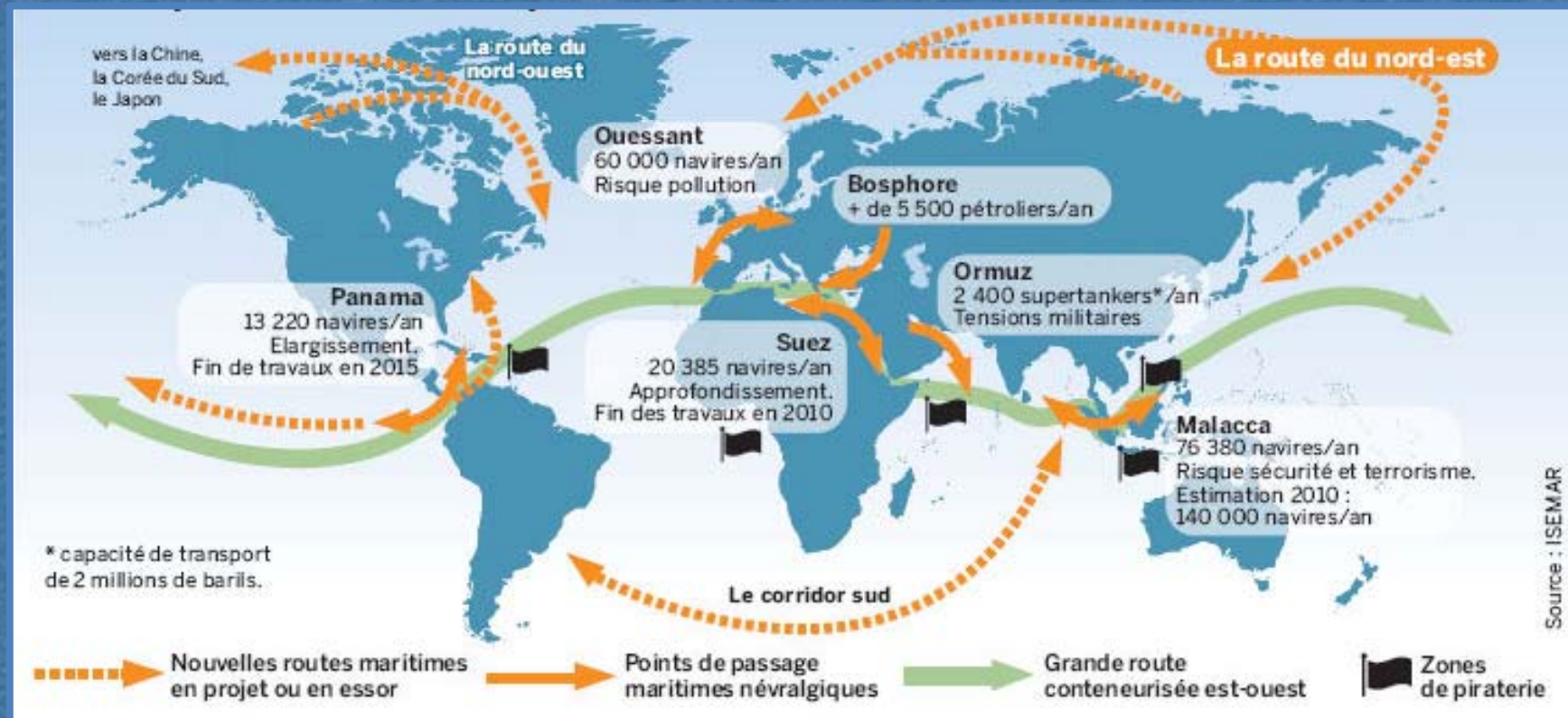
La piraterie



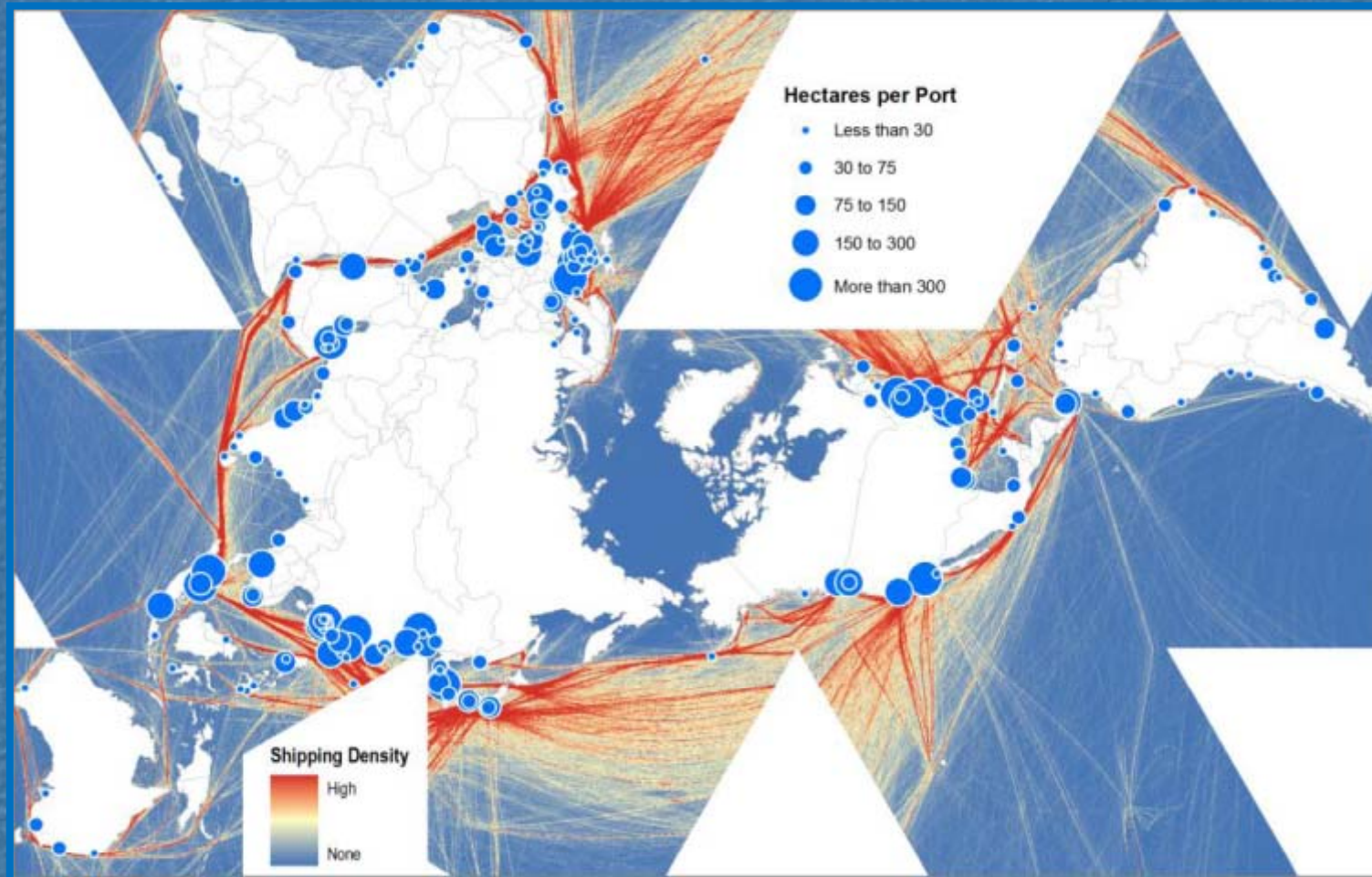
La piraterie



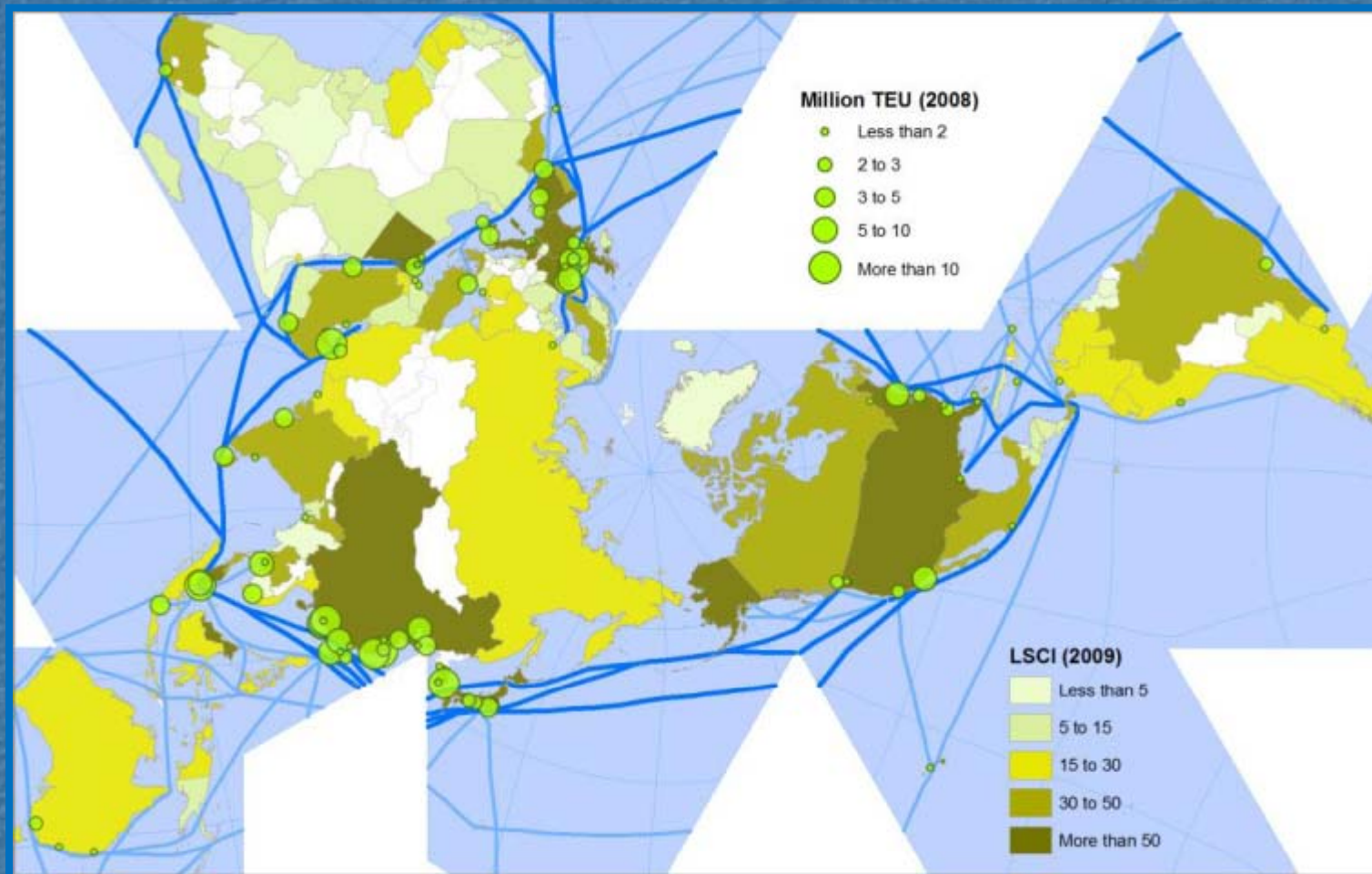
Les points névralgiques



Container terminal surface of the world's major port holdings and shipping density



Liner shipping connectivity index and container port throughput, 2008-2009



Le trafic 2009

TOP 20 WORLD PORTS

Ports	Country	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Sjanghai 1)	China	590,0	582,0	560,0	537,5	443,2	379,0
Ningbo+Zhoushan *)	China	570,0	520,1	473,4	309,7	272,4	225,9
Singapore 2)	Singapore	472,3	515,4	483,6	448,5	423,2	393,4
Rotterdam	Netherlands	387,0	421,1	409,1	381,8	370,3	352,6
Tianjin	China	380,0	355,9	309,6	257,6	245,1	206,2
Guangzhou	China	375,0	344,3	343,3	302,8	241,7	215,2
Qingdao	China	315,5	300,3	265,0	224,2	184,3	161,7
Qinhuangdao	China	243,8	252,2	245,7	204,9	167,5	150,3
Hong Kong 1)	China	243,0	259,4	245,4	238,2	230,1	220,9
Busan 2)	South Korea	226,2	241,7	229,9	217,9	217,2	215,0
Dalian	China	203,7	185,2	165,4	145,2	176,8	145,2
Nagoya 2)	Japan	200,0	218,1	215,6	208,0	187,1	182,3
Shenzhen	China	194,0	211,2	199,9	176,0	153,9	135,2
Rizhao	China	181,3	151,0	130,6	110,1	84,2	51,1
Port Hedland	Australia	159,4	130,7	111,8	110,6	108,5	99,8
Antwerp	Belgium	157,6	189,4	182,9	167,4	160,1	152,3
Los Angeles	United States of America	157,5	170,0	190,1	181,6	162,1	162,1
Houston	United States of America	155,5	227,0	225,0	201,5	191,7	182,0
Chiba 2)	Japan	150,0	170,0	169,2	167,0	165,7	169,3
South Louisiana 3)	United States of America	115,6	233,7	258,1	262,9	243,0	225,7

Unit: Gross weight x 1 million metric tons - *) Ports combined in 2006

1) Including river trade - 2) Freight tons (= 0,920 metric tons) - 3) Short ton (= 0,907 metric tons)



Le trafic 2009

TOP 20 WORLD CONTAINER PORTS

Port	Country	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Singapore	Singapore	25.870	29.918	27.932	24.792	23.192	21.329
Sjanghai 1)	China	25.002	27.980	26.150	21.719	18.084	14.558
Hong Kong 1)	China	20.900	24.494	23.998	23.539	22.602	21.984
Shenzhen	China	18.250	21.400	21.099	18.469	16.197	13.655
Busan	South Korea	11.980	13.453	13.261	12.039	11.843	11.492
Guangzhou	China	11.190	11.001	9.200	6.600	4.685	3.304
Dubai Ports	United Arab Emirates	11.124	11.827	10.653	8.923	7.619	6.429
Ningbo+Zhoushan *)	China	10.502	11.226	9.360	7.068	5.208	4.005
Qingdao	China	10.260	10.320	9.462	7.702	6.307	5.139
Rotterdam	Netherlands	9.743	10.784	10.791	9.654	9.288	8.292
Tianjin	China	8.700	8.500	7.103	5.950	4.801	3.814
Kaohsiung	Taiwan	8.581	9.677	10.257	9.775	9.471	9.714
Antwerp	Belgium	7.310	8.663	8.176	7.018	6.488	6.064
Port Klang	Malaysia	7.300	7.974	7.119	6.326	5.716	5.244
Los Angeles	United States of America	7.261	8.083	8.657	8.470	7.485	7.273
Hamburg	Germany	7.008	9.737	9.890	8.862	8.088	7.003
Tanjung Pelepas	Malaysia	6.000	5.600	5.500	4.770	4.177	4.020
Long Beach	United States of America	5.068	6.488	7.312	7.290	6.710	5.780
Xiamen	China	4.680	5.035	4.627	4.019	3.342	2.872
Bremen	Germany	4.565	5.529	4.912	4.450	3.735	3.469



Unit: Number x 1,000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Units)

Le trafic 2009

TOP 20 EUROPEAN PORTS

Ports	Country	2009	2008	2007	2006	2005	2004
Rotterdam	Netherlands	387.0	421.1	409.1	381.8	370.3	352.6
Antwerp	Belgium	157.6	189.4	182.9	167.4	160.1	152.3
Novorossiysk *)	Russia	122.8	122.6	113.5	113.6	113.0	97.3
Hamburg	Germany	110.4	140.4	140.4	134.9	125.7	114.4
Amsterdam	Netherlands	86.7	94.7	87.6	84.4	74.8	73.1
Marseilles	France	83.1	96.0	96.3	100.0	96.6	94.1
Primorsk	Russia	79.1	75.6	74.2	65.9	58.6	53.4
Le Havre	France	73.7	80.5	78.9	73.9	74.9	76.2
Algeciras	Spain	69.9	74.8	71.8	63.5	65.7	61.2
Bremen	Germany	63.0	74.6	69.2	65.1	54.3	52.4
Valencia	Spain	57.2	59.8	53.6	47.5	40.9	37.5
St. Petersburg	Russia	50.4	60.2	59.5	54.2	50.7	46.3
Genoa	Italy	47.5	54.2	58.6	55.0	56.5	57.0
London	United Kingdom	45.4	53.0	52.7	51.9	53.8	53.3
Dunkirk	France	45.0	57.7	57.1	56.6	53.5	51.0
Zeebrugge	Belgium	44.9	42.0	42.0	39.5	34.5	31.7
Constantza	Romania	42.0	61.8	57.1	46.5	38.9	33.4
Barcelona	Spain	41.8	50.6	50.0	46.4	43.8	39.3
Wilhelmshaven	Germany	33.6	40.2	42.7	43.1	45.9	45.2
Zeeland Seaports	Netherlands	29.0	33.3	33.0	30.2	30.4	30.0



*) Including Caspian pipeline Consortium Marine Terminal

Le trafic 2009

	année 2008	année 2009	évolution 2009/2008
Hambourg	140,38 Mt	110,38 Mt	-21%
Marchandises diverses	97,91 Mt	73,61 Mt	-25%
<i>Dont conteneurs</i>	95,07 Mt	71,17 Mt	-25%
Vracs liquides	15,65 Mt	14,39 Mt	-8%
<i>Dont produits pétroliers</i>	12,92 Mt	11,35 Mt	-12%
Vracs solides	26,82 Mt	22,38 Mt	-17%
Rotterdam	421,14 Mt	386,96 Mt	-8%
Marchandises diverses	132,20 Mt	122,24 Mt	-8%
<i>Dont conteneurs</i>	107,00 Mt	100,28 Mt	-6%
Vracs liquides	194,00 Mt	198,09 Mt	2%
<i>Dont produits pétroliers</i>	158,98 Mt	168,61 Mt	6%
Vracs solides	94,94 Mt	66,63 Mt	-30%
Anvers	189,39 Mt	157,81 Mt	-17%
Marchandises diverses	122,73 Mt	100,90 Mt	-18%
<i>Dont conteneurs</i>	101,36 Mt	87,25 Mt	-14%
Vracs liquides	39,32 Mt	39,52 Mt	1%
<i>Dont produits pétroliers</i>	29,48 Mt	29,82 Mt	1%
Vracs solides	27,35 Mt	17,38 Mt	-36%
Zeebrugge (estimé)	42,02 Mt	44,90 Mt	7%
Marchandises diverses	33,87 Mt	34,98 Mt	3%
<i>Dont conteneurs</i>	21,20 Mt	24,83 Mt	17%
Vracs liquides	6,20 Mt	8,22 Mt	32%
<i>Dont produits pétroliers</i>	5,90 Mt	7,97 Mt	35%
Vracs solides	1,95 Mt	1,61 Mt	-18%
Dunkerque	57,69 Mt	44,97 Mt	-22%
Marchandises diverses	16,02 Mt	15,19 Mt	-5%
<i>Dont conteneurs</i>	1,67 Mt	1,62 Mt	-4%
Vracs liquides	14,83 Mt	12,42 Mt	-16%
<i>Dont produits pétroliers</i>	13,49 Mt	11,17 Mt	-17%
Vracs solides	26,83 Mt	17,38 Mt	-35%
Le Havre	80,53 Mt	73,71 Mt	-8%
Marchandises diverses	26,80 Mt	24,25 Mt	-10%
<i>Dont conteneurs</i>	24,87 Mt	22,15 Mt	-11%
Vracs liquides	49,02 Mt	45,59 Mt	-7%
<i>Dont produits pétroliers</i>	47,51 Mt	43,97 Mt	-7%
Vracs solides	4,71 Mt	3,87 Mt	-18%
Rouen	22,69 Mt	23,30 Mt	3%
Marchandises diverses	2,65 Mt	1,93 Mt	-27%
<i>Dont conteneurs</i>	1,19 Mt	1,01 Mt	-15%
Vracs liquides	10,83 Mt	11,58 Mt	7%
<i>Dont produits pétroliers</i>	8,24 Mt	8,70 Mt	6%
Vracs solides	9,20 Mt	9,79 Mt	6%
Nantes Saint Nazaire	33,62 Mt	29,79 Mt	-11%
Marchandises diverses	3,00 Mt	2,31 Mt	-23%
<i>Dont conteneurs</i>	1,87 Mt	1,57 Mt	-6%
Vracs liquides	22,10 Mt	19,55 Mt	-12%
<i>Dont produits pétroliers</i>	20,99 Mt	18,55 Mt	-12%
Vracs solides	8,52 Mt	7,93 Mt	-7%

La Rochelle	7,90 Mt	7,51 Mt	-5%
Marchandises diverses	0,98 Mt	0,79 Mt	-20%
<i>Dont conteneurs</i>	0,05 Mt	0,06 Mt	4%
Vracs liquides	2,58 Mt	2,64 Mt	2%
<i>Dont produits pétroliers</i>	2,42 Mt	2,46 Mt	2%
Vracs solides	4,34 Mt	4,09 Mt	-6%
Bordeaux	9,01 Mt	8,75 Mt	-3%
Marchandises diverses	0,75 Mt	0,95 Mt	27%
<i>Dont conteneurs</i>	0,61 Mt	0,77 Mt	27%
Vracs liquides	5,46 Mt	5,38 Mt	-1%
<i>Dont produits pétroliers</i>	4,67 Mt	4,61 Mt	-1%
Vracs solides	2,80 Mt	2,41 Mt	-14%
Bilbao (estimé)	37,98 Mt	31,70 Mt	-17%
Marchandises diverses	9,66 Mt	6,77 Mt	-30%
<i>Dont conteneurs</i>	6,14 Mt	4,30 Mt	-30%
Vracs liquides	23,06 Mt	21,08 Mt	-9%
<i>Dont produits pétroliers</i>	18,46 Mt	16,96 Mt	-8%
Vracs solides	5,27 Mt	3,86 Mt	-27%

	année 2008	année 2009	évolution 2009/2008
Barcelone	50,55 Mt	41,80 Mt	-17%
Marchandises diverses	34,93 Mt	26,12 Mt	-25%
<i>Dont conteneurs</i>	25,16 Mt	17,63 Mt	-30%
Vracs liquides	12,11 Mt	11,76 Mt	-3%
<i>Dont produits pétroliers</i>	10,06 Mt	10,06 Mt	0%
Vracs solides	3,51 Mt	3,92 Mt	12%
Marseille	95,94 Mt	83,14 Mt	-13%
Marchandises diverses	15,13 Mt	14,52 Mt	-4%
<i>Dont conteneurs</i>	8,40 Mt	8,68 Mt	3%
Vracs liquides	66,68 Mt	60,16 Mt	-10%
<i>Dont produits pétroliers</i>	63,11 Mt	57,07 Mt	-10%
Vracs solides	14,12 Mt	8,46 Mt	-40%
Gênes	54,22 Mt	47,48 Mt	-12%
Marchandises diverses	27,71 Mt	23,48 Mt	-15%
<i>Dont conteneurs</i>	17,82 Mt	15,18 Mt	-15%
Vracs liquides	21,01 Mt	20,31 Mt	-3%
<i>Dont produits pétroliers</i>	20,01 Mt	19,39 Mt	-3%
Vracs solides	5,50 Mt	3,68 Mt	-33%



Le trafic des ports français en 2009

Ports français : la crise est bien là

La fin de l'année 2008 avait montré les premiers signes du ralentissement économique. 2009 traduit sèchement ses effets. Les ports français ne présentent cependant pas de véritable particularité puisque des contractions parfois plus fortes ont affecté d'autres pays et systèmes portuaires.

Conteneurs : casse relativement limitée

Certes moins touchés que leurs homologues nord européens, les ports français, et principalement les grands ports maritimes, ont enregistré des baisses de leurs volumes conteneurisés. À quelques exceptions près...

Diverses : les grands ports plus touchés

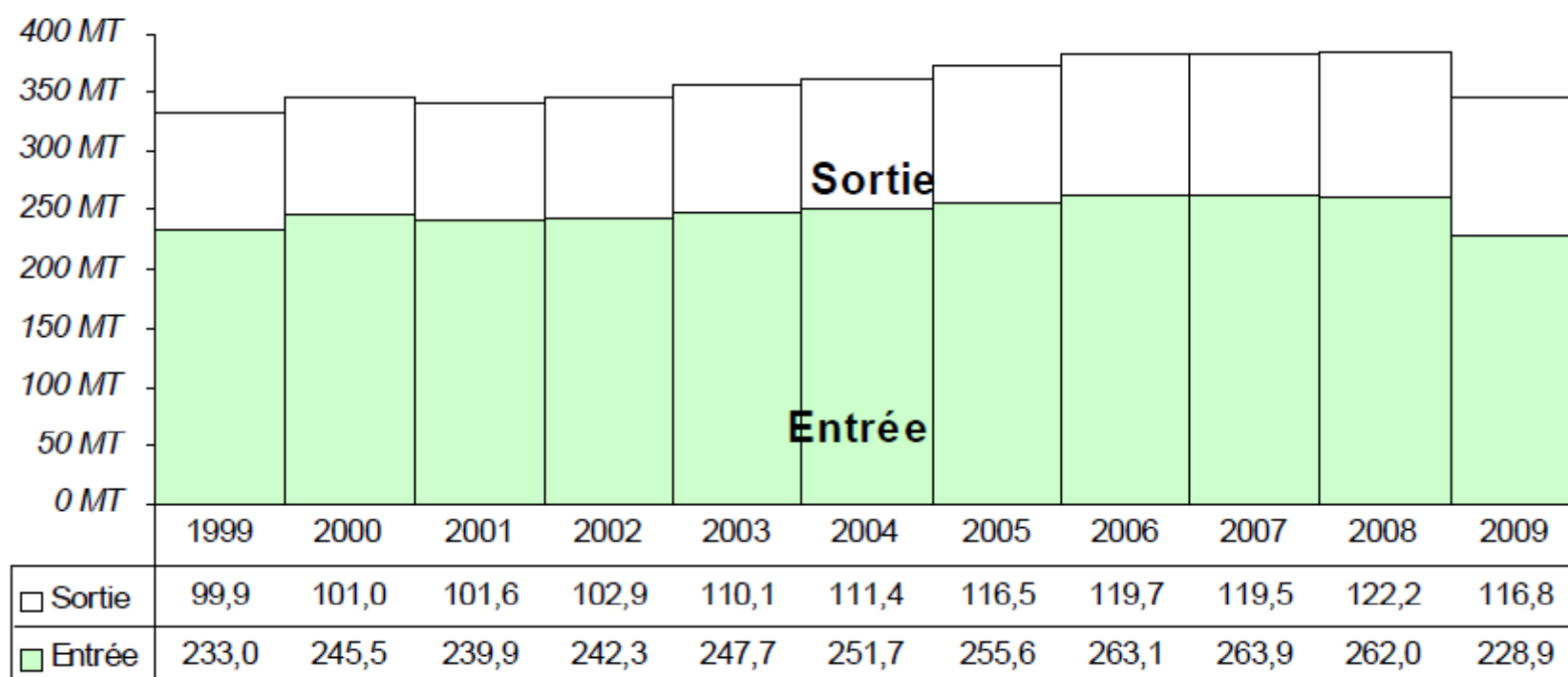
L'année 2009 affiche, dans le domaine des marchandises diverses, un scénario à peu près identique à celui de 2008. Avec une baisse du même ordre et des ports touchés qui sont quasiment tous les mêmes.

Vracs solides : les pertes sont lourdes

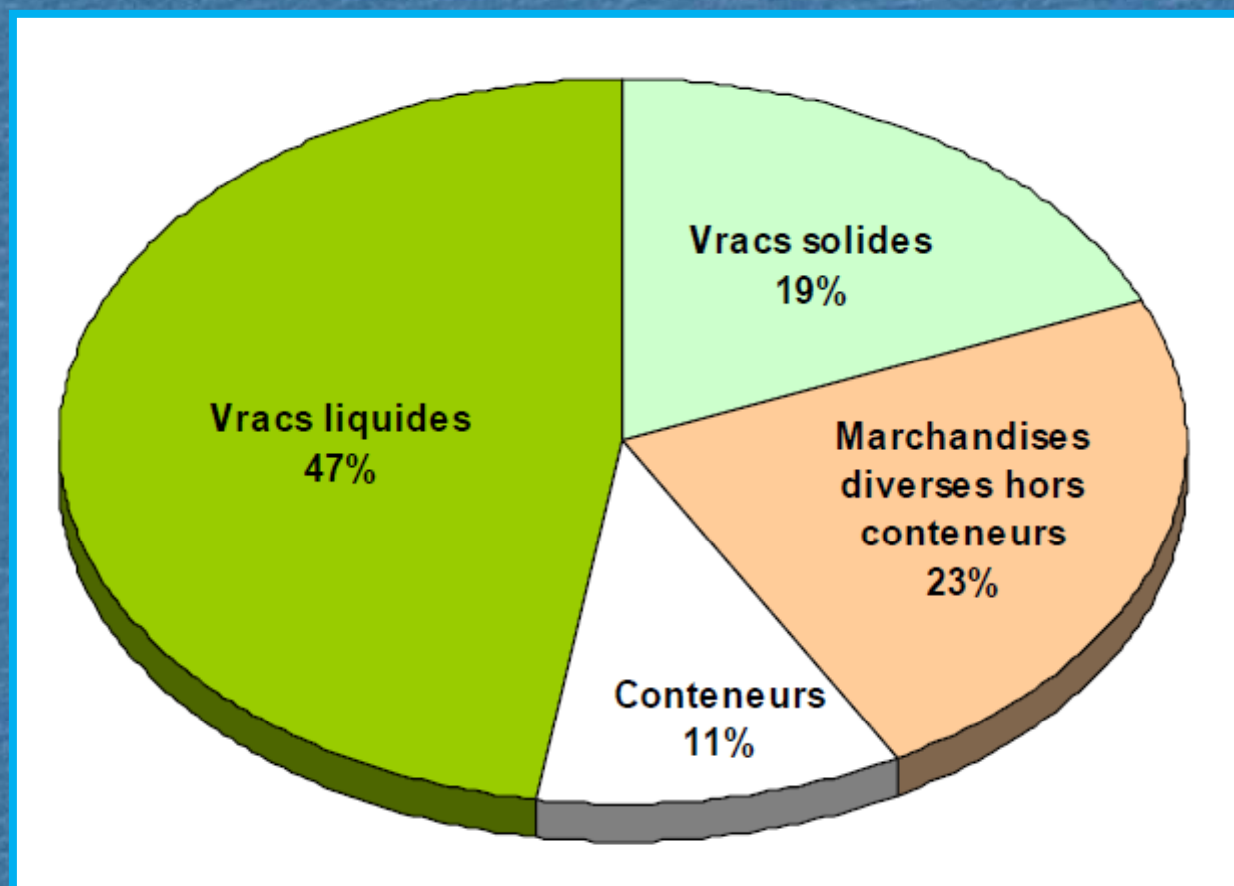
Les trafics de vracs solides ont joué un rôle déterminant dans la diminution des volumes manutentionnés dans les ports français l'an dernier. Le ralentissement de l'économie a lourdement affecté certaines de ses filières, en particulier la sidérurgie.



Le trafic des ports français en 2009

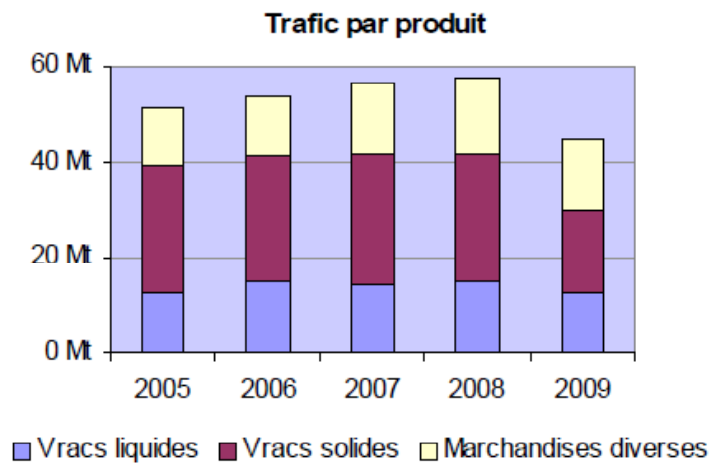


Le trafic des ports français en 2009



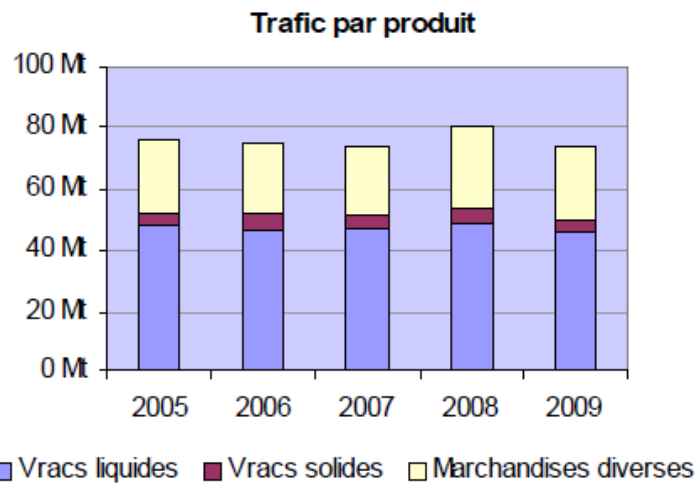
Dunkerque

	en millions de tonnes		Evolution 2009/2008
	tonnage 2008	tonnage 2009	
Total	57,7	45,0	-22,1%
Vracs liquides	14,8	12,4	-16,3%
Vracs solides	26,8	17,4	-35,3%
Marchandises diverses	16,0	15,2	-5,2%
<i>dont conteneurs</i>	1,7	1,6	-3,5%



Le Havre

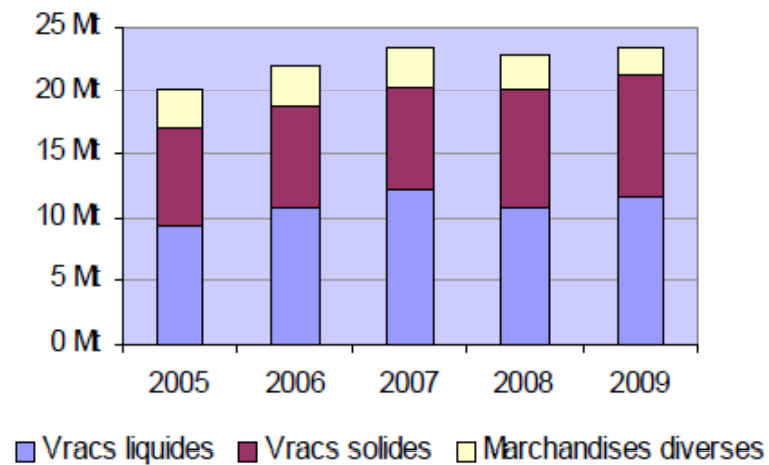
	en millions de tonnes		Evolution 2009/2008
	tonnage 2008	tonnage 2009	
Total	80,5	73,7	-8,5%
Vracs liquides	49,0	45,6	-7,0%
Vracs solides	4,7	3,9	-17,8%
Marchandises diverses	26,8	24,3	-9,5%
<i>dont conteneurs</i>	24,9	22,1	-11,0%



Rouen

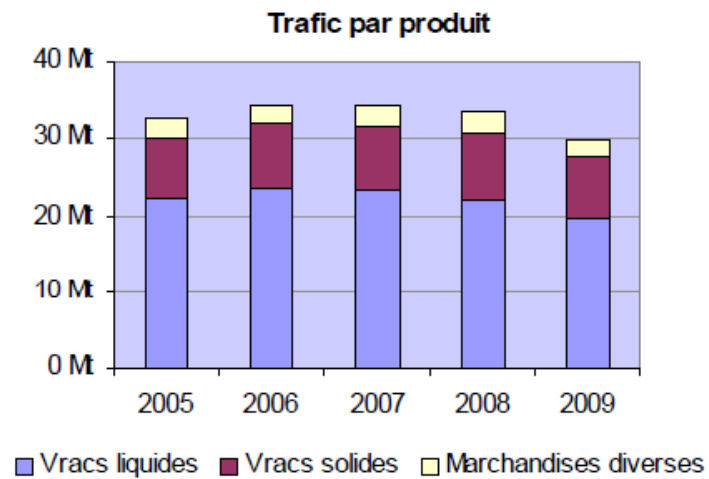
	en millions de tonnes		Evolution 2009/2008
	tonnage 2008	tonnage 2009	
Total	22,7	23,3	2,7%
Vracs liquides	10,8	11,6	6,9%
Vracs solides	9,2	9,8	6,3%
Marchandises diverses	2,7	1,9	-27,2%
<i>dont conteneurs</i>	1,2	1,0	-14,7%

Trafic par produit



Nantes Saint-Nazaire

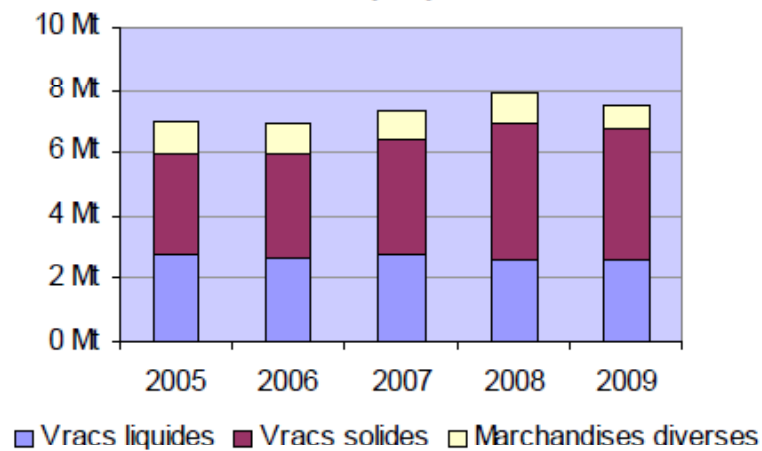
	en millions de tonnes		Evolution 2009/2008
	tonnage 2008	tonnage 2009	
Total	33,6	29,8	-11,4%
Vracs liquides	22,1	19,5	-11,6%
Vracs solides	8,5	7,9	-6,8%
Marchandises diverses	3,0	2,3	-23,2%
<i>dont conteneurs</i>	1,7	1,6	-5,8%



La Rochelle

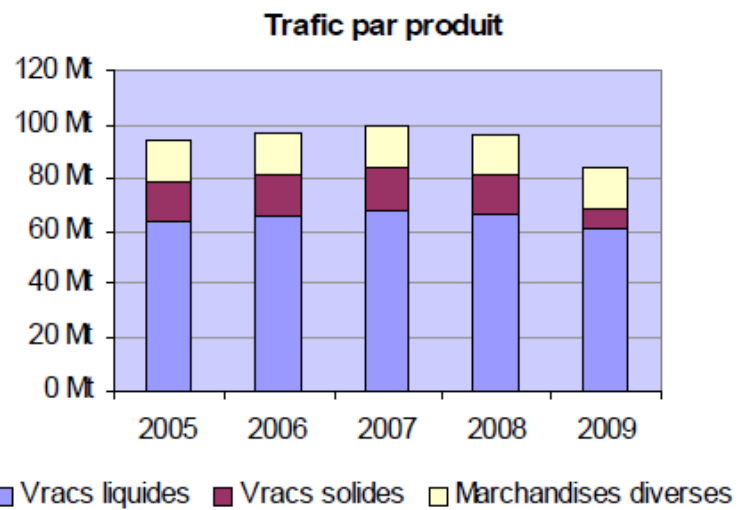
	en millions de tonnes		Evolution 2009/2008
	tonnage 2008	tonnage 2009	
Total	7,9	7,5	-5,0%
Vracs liquides	2,6	2,6	2,0%
Vracs solides	4,3	4,1	-5,8%
Marchandises diverses	1,0	0,8	-19,5%
<i>dont conteneurs</i>	0,1	0,1	4,1%

Trafic par produit



Marseille

	en millions de tonnes		Evolution 2009/2008
	tonnage 2008	tonnage 2009	
Total	95,9	83,1	-13,3%
Vracs liquides	66,7	60,2	-9,8%
Vracs solides	14,1	8,5	-40,1%
Marchandises diverses	15,1	14,5	-4,1%
<i>dont conteneurs</i>	8,4	8,7	3,4%



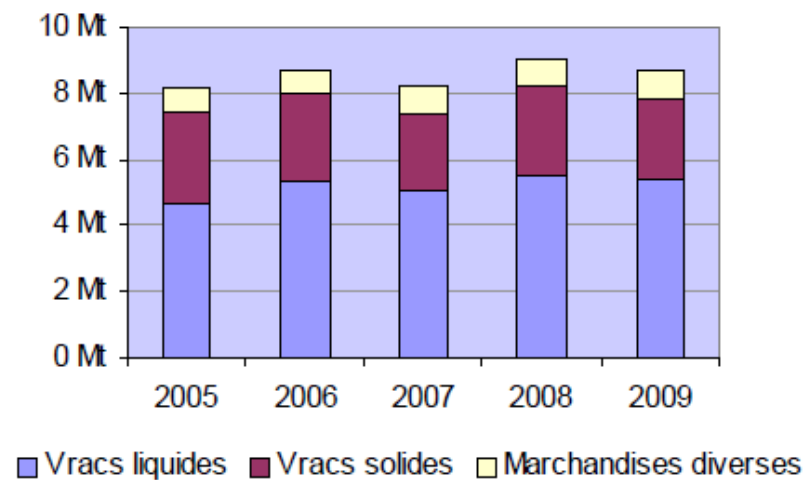
Le port de Bordeaux



Bordeaux

	en millions de tonnes		Evolution 2009/2008
	tonnage 2008	tonnage 2009	
Total	9,0	8,7	-2,9%
Vracs liquides	5,5	5,4	-1,4%
Vracs solides	2,8	2,4	-13,9%
Marchandises diverses	0,7	1,0	27,3%
<i>dont conteneurs</i>	0,6	0,8	27,1%

Trafic par produit



Le nombre d'escales de navires sur le port de Bordeaux

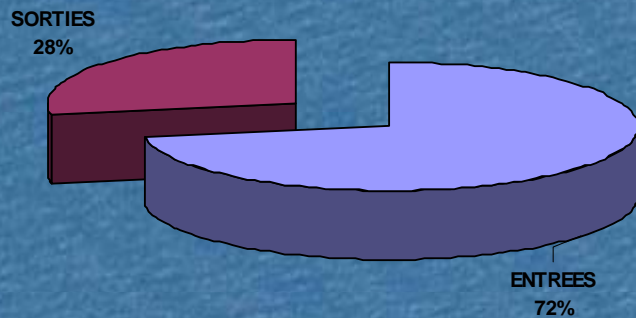
2004	2005	2006	2007	2008	2009
1280	1283	1224	1226	1304	1285



REPARTITION DES TRAFICS

année 2009

ENTREES	6 311 kt	-6,8%
SORTIES	2 436 kt	9,2%
TOTAL	8 747 kt	-2,9%



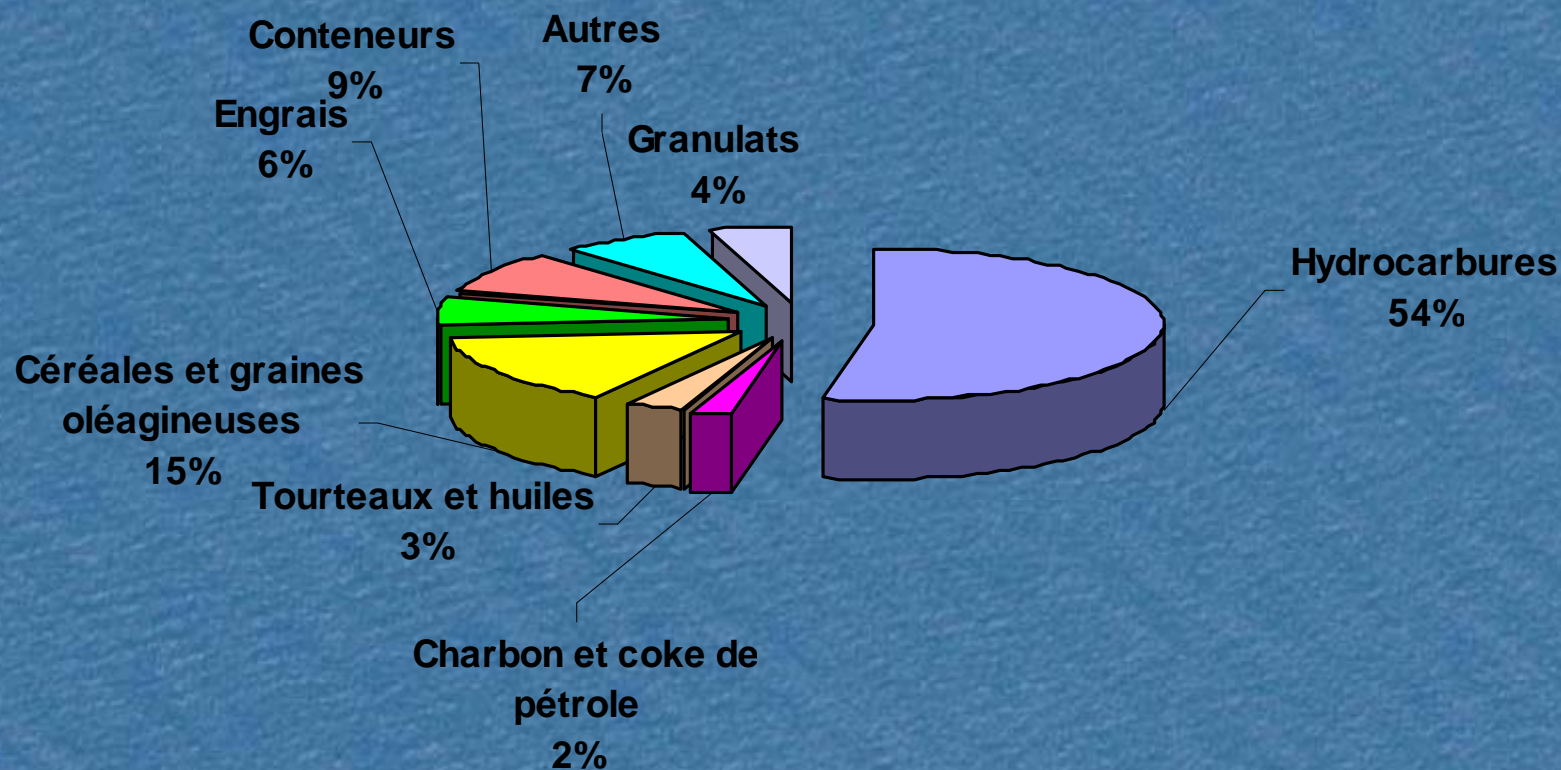
- - 2,9% soit une diminution de 258 kt.

- Vrac liquides : - 1%
- Vrac solides : - 14%
- Autres : + 31%

REPARTITION DES TRAFICS

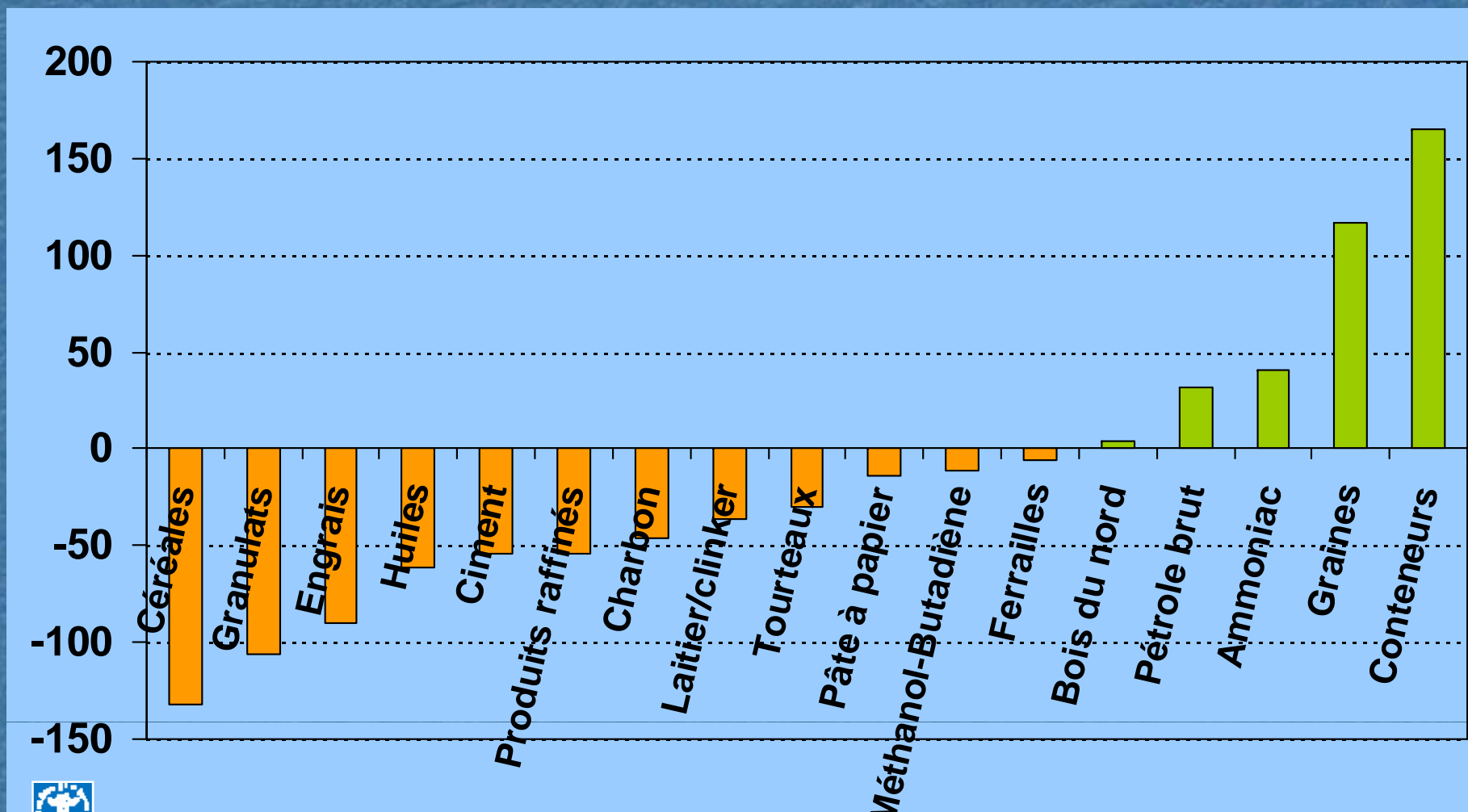
année 2009

8 747 kt **-2,9%**



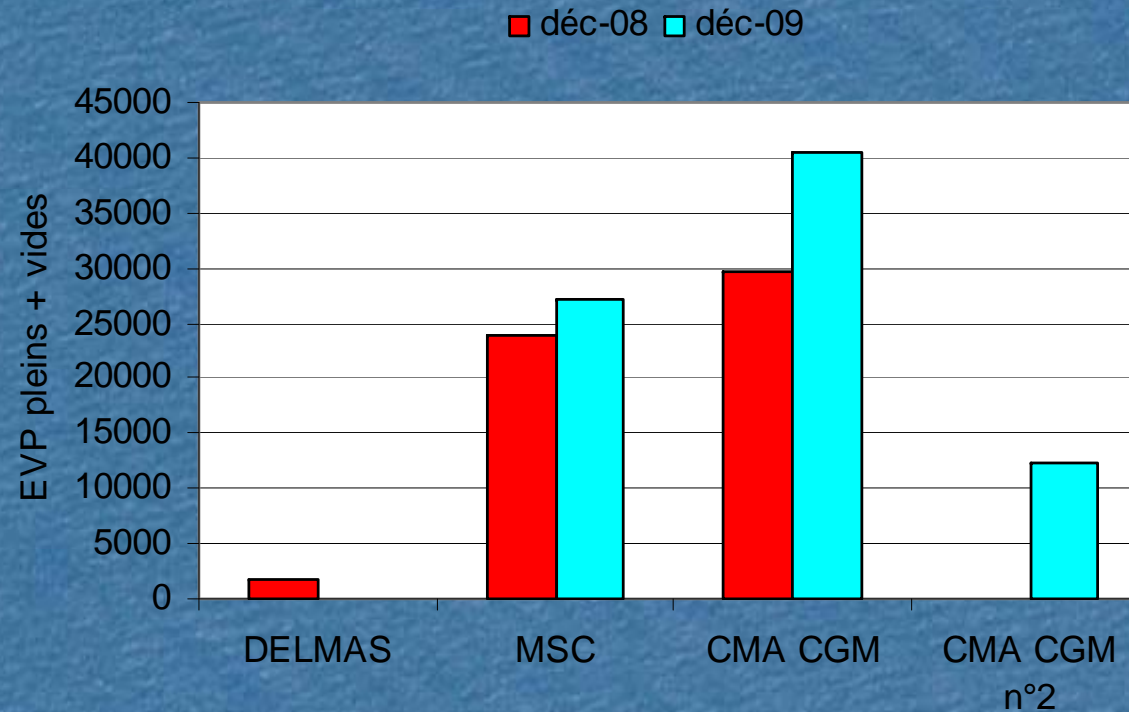
Trafic 2009

- 2,9%
- 258 kt



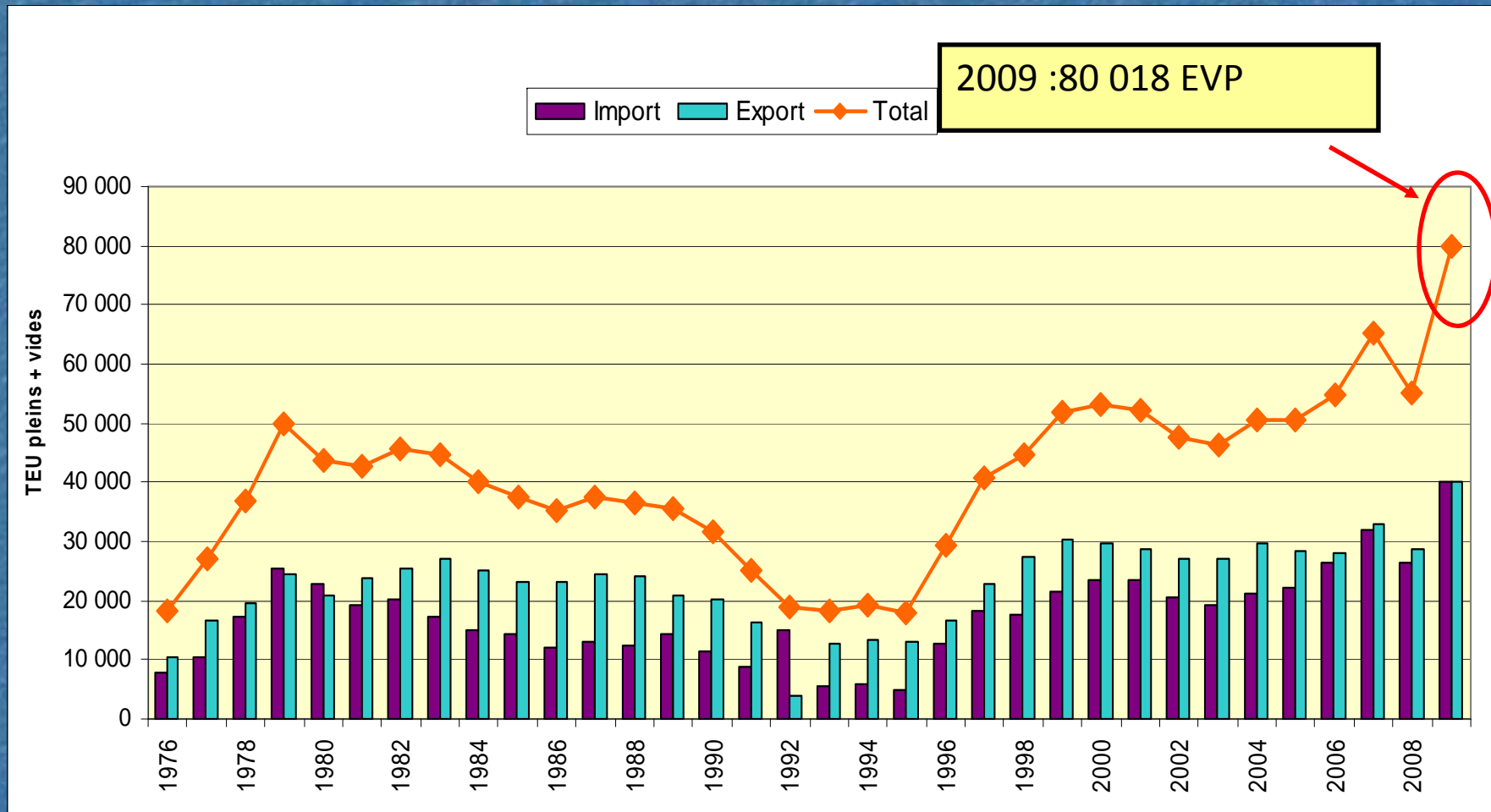
LES CONTENEURS

année 2009 : 80.018 EVP, + 44%



- Le trafic augmente en nombre d'EVP et en tonnage. Fort développement des exportations de bois tempête depuis le mois d'avril et repositionnement à l'import de conteneurs vides.

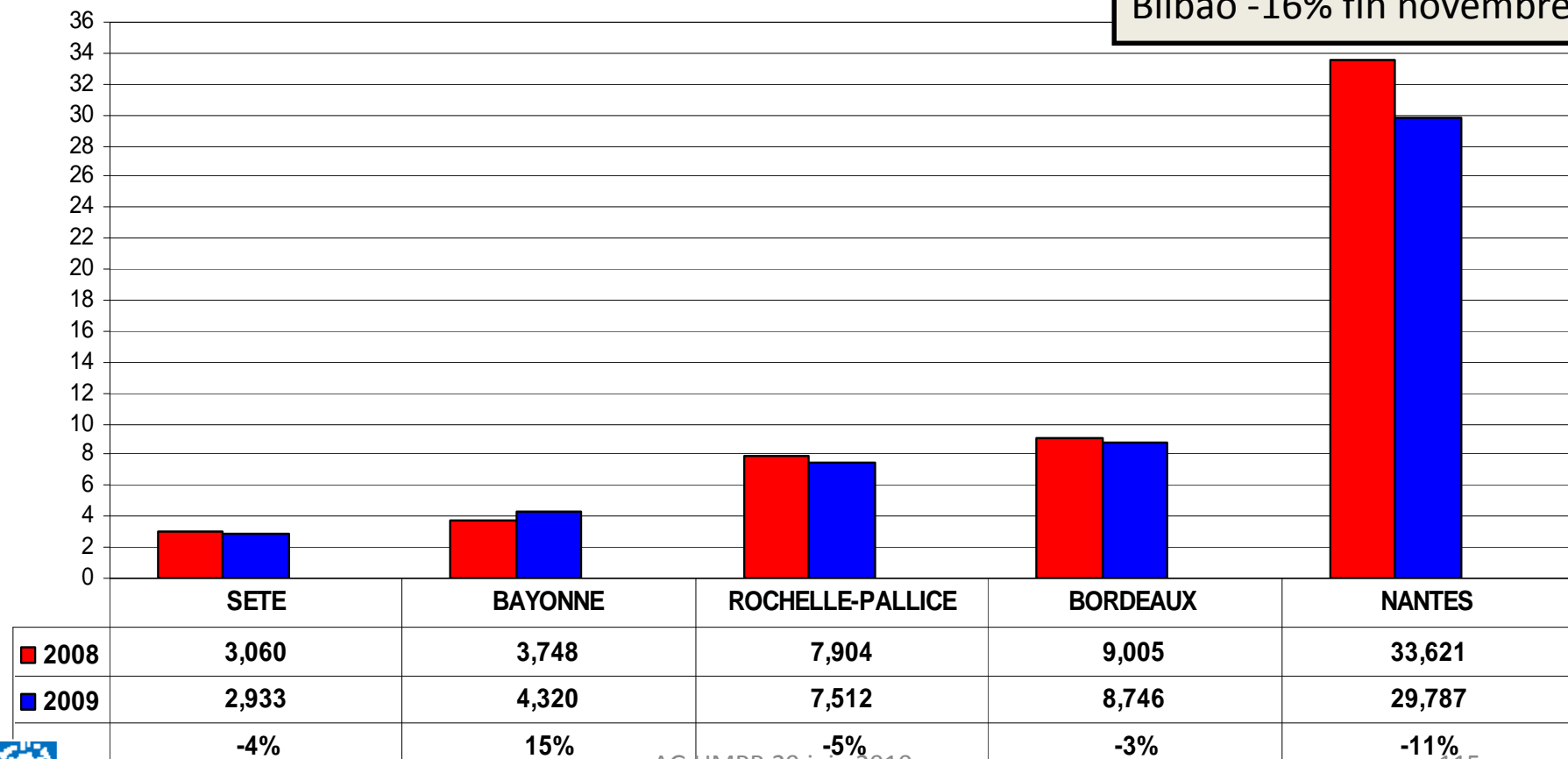
Historique du trafic conteneurisé



Positionnement du port de Bordeaux sur le range atlantique année 2009

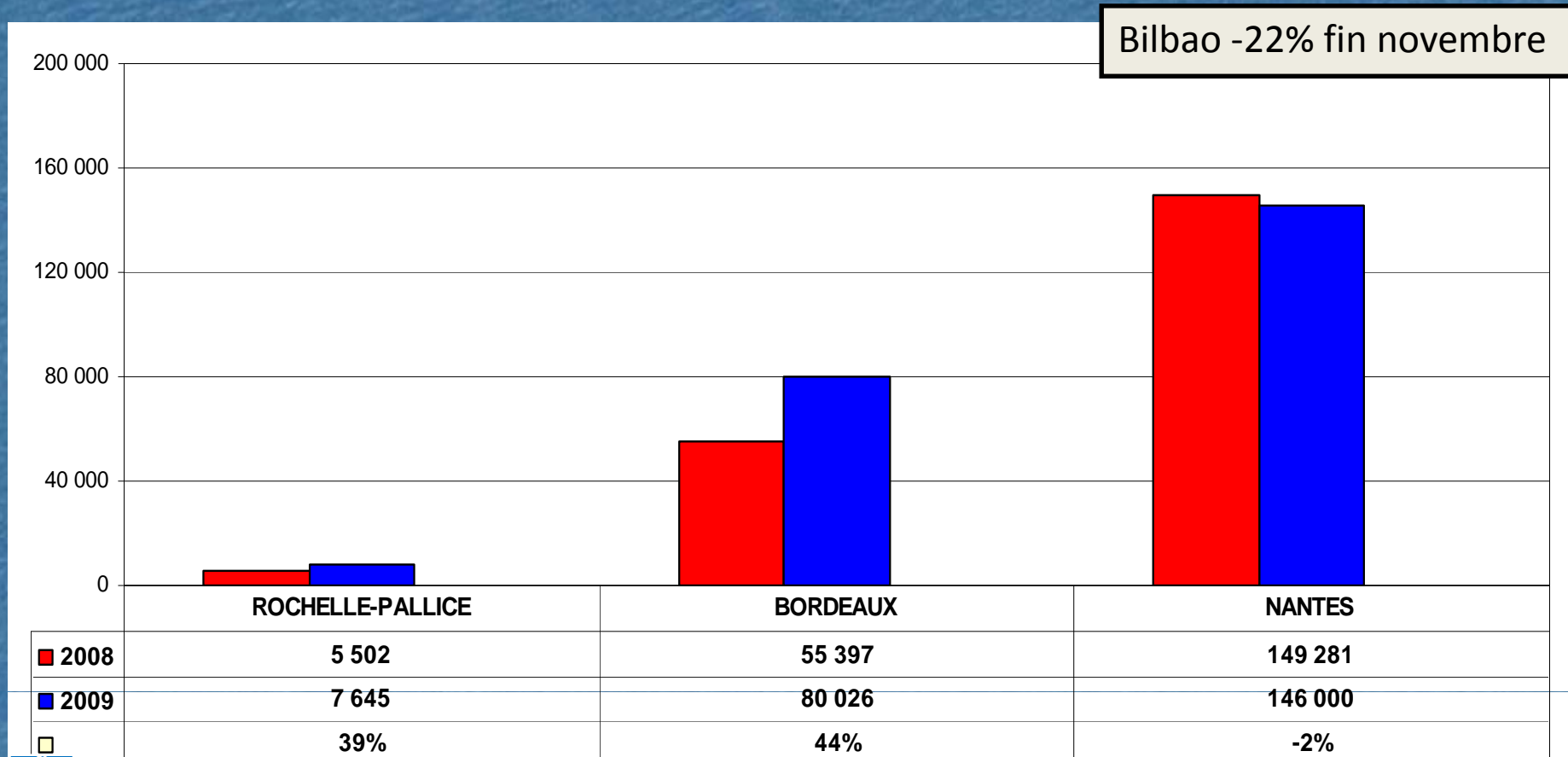
Trafic total

Bilbao -16% fin novembre

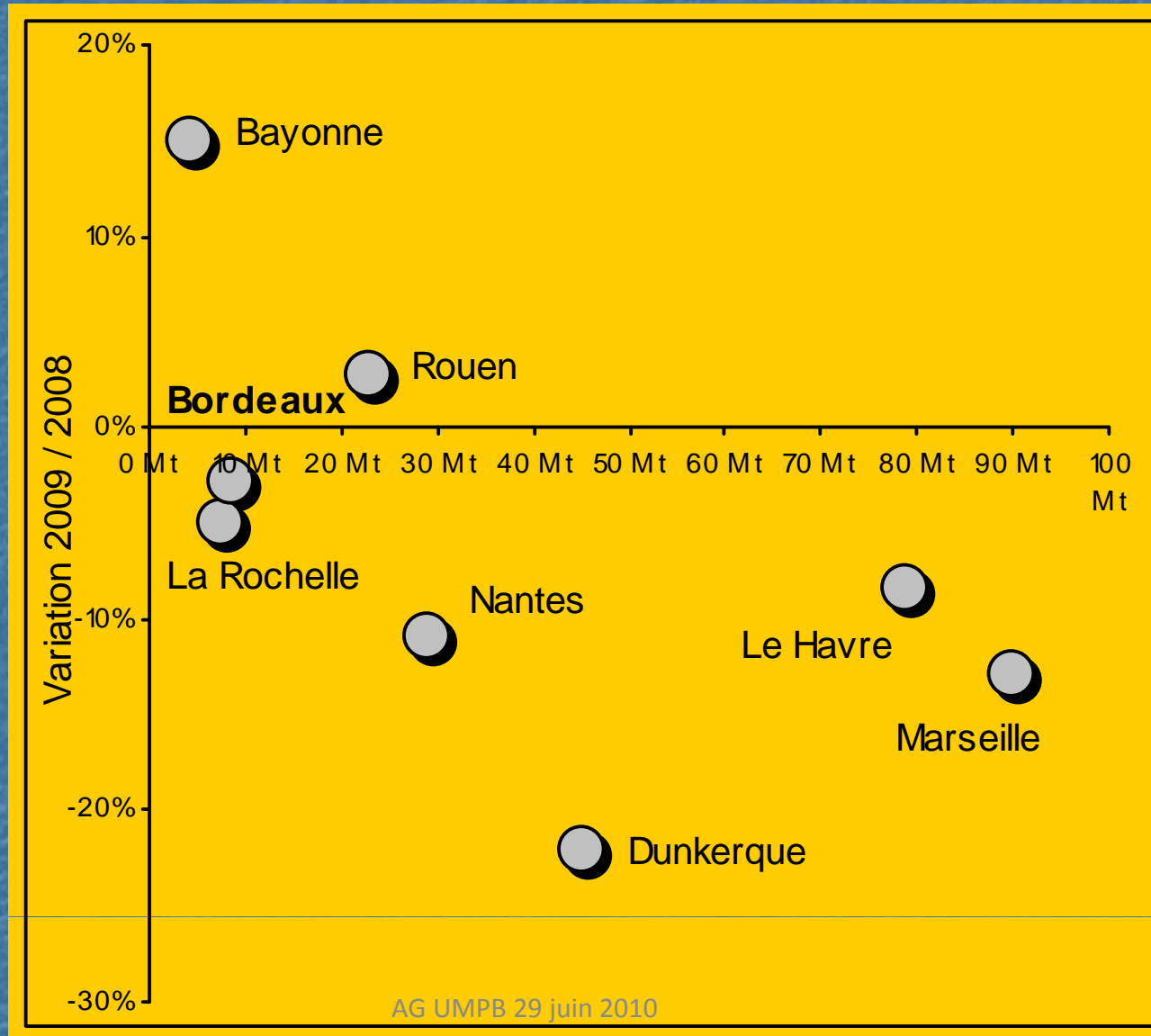


Positionnement du port de Bordeaux par rapport à la concurrence portuaire année 2009

Conteneurs en EVP



Positionnement du port de Bordeaux année 2009



La Réforme portuaire

LOIS

LOI n° 2008-660 du 4 juillet 2008
portant réforme portuaire (1)

NOR: DEVX0800024

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}

ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES

Article 1^{er}

Le titre préliminaire du livre I^{er} du code des ports maritimes est ainsi rédigé :

« TITRE PRÉLIMINAIRE

« ORGANISATION PORTUAIRE ET GRANDS PORTS MARITIMES

« CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

« Organisation portuaire

« Art. L. 100-1. – Les ports maritimes de commerce et de pêche sont classés selon les catégories suivantes :

- « 1^o Les grands ports maritimes définis au présent titre ;
- « 2^o Les ports autonomes définis au titre I^{er} du présent livre ;
- « 3^o Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- « 4^o Dans les départements d'outre-mer et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les ports maritimes relevant de l'Etat ;
- « 5^o Le port de Port-Cros, relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion du Parc national de Port-Cros.

« CHAPITRE I^{er}

« Institution, attributions et régime financier des grands ports maritimes

« Section 1

« Institution

« Art. L. 101-1. – Lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux de développement économique et de l'aménagement du territoire, l'Etat peut instituer, par décret en Conseil d'Etat, un organisme appelé "grand port maritime".

« Section 2

« Statut et missions

« Art. L. 101-2. – Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'Etat.

« Art. L. 101-3. – I. – Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :

- « 1^o La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- « 2^o La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du livre III, et les missions concernant au bon fonctionnement général du port ;
- « 3^o La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ;
- « 4^o La gestion et la préservation du domaine public nautique et des espaces nautiques dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces nautiques ;

« 5^o La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;

« 6^o La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;

« 7^o L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;

« 8^o Les actions concernant à la promotion générale du port.

« II. – Le grand port maritime ne peut exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires que dans les cas et conditions prévus à l'article L. 103-2.

« III. – Sous réserve du II, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire. Il respecte les enjeux et règles visés au I.

« Il peut proposer des prestations à des tiers s'il les réalise déjà pour son propre compte ou si elles constituent le prolongement de ses missions.



La Réforme portuaire

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Décret n° 2008-1034 du 9 octobre 2008
instituant le grand port maritime de Bordeaux

NCR : DEV708188410

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et de la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi,

Vu le code des ports maritimes, notamment ses articles L. 101-1, L. 101-4, R. 102-1 et R. 102-24 ;

Vu le décret n° 2008-1032 du 9 octobre 2008 pris en application de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et portant diverses dispositions en matière portuaire ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande du 10 juillet 2008 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - L'établissement public dénommé « Port autonome de Bordeaux » est transformé en un grand port maritime régi par les dispositions du titre préliminaire du livre I^{er} du code des ports maritimes. Il prend le nom de grand port maritime de Bordeaux.

Art. 2. - Le grand port maritime de Bordeaux est placé sous la tutelle du ministre chargé des ports maritimes. Son siège est situé à Bordeaux.

Art. 3. - Siègent au conseil de surveillance du grand port maritime de Bordeaux en qualité de représentants des communes et groupements de collectivités territoriales :

- un membre du conseil de la communauté urbaine de Bordeaux désigné par ce conseil ;
- un membre du conseil municipal de la commune de Bordeaux désigné par ce conseil.

Art. 4. - Siègent au conseil de surveillance du grand port maritime de Bordeaux un représentant élu de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux proposé par celle-ci et un ministre chargé des ports maritimes.

Art. 5. - Le directoire du grand port maritime de Bordeaux comporte trois membres.

Art. 6. - Le conseil de développement du grand port maritime de Bordeaux comporte trente membres.

Art. 7. - Les dispositions des articles 5 et 6 peuvent être modifiées par décret.

Art. 8. - Le décret n° 65-939 du 8 novembre 1965 créant un port de Bordeaux un port autonome sous le régime de la loi n° 65-491 du 29 juin 1965 est abrogé.

Art. 9. - Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique et le secrétaire d'Etat chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 octobre 2008.

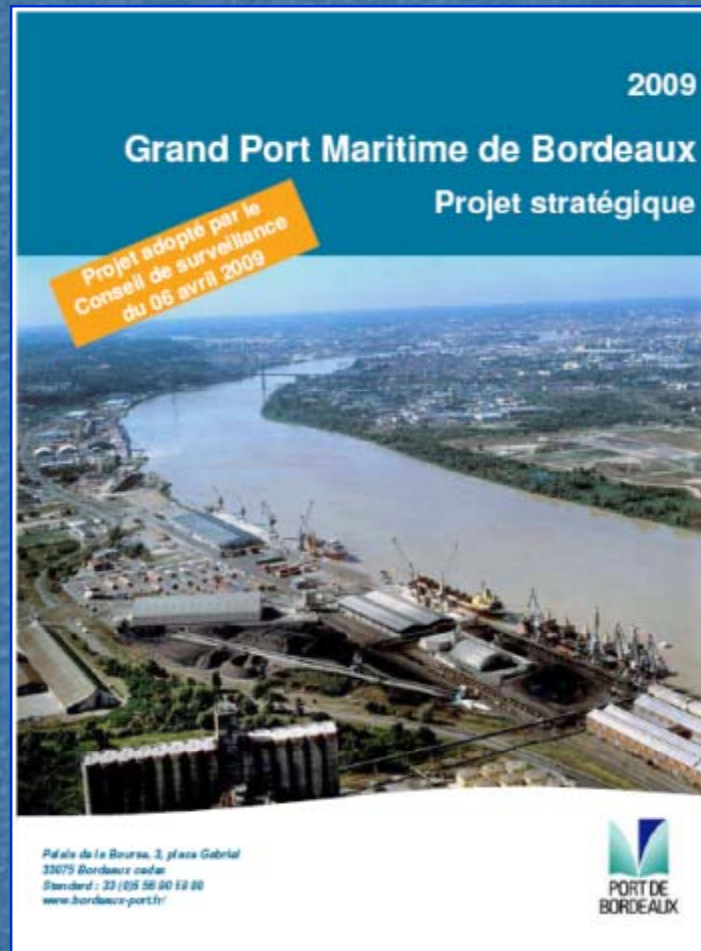
FRANÇOIS FILLOUT

Par le Premier ministre :

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire,
JEAN-LOUIS BORLOO



Le projet stratégique



Le projet de terminal méthanier au Verdon



Le projet de terminal méthanier au Verdon

Journal du Médoc du 25 mai 2009

Tribune libre Veulent-ils la mort de l'avant-port du Verdon ?



Photo DR

A la date du 6 avril, je n'ai aucune réponse à mes courriers que j'avais adressés à M. Borloo [ministre de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement durable, NDLR] en septembre 2008.

J'ai toujours le souvenir de l'échec de l'implantation de Géovia sur la zone industriel-portuaire du Verdon en 2009, et du refus de la Charente-Maritime de réaliser un port sur Festuaise. A l'époque, une société d'autoroute était d'accord pour investir.

Une question fondamentale se pose sur le devenir du port de Bordeaux et son site du Verdon. En effet, M. Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports et président du Conseil général de Charente-Maritime, a déclaré qu'un terminal au Verdon, « non », mais au port de La Palice, à La Rochelle, « oui ». Devant une telle affirmation, et au regard de l'histoire, cela m'interroge énormément sur la volonté de M. Bussereau de « torpiller » le port de Bordeaux afin de favoriser celui de La Rochelle. Sur la façade atlantique, nous avions les ports autonomes de Nantes et Bordeaux, puis La Rochelle est devenu aussi un port Autonome. Depuis les années 80 et le départ du pétrole du Verdon, le site est une friche industriel-portuaire. Cela doit être le seul port en France et dans le monde où les lapins mangent de l'herbe payée par le contribuable. En 2009, il demeure toujours une friche industriel-portuaire avec une zone Franche ! A ce jour, le port de Bordeaux représente plus de 15.000 emplois directs et indirects. Aussi, je considère qu'il ne suffit pas d'être contre un projet, il

faut aussi proposer des alternatives pour créer une dynamique, du trafic et des emplois.

> Avec l'aide d'amis (élus ou non), du maire du Verdon et de mes collègues élus, nous nous efforçons de proposer des alternatives pour favoriser le développement économique de l'avant-port du Verdon. Devant l'absence des contre-propositions et d'alternatives représentant l'équivalent du trafic et des retombées économiques d'un terminal méthanier de la part de messieurs Bussereau (UMP), Quentin, député-maire (UMP) de Royan, et de la famille UMP girondine, je considère qu'ils porteront la responsabilité d'affaiblir le port de Bordeaux pour arriver à terme à sa disparition, afin de conforter celui de La Rochelle. Mes inquiétudes sont confortées par la déclaration dans le quotidien « Sud-Ouest » du 20 avril 2009 du président de l'Union des ports de France : « L'intérêt de raffermir ce lien profitera bien à La Rochelle, parce que c'est un port qui a de bonnes qualités nautiques ». J'espère de tout cœur me tromper, mais de tout cœur je suis à l'écoute de

> Je suis favorable au tourisme en Médoc, en Gironde et en Aquitaine, mais je pense aussi que le port et l'avant-port du Verdon sont des atouts. Je considère que la mono activité représente des risques, la diversité des activités y compris productives, contribue à développer des emplois pérennes. Je ne peux admettre que le développement de l'avant-port (dit les responsables du Grand Port Maritime de Bordeaux) reste une équation difficile, compte tenu de l'éloignement du Verdon. Comme l'indique la députée du Médoc Pascale Got : « Le nord-Médoc ne peut pas être le jardin paysager de la côte charentaise ». Aussi, j'attends des propositions concrètes de l'Etat, la région Aquitaine, le Conseil général, la CUB, le Pays Médoc, les élus du Médoc et du Grand Port Maritime de Bordeaux, pour développer l'avant-port du Verdon.

Gérard BARBE
Adjoint au maire du Verdon-sur-mer, en charge des développements économiques et durable



Le projet de terminal méthanier au Verdon

Le débat du méthanier rattrape la Pointe du Médoc

POLITIQUE
En juillet, le Conseil communautaire donnera sa position officielle sur le projet du méthanier



Le Conseil communautaire devrait afficher sa position en juillet prochain sur le projet de méthanier.

L'ordre du jour ne le signalait pas, mais la présence d'une délégation importante du collectif Une pointe pour tous, qui lutte contre le projet de terminal méthanier au Verdon, pouvait le laisser pressager, le sujet fut abordé et il a forcément fait débat. Le président de la CdC Xavier Pintat l'avait permis lors de l'assemblée générale d'Une pointe pour tous à Soulac, le 12 juin de répondre à la question de Thierry Tenaus, à savoir : « Quand la CdC aura-t-elle le courage de prendre une position officielle par rapport au projet ? » Ce sera chose faite début juillet. Non sans une montée au créneau de Gérard Barbé (Le Verdon) et Jean-Luc Piquemal (Vensac).

La volonté de s'exprimer
Faute d'obtenir l'unanimité des maires sur ce dossier, Xavier Pintat, conformément aux statuts, a consulté les 15 délégués de la CdC. Si les 1/3 souhaitent exprimer leur position, une réunion serait programmée afin de délibérer. 26 ont voté pour. À Franck Laporte déjà chargé du Scot, échoit donc l'élaboration d'une proposition de délibération à soumettre au Conseil communautaire. « Chacun sait ce qu'il va voter, je ne vois pas l'utilité d'attendre davantage », a lancé Daniel Milliet (Soulac).

À quoi Franck Laporte répond : « Nous devons rédiger un argumentaire précis afin de le défendre devant les autres instances. » Question subsidiaire du président : « Est-il plus opportun d'attendre la conclusion du renouvellement de la convention qui lie le port de Bordeaux à 4Gas en août ou bien doit-on déjà se prononcer ? » Pour Michel Bibey (Vendays), il faut le faire immédiatement afin de rassurer touristes et investisseurs sur la volonté des élus. Il est conforté par un Serge Laporte (Grays) véhément : « Il faut avoir un jour le courage de donner son opinion. Des projets sont bloqués à Vensac (une résidence de tourisme), à Graysan (le golf), au Ver-

donnettement mon travail ». À Xavier Pintat se défendant d'avoir rédigé le courrier, Jean-Luc Piquemal lance, syndicaliste : « Monsieur le Président, je te connais suffisamment bien pour savoir de quoi tu es capable ! Si tu veux on peut même parler d'autre chose ! » Quant à Gérard Barbé, critiquant le fonctionnement de la CdC en prime, il s'insurge contre l'absence de ses élus face à l'échec du projet de la plateforme logistique Géovia au Verdon. « Ma plus grande inquiétude porte aujourd'hui sur l'avenir de l'avant-port du Verdon lorsque je vois que le trafic se concentre sur Bassens. »

Une délibération attendue
Jean-Bernard Dufouin, cité par Gérard Barbé tient à préciser sa position : « Oui, ma position est claire, en tant que responsable et élu, j'estime que ma commune qui participe au fonctionnement de la CdC a le droit de se prononcer. » Le Conseil municipal de Naujac a pris une délibération contre le méthanier.

Dans l'assistance, Une pointe pour tous a la souris. « Enfin ! La CdC va assumer ses responsabilités ! », exulte Philippe Lucet. Les deux Vendonnais Jean-Pierre Canjupé et Thierry Tenaus rappellent leur leur part à leurs élus : « La population vendonnaise s'est prononcée à sa tête contre le terminal. Les élus du Verdon se sont engagés à porter leurs voix, il faut qu'ils s'en souviennent ! »

Franck Laporte qui élabore le document pour son inscription à l'ordre du jour de la réunion de juillet est heureusement armé juridiquement.
Maguy Caporal

Les militants attendent

TERMINAL MÉTHANIER Le 4 août, la convention de réservation de la société 4Gas pour les terrains du Verdon arrive à échéance. Quelle suite sera donnée ?

PHILIPPE BELMACHE

Si se sont bien plusieurs mois de plus le spectacle d'une convention de réservation de terrains sur la Grande-Croix de Bayas, le projet de terminal méthanier développé par la société néerlandaise 4Gas dans l'estuaire du grand port maritime de Bordeaux, au Verdon-sur-Mer (Gironde), face aux côtes du Pays nautique, n'est resté pas moins inédite.

Les militants de l'association Une pointe pour tous, collectif des riverains, d'après un rapport de la commune projetant le terminal, ont pu constater. Le premier dossier d'urbanisme de la société 4Gas, portant le statut de réserve de terrains, a été voté par le conseil de Graysan en décembre dernier, dès lors « révoqué en fait ». « Cela doit être révoqué. La convention de réservation liée la société au port de Bordeaux arrive cependant à échéance le 4 août.

Un lit sur le calendrier
« 4Gas devrait avoir pu déposer en avril, comme Jacques Germain, porte-parole d'Une pointe pour

tous en Charente-Maritime. Selon nos informations, le renouvellement des problèmes de sécurité. Nous ignorons cependant la suite. Nous sommes tout suspens du fait de la date du 4 août. La convention peut être prorogée, sous conditions. Si c'est le cas, nous en aurons pour un certain temps, avant de constater l'absence de l'investissement de l'Etat. Nous comptons sur le secrétaire d'Etat chargé des Transports, Dominique Brossier, président de la Commission, pour s'y opposer. »

Déclarations ministérielles
Jacques Germain et les militants anti-terminal se sentent un effet, renforcé par les barakades des militants du gouvernement à Charente-Maritime, secrétaire d'Etat chargé de l'Environnement, vient d'indiquer de manière au projet 4Gas sur les rives de France Inter. Jean-Louis Barthe, ministre d'Etat chargé de l'Énergie, a aussi affirmé son opposition au projet méthanier lors de l'inauguration des locaux de la DDT à Rochefort. Il ne sera pas dans le bon sens. « Le passage de l'Etat à 4Gas n'est pas à décrire par la droite. » Le ministre n'a pas dit la composition



Un rassemblement de première classe pour le projet Méthanier au Verdon ? Les opposants l'espèrent sans avoir encore y croire.

du ministre de l'Énergie. Pour certains opposants, « Jacques Germain veut voir dans sa position une réponse globale. » « Nous sommes tout suspens du fait de la date du 4 août, la convention de réservation liée la société au port de Bordeaux arrive cependant à échéance le 4 août.

« Nous en aurons pour un certain temps, avant de constater l'absence de l'investissement de l'Etat. Nous comptons sur le secrétaire d'Etat chargé des Transports, Dominique Brossier, président de la Commission, pour s'y opposer. »

« Nous en aurons pour un certain temps, avant de constater l'absence de l'investissement de l'Etat. Nous comptons sur le secrétaire d'Etat chargé des Transports, Dominique Brossier, président de la Commission, pour s'y opposer. »



La riposte

8 entreprises

Le Verdon Les partisans du terminal méthanier organisent la riposte au veto gouvernemental

Démissions en cascade, appel à la grève... Après le veto apposé par des membres du Gouvernement au projet de terminal méthanier au Verdon, la riposte s'organise au grand port maritime de Bordeaux. Décision finale d'ici au 4 août.

Et de 14 qui font 16. Après les démissions d'Alexandre Zhenidze, le représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux du conseil de surveillance, de Patrick Thomas, le patron de Balgérie, de la présidence du conseil de développement, c'est la moitié des membres de ce conseil qui leur a embêté le gas, lundi 27 juillet. Au Grand port maritime de Bordeaux (GPMB), la lettre co-signée par Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports et Jean-Louis Borloo, le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, n'en finit pas de faire des vagues.

Lui par le commissaire du gouvernement, lors du conseil de surveillance du GPMB du 23 juillet, le courrier intime forcé à la directrice du port de Bordeaux de ne pas prolonger, après la date anniversaire du 4 août, la convention de réservation de terrain de 4Gas au Verdon. La raison officielle est que le projet de terminal méthanier envisagé par la société néerlandaise sur ces 19,5 ha n'est pas « conforme aux ambitions environnementales de l'État pour l'estuaire de la Gironde » (NDR : un projet de parc naturel marin sur l'estuaire interne et externe de la Gironde ainsi que sur les pertuis charentais).

Cette décision contraint à la position du directeur du port, favorable par deux voix pour et une abstention à la prolonga-

tion de 2 ans pour 4Gas, a été accueillie avec soulagement par les 6 000 membres du collectif contre le terminal. Cela n'a pas été le cas chez ses partisans. Dans l'attente d'une réponse officielle, Henk Jonkman, le directeur de 4Gas France a prévenu. Le contrat signé en août 2006 « prévoit cette prolongation ». Il faut donc s'y tenir, s'il est cassé, à des recours juridiques contre le port de Bordeaux aux niveaux français et européen.

1 MILLIARD D'EUROS D'INVESTISSEMENT

Favorable par 6 voix pour et 3 contre au renouvellement de la convention, le conseil de surveillance du GPMB a demandé à l'opérateur de poursuivre son projet. Alain Juppé est lui aussi intervenu. « Je regrette la décision de l'autorité de tutelle du port de Bordeaux », a-t-il indiqué. Pour le maire UMP de Bordeaux, seule « l'instruction du dossier permettra de vérifier si ce projet apporte les garanties nécessaires ».

« Instruis le projet jusqu'au bout, c'est ce que nous demandons », martèle Patrick Thomas. Avec l'ensemble des démissionnaires, il rappelle que le terminal méthanier est inscrit au projet stratégique du GPMB, adopté le 6 avril dernier et signé par Dominique Bussereau. Il est même « le seul



Jean-Yves Sanguinet (CGT), Patrick Thomas, Gilles Coudrette, co-président de l'Union maritime et Christophe Reux, président des pilotes de la Gironde (de gauche à droite), ont comme 11 autres membres du conseil de développement, démissionné de cette instance pour « souligner l'absence totale de légitimité de ce conseil ».

capable d'assurer le développement du port avec un investissement global d'un milliard d'euros », poursuivent les membres du conseil de développement. Tous votent dans la décision du secrétaire d'Etat aux Transports, une réponse à « des motivations directoralistes » pour les régionales en Poitou-Charentes de l'an prochain.

La Fédération nationale des ports et docks CGT s'insurge elle aussi contre « l'abus de pouvoir et le veto du secrétaire d'Etat » au terminal méthanier. Selon elle, le plan de relance n'est en fait « qu'un mensonge et une mascarade ». « Puisque l'État s'octroie le droit de sortir du projet stratégique ce qui ne lui convient pas, je ne vois pas pourquoi, nous,

les salariés, nous ne ferions pas de même », poursuit Jean-Yves Sanguinet, secrétaire général CGT du port de Bordeaux. Comme Hubert Charon, le président du syndicat des cadres du port de Bordeaux, il appelle à la grève pour le 5 août si la prolongation n'était pas accordée à 4Gas.

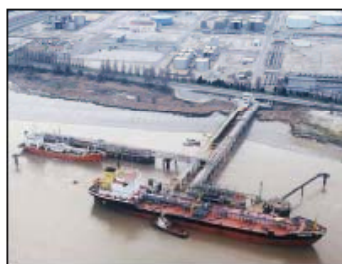
Loïc FABRÈGUES



La démission collective du Conseil de développement

MARITIME

Bordeaux : la démission du Conseil de développement du GPM "concrétisée"



Mer après-midi le week à Bordeaux. Le week-end a été consacré à la surveillance.

L'Union maritime et portuaire du port de Bordeaux (UPMB) a remis jeudi 10 au préfet de la région Aquitaine la lettre de démission du Conseil de développement du Grand Port maritime de Bordeaux rédigée en août mais dûment signée par ses membres. Ces signatures rendent effectives la démission.

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Dans cette lettre, les membres du Conseil de développement ont exprimé leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

"Cette décision est révoltante car elle bafoue ainsi les règles de fonctionnement de la nouvelle gouvernance du port"

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE DÉCUE

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

DANS LE SILLAGE DES CADRES DU PORT

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

V.J.C.

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

L'Union maritime et portuaire du port de Bordeaux (UPMB) a remis jeudi 10 au préfet de la région Aquitaine la lettre de démission du Conseil de développement du Grand Port maritime de Bordeaux rédigée en août mais dûment signée par ses membres. Ces signatures rendent effectives la démission.

Fin juillet, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

Plus juste, le dossier du terminal gazier incitait les membres du Conseil de développement à poser leur démission pour marquer leur désapprobation vis-à-vis de la position du ministère de tutelle. Un courrier, rédigé le 5 août dernier, a mis plus d'un mois à être signé par tous (*).

"Cette décision est révoltante car elle bafoue ainsi les règles de fonctionnement de la nouvelle gouvernance du port"

Le contentieux prévisible

Les Echos

26/11/2009
P.6
COLLECTIVITÉS LOCALES

DÉVELOPPEMENT

La société néerlandaise, qui s'est vu refuser l'autorisation de poursuivre son projet d'implantation d'un terminal méthanier à la pointe du Médoc, poursuit l'Etat en justice.

Terminal méthanier : 4Gas demande 320 millions d'euros à l'Etat

DE NOTRE CORRESPONDANT
À BORDEAUX.

Abandonné cet été, le projet de terminal méthanier à la pointe du Médoc entre dans une phase judiciaire. La société 4Gas, porteuse du projet, vient d'assigner l'Etat devant le tribunal administratif de Bordeaux, tout comme elle avait assigné le port il y a un mois. En juillet, la direction du port a refusé, sur pression du gouvernement, de renouveler la convention de réservation octroyée à 4Gas en août 2006. « Nous avons demandé au port puis au gouvernement de revenir sur leur décision. Sans quoi nous irions en justice. Le fait de ne pas avoir reçu de réponse deux mois

après équivaut à un refus et justifie ces deux recours », explique Henk Jonkman, le président de 4Gas en France.

Le montant des indemnités demandées, 320 millions d'euros, constitue en revanche une surprise. La somme correspond pour une faible partie aux frais engagés pour mener les études techniques, juridiques et environnementales, soit 9 millions d'euros, selon 4Gas. L'essentiel, soit 311 millions, est lié au « manque à gagner qui résultera pour elle de l'abandon d'un projet lourd », précise le communiqué de la société. 4Gas, qui travaille sur quatre autres projets dans le monde, devait investir 800 millions, créant 500 emplois pendant le

chantier et 200 emplois ensuite. Le projet a toutefois rencontré l'opposition d'une partie des élus locaux et des habitants du Médoc, sans parler des riverains de Charente-Maritime, sur la rive droite du fleuve. Le port de Bordeaux, devenu Grand Port maritime à la faveur de la réforme portuaire, en avait fait, lui, un des axes forts de son « développement stratégique ».

Relance portuaire : l'Etat sollicité

Le projet a finalement été enterré par Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des transports et élu de Charente-Maritime. La construction d'un terminal méthanier n'était plus en phase avec les ambi-

tions gouvernementales pour l'estuaire. « Les juristes pensent que l'Etat est dans son droit. Le renouvellement de la concession était l'un des moments opportuns pour interrompre ce projet », estime le préfet de région, Dominique Schmitt.

Au-delà du procès qui devrait prendre plusieurs mois, les élus girondins réclament désormais un effort de l'Etat dans le cadre du plan de relance portuaire : « La somme de 7 millions d'euros précédemment avancée n'est pas jugée à la hauteur des enjeux. Les élus et la direction du Grand Port maritime de Bordeaux demandent qu'une enveloppe de 13 millions soit débloquée. »

FRANK NIEDERCORN



Une crise durable

« La Charente-Maritime d'abord »

DOMINIQUE BUSSEREAU Le secrétaire d'État fait le point sur l'après-Nynthia, la ligne à grande vitesse, l'avenir du port de Bordeaux, la réforme territoriale et son avenir politique

RECUEILLI PAR JEAN-BERNARD GILLES
jbg@ledevoir.fr

Le Sud-Ouest. « Pouvez-vous clarifier les intentions du gouvernement sur les différentes zones d'activités de la tempête Nynthia ? » Dominique BusserEAU. Il y a deux types de zones au Sud-Ouest. Celles que nous avons créées récemment, les zones dites « zones de solidarité », où l'État aide les propriétaires qui veulent vendre leurs biens dans de mauvaises conditions financières d'avant la tempête. Une vingtaine de dossiers sont engagés en Charente-Maritime. Dans ces zones, certains habitants disent vouloir rester parce qu'ils considèrent qu'ils n'ont pas été submergés mais seulement inondés, ou parce que les digues ont été réhabilités depuis la tempête. Nous n'avons pas à budgétiser sur ces zones. Il y a une étude contradictoire au cas par cas. Dans certains cas, il sera possible aux habitants de rester à certaines conditions, dans d'autres non, et l'État gèrera alors une procédure d'utilité publique conduisant à l'expropriation. Celle-ci sera mise entre les mains de la justice puis le juge civil fixera le montant de l'indemnité.

Reste le cas des zones dites orange, celles où l'État poursuit ses études. Il y en a notamment deux en Charente-Maritime : les Boscchoulers à Châtillon et la pointe de la Fumée à Fouras, qui va jusqu'à Bern-Berard. La discussion me concerne. Le Conseil général a missionné une mission d'appui pour les personnes qui sont en difficulté pour un logement ou une indemnisation, et une

autre mission littorale chargée d'étudier le trait de côte et qui sera utile pour nos investissements de protection à venir.

Vous êtes le 9 juin à Saragosse avec les ministres des Transports espagnol et portugais. À quel avenir se sont-ils ?

Deux réseaux de transport européens concernent notre région, la ligne Tours-Bordeaux, LY basque-Madrid et Lisbonne et le passage de la ligne Lisbonne-Madrid-Gijón vers l'autre côté des Pyrénées. L'Espagne dit qu'elle n'aurait pas de retard pour l'Espagne et le Portugal s'engage à privilégier la liaison Lisbonne-Madrid. J'ai indiqué à nos amis espagnol et portugais que nous tiendrons nos engagements avec le début des travaux sur le Tours-Bordeaux en 2011 pour une liaison entre Nantes-Bordeaux en deux heures en 2016. Puis la construction des deux prolongements vers Toulouse et vers l'Espagne après un accord commercial au sud de Bordeaux. Nous allons prendre des décisions sur les axes rapidement.

Midi-Pyrénées fait monter la pression sur sa participation financière sur Tours-Bordeaux ?

Nous sommes dans la dernière ligne droite. Et il s'agit d'un enjeu public. C'est normal. Mais tous les payeurs seront au rendez-vous sur le Tours-Bordeaux. Seules les Pyrénées-Atlantiques et les Deux-Sèvres méritent encore. Pour mettre Toulouse à trois heures de Paris, il faut construire la ligne Tours-Bordeaux. Les actionnaires publics des deux ont été payés, fait sur ordonnance. Le président de Midi-Pyrénées Martin Malgouyrou, qui pousse sur la grande vis-



Le secrétaire d'État aux Transports, Dominique BusserEAU. (PHOTO: ANTHONY QUARANTA)

se ferroviaire depuis l'abandon du projet de deuxième aéroport dans la région. J'espère que le seuil de 10 milliards pour la France pourra signer le contrat de concession d'ici l'été avec C Vinci.

Les opposants en Pays basque veulent que l'on parte sur les capacités des infrastructures existantes.

Le pays basque est compliqué. Mais il n'y a pas de solutions alternatives. Avant de faire un nouvel ouvrage, on sature les ouvrages existants. Mais on passera dans le Pays basque après le maximum de concertation avec les populations, en privilégiant les meilleures conditions d'intégration notamment grâce à l'enfouissement d'une partie de la ligne. Il faudra une ligne nouvelle le jour venu, mais nous n'en sommes pas encore là.

Le port de Bordeaux doute depuis l'abandon du projet de terminal métallique A4. Il a un avenir ?

On ne peut pas faire un syndicat mixte avec les deux départements pour préserver l'environnement du fleuve et accepter un tel projet. Il y a eu opposé d'ailleurs depuis le premier jour la décision entrée du gouvernement. Nous travaillons à un projet sur Le Verdon avec un comité spécial sous l'autorité du préfet. Nous avons doublé les investissements de l'État. Nous nous sommes engagés sur le dragage. Nous avons des projets sur Blanquefort, sur la desserte de Blausens, sur la liaison fermée entre Bruges et Le Verdon. L'État ne lâche pas le port de Bordeaux.

Qui prendra note du contentieux 46es ?

Les chiffres de plus ou moins de millions d'euros avant le par 46es sont tellement extravagants qu'ils entraînent un grand débat de dire du juge administratif. Il se sera dé-

bouté. Un épicer à qui on refuse un permis de construire ne peut demander un dédommagement égal à 10 fois son chiffre d'affaires possible. Je n'ai jamais vu cela en France.

La mesure vaut-elle partant d'un gouvernement en cas de remaniement. Info ou intox ?

Ni l'un ni l'autre, mais je suis en réflexion. Je suis ministre depuis plus de huit ans. En cas de remaniement, soit je pourrais ma tâche si le président de la République le souhaite, soit je reviens à l'Assemblée nationale pour me consacrer à mon mandat de député et de président du Conseil général de la Charente-Maritime. Je suis fier de servir mon pays. Mais il est vrai que j'aurais plaisir à être plus présent dans mon département le jour où j'en aurai plus au gouvernement. C'est ouvert. Dans l'ignorance que je présente à moi, c'est la Charente-Maritime que je choisirai.



Une crise durable

tesse ferroviaire depuis l'abandon du projet de deuxième aéroport dans sa région. J'espère que Réseau ferré de France pourra signer le contrat de concession d'ici à l'été avec Vinci.

Les opposants en Pays basque disent que l'on peut utiliser les capacités ferrées existantes.

Le passage est compliqué. Mais il n'y a pas de solutions alternatives. Avant de faire un nouvel ouvrage, on sature les ouvrages existants. Mais on passera dans le Pays basque après le maximum de concertation avec les populations en privilégiant les meilleures conditions d'insertion notamment grâce à l'enfouissement d'une partie de la ligne. Il faudra une ligne nouvelle le jour venu, mais nous n'en sommes pas encore là.

Le port de Bordeaux doute depuis l'abandon du projet de terminal méthanier. A-t-il un avenir ?

On ne pouvait pas faire un syndicat mixte avec les deux départements pour préserver l'environnement du fleuve et accepter un tel projet. J'y étais opposé clairement depuis le premier jour. La décision est celle du gouvernement. Nous travaillons à un projet sur Le Verdon avec un comité spécial sous l'autorité du préfet. Nous avons doublé les investissements de l'État. Nous nous sommes engagés sur le dragage. Nous avons des projets sur Blanquefort, sur la desserte de Bassens, sur la liaison ferrée entre Bruges et Le Verdon. L'État ne lâche pas le port de Bordeaux.

Qui paiera la note du contentieux 4Gas ?

Les chiffres de plusieurs centaines de millions d'euros avancés par 4Gas sont tellement extravagants qu'ils entraîneront un grand éclat de rire du juge administratif. Ils seront dé-

boutés. Un épicier à qui on refuse un permis de construire ne peut demander un dédommagement égal à 10 fois son chiffre d'affaires possible. Je n'ai jamais vu cela en France.

La rumeur vous dit partant du gouvernement en cas de remaniement. Info ou intox ?

Ni l'un ni l'autre, mais je suis en réflexion. Je suis ministre depuis plus de huit ans. En cas de remaniement, soit je poursuis ma tâche si le président de la République le souhaite, soit je reviens à l'Assemblée nationale pour me consacrer à mon mandat de député et de président du Conseil général de la Charente-Maritime. Je suis fier de servir mon pays. Mais il est vrai que j'aurai plaisir à être plus présent dans mon département le jour où je ne serai plus au gouvernement. C'est ouvert. Dans l'équation qui se présentera à moi, c'est la Charente-Maritime que je choisirai.



La crise de gouvernance

La question de l'avenir du port de Bordeaux, après le refus par l'État du renouvellement de la convention avec la société néerlandaise 4Gas, pour l'aménagement d'un terminal méthanier au Verdon, a été en effet au centre des préoccupations de notre communauté portuaire tout au long du second semestre 2009.

Nous n'avons pas accepté, nous n'acceptons pas, le véritable coup de force du Gouvernement dans ce dossier.

A nos yeux, cet acte interpelle sur la cohérence de l'action de l'État : force est de constater que la perspective d'un investissement privé de 750 M€, d'un trafic de 2 millions de tonnes supplémentaires - soit près du quart du trafic annuel du port - sans compter les emplois directs et indirects associés, n'a pas convaincu le Gouvernement de laisser la société 4Gas approfondir ses études. C'est pourtant au terme de ces dernières, dans le respect des préoccupations environnementales exprimées lors du débat public, que la décision de faire ou ne pas faire, aurait dû être prise.

En bafouant les règles de gouvernance issues de la récente réforme portuaire qu'il a lui même instituées, l'État a incontestablement porté atteinte à la crédibilité de la signature du Grand Port Maritime, qui n'aura dorénavant pas la partie facile pour démarcher de nouveaux investisseurs.

Notre démission collective du conseil de Développement va de pair avec notre détermination à mettre tout notre poids dans la bataille pour œuvrer avec les collectivités concernées à l'élaboration d'un grand projet industriel, à même d'assurer le développement de l'activité portuaire sur les terminaux du port de Bordeaux.



La réforme de la manutention



La réforme de la manutention

La mise en œuvre de la loi de réforme portuaire du 4 juillet 2008 est un enjeu primordial pour notre port ; celle-ci prévoit que les Grands Ports Maritimes français cessent d'exploiter les outillages de manutention et les transfèrent aux opérateurs. Elle précise que cette cession peut être faite dans le cadre d'une négociation de gré à gré avec les opérateurs en place sur le port, à condition que celle-ci aboutisse dans un délai de trois mois suivant l'approbation du projet stratégique. Au port de Bordeaux, le projet stratégique, approuvé le 6 avril 2009, a validé le lancement d'une négociation de gré à gré sur la base d'un lot unique d'outillage pour les 3 sites de Bassens Aval, Bassens Amont et Le Verdon.

Cela s'est traduit par la création de la société « Bordeaux Atlantique Terminal », SAS constituée pour assurer l'exploitation de l'outillage sur les trois sites de Bassens amont, Bassens aval et Le Verdon.

Le GPMB et « Bordeaux Atlantique Terminal » ont adopté une convention de terminal, élaborée au profit de la SAS, lui permettant d'occuper temporairement (AOT) 70.000 m² sur le domaine public, surface correspondant à la bande de roulement des outillages portuaires acquis.

Il reste maintenant à rédiger le contrat de maintenance qui doit être assurée par les Ateliers du GPMB et à établir les conventions tripartites devant permettre le transfert, au sein de la SAS, des personnels qui y seront transférés au plus tard le 1er octobre prochain ; la finalité de la réforme vise à mettre en place une organisation nouvelle et une gestion rénovée de l'activité de manutention portuaire.

Les entreprises de manutention portuaire ont entamé des discussions avec les représentants du personnel du GPM sur l'organisation du travail future sur notre port, en vue d'obtenir une amélioration significative du service au trafic. Cela passe par une plus grande flexibilité dans les affectations du personnel; elles doivent simultanément gagner en performance pour regagner en compétitivité, au bénéfice du développement économique et de l'emploi.

Elles ont la ferme volonté d'y parvenir.



La réforme de la manutention

UNIM

Retrouver le climat de confiance de l'accord-cadre national



Christian Paschetta, réélu le 24 juin à la tête de l'Union nationale des industries de la manutention dans les ports français (UNIM)

Le détachement des personnels des ports au sein des entreprises de manutention est suspendu à la déclinaison locale de l'accord-cadre national. Pour aboutir, l'UNIM appelle à se concentrer sur cet objectif et sur les fondamentaux de la réforme. L'achèvement de la convention collective unifiée avec son volet sur la pénibilité est présenté comme un moyen pour retrouver un climat de confiance sur les quais.

Avril 2011, le terme fixé par la loi pour la mise en œuvre achevée de la réforme portuaire se rapproche. Réunie jeudi à Paris, l'Assemblée générale de l'UNIM a évoqué le chemin parcouru depuis juillet 2008 pour se consacrer sur les ultimes étapes à franchir rendues plus difficiles par la crise "sans lien avec le processus engagé", insiste Christian Paschetta. Priorités sont don-

entre les entreprises et les salariés". Ailleurs, les négociations sont affectées par "une série de sujets sans lien direct avec l'accord-cadre", et "des problèmes de communication entre acteurs", concède le président de l'UNIM. L'éventuelle intervention d'un médiateur a ainsi été évoquée il y a quelques semaines au Havre pour résoudre le dialogue. Développée à de nombreuses

passage des salariés des ports amenés à poursuivre leur activité au sein de nos entreprises. Le texte est finalisé et conclu mais sa signature reste tributaire de l'aboutissement du dossier sur la pénibilité". Lequel fait figure d'arbitre. "Nous disposons d'une approche sérieuse de la question que nous nous proposons de présenter en détail au ministère du Travail. Jusqu'ici nos demandes sont toutefois restées vaines. Les attentes sont pourtant fortes et la demande est légitime. L'approche procède d'un dispositif conventionnel de cessation anticipée d'activité dans le respect des équilibres économiques, et nécessite plusieurs feux verts préalables des Pouvoirs publics". Alors que la participation des salariés et des employeurs semble acquise, l'un d'eux concerne la part du financement apportée par l'Etat.

Sur le fond, l'UNIM concède que la dénonciation des conventions collectives de la manutention et des ports plutôt que leur révision aurait facilité la conception du nouveau texte. Le rapprochement des classifications et des minima passé, son champ d'application reste en outre à finaliser. Après l'intégration de la manutention dans les activités de la pêche, la question sur la maintenance des outillages rattachée à la convention collective de la métallurgie, et sur les ports fluviaux est ainsi en suspens.

LA VOIX DES PROFESSIONNELS

À plusieurs reprises lors de l'Assemblée générale, les entreprises de manutention se sont fait l'écho du retard pris dans la mise en place des nouvelles gouvernances dans les Grands Ports





La place portuaire de Bordeaux



POSEIDON : l'informatique au service du développement économique régional



Plate-forme Opérationnelle de Systèmes d'Echanges Informatisés de **DON**nées 133



L'innovation, clé de voûte d'une approche nouvelle de l'interface portuaire



c'est le numérique au service de tous ces acteurs pour le développement de l'économie en Aquitaine et ailleurs.

L'informatique portuaire prend en compte la totalité des trafics portuaires : conteneurs, marchandises conventionnelles, vracs liquides et solides, lignes régulières et tramping, de l'accueil des navires jusqu'aux redevances portuaires qui en découlent.

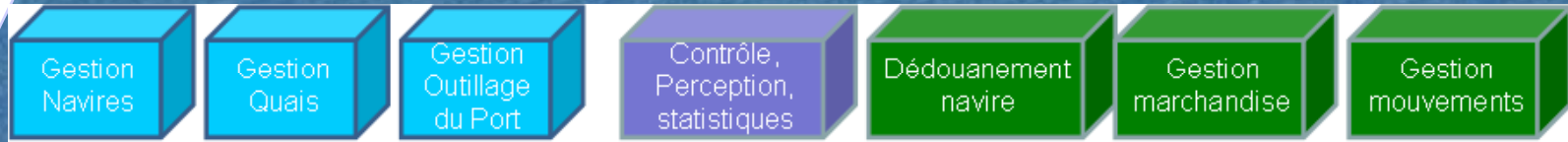
L'innovation proposée par la place portuaire bordelaise est d'unir les systèmes informatiques de l'ensemble de la chaîne logistique portuaire pour fluidifier toutes les transactions découlant du transport de marchandises par voie maritime.

Cette initiative est aujourd'hui saluée par la Direction Générale des Douanes qui fait de Bordeaux le port pilote en matière de dématérialisation de la déclaration des droits de port navire et marchandise.





POSEIDON : les acteurs



Autorité Portuaire

Douanes

Professionnels Portuaires



[VIGIE 2]

[Delta, NCTS, ECS, Trigo]

[AP+]



SYSTEME D'INFORMATION PORTUAIRE INTEGRE:





AP+ à Bordeaux

La liaison avec VIGIE a permis l'extension du périmètre d'AP+ avec :

- L'intégration des droits de port navire pour tous les navires,*
- La gestion des droits de port marchandise non pris en compte dans DELTA (DSM)*
- Les tarifs portuaires sont intégrés dans AP+ et les calculs sont automatisés et fiabilisés avec les informations AP+ et en provenance de VIGIE (fichier navire).*

Cette gestion amène à la dématérialisation complète du dépôt de ces documents et la gestion de 2 statuts pour la douanes :

- OK douane contrôle de recevabilité de la déclaration,*
- OK comptable lors de l'intégration dans TRIGO (interface en cours)*

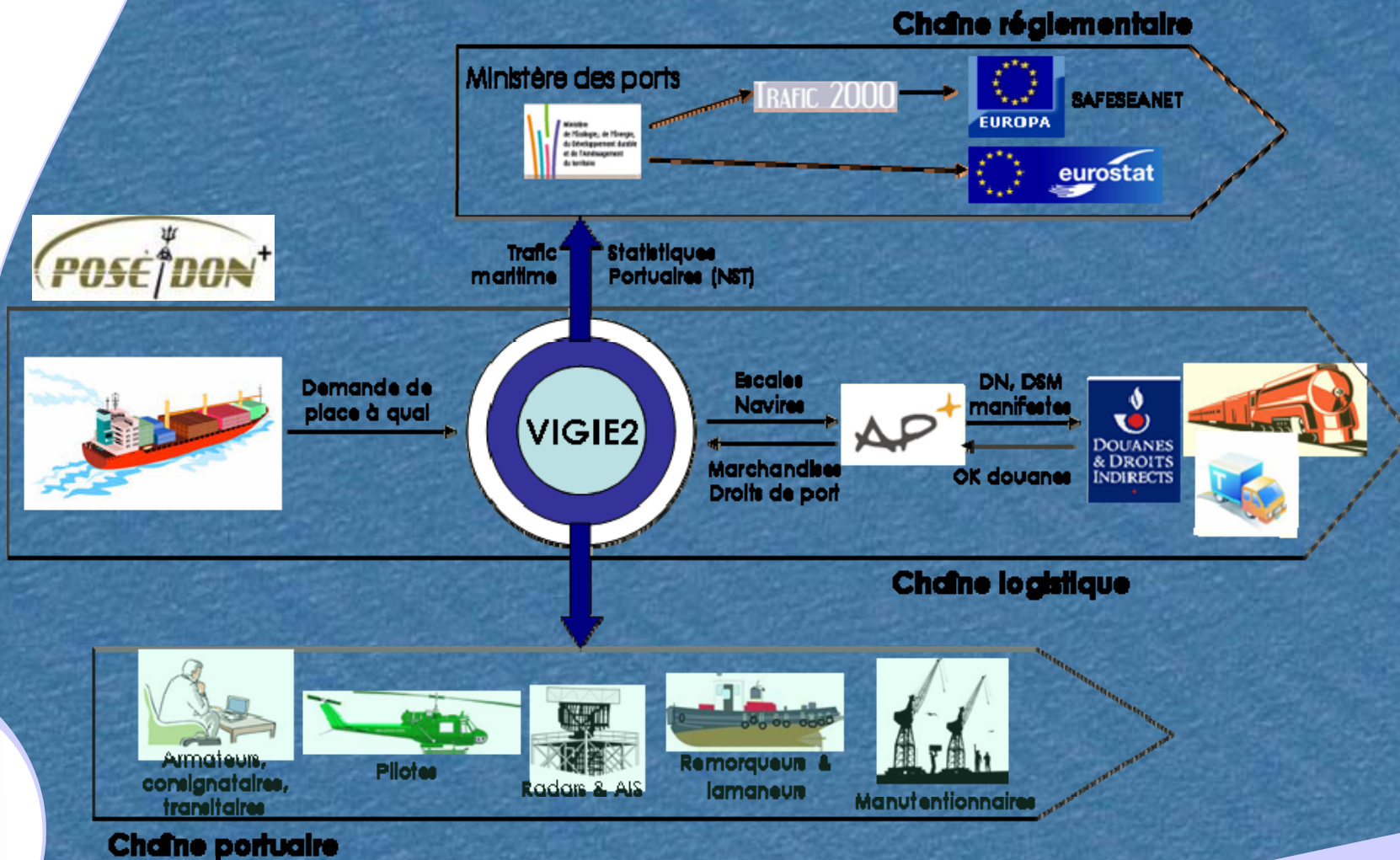
Néanmoins, l'impression du document CERFA existe et les opérateurs et le Grand Port Maritime de Bordeaux sont notifiés par message ou mail de l'obtention de ces statuts.

AP+ permet aussi de stocker des documents PDF justificatifs attachés à ces déclarations.

Des statistiques par opérateurs, type de taxe sont disponibles pour le GPMB.



POSEIDON : le fonctionnement





AP+ à Bordeaux

- *Impacts sur les opérateurs :*
 - *Cette gestion permet la dématérialisation complète du dépôt de ces documents et la gestion de 2 statuts pour la Douane :*
 - *OK douane lors du contrôle de recevabilité de la déclaration,*
 - *OK comptable lors de l'intégration dans TRIGO (interface en cours)*
 - *Les opérateurs et le Grand Port Maritime de Bordeaux sont notifiés par message ou mél de l'obtention de ces statuts*
- *Anticipation des contrôles par la Douane*
- *Meilleure traçabilité des droits de port et du trafic pour le Grand Port Maritime de Bordeaux*
- *Stockage dans AP+ des documents justificatifs attachés aux déclarations*



POSEIDON en quelques mots



- *Projet communautaire de plus de 4 ans mené par la place portuaire bordelaise sous l'impulsion conjointe du Port, de l'Union Maritime Portuaire et des Douanes*
- *Harmonisation des pratiques, gestion de tous les trafics du port de Bordeaux (vracs compris)*
- *Dématérialisation des procédures de dédouanement et de droits de port : plus aucun document papier n'est déposé au bureau des douanes*
- *Dédouanement possible en 8 minutes*
- *Traçabilité des droits de port : vision du OK comptable douane par le Port*



Le Grenelle de la mer



Groupe I – La délicate rencontre entre la terre et la mer
Grenelle de la Mer

Cap IV.6 : Affirmons le rôle d'interface terre-mer des grands ports



Phare

Proposition 117 : préservons dans le cadre des projets stratégiques d'aménagement portuaires, la capacité des ports à répondre à la croissance du trafic maritime et à la mise en place des chaînes de transport et d'approvisionnement les plus respectueuses de l'environnement par une stratégie de développement durable à moyen et long terme. Cette stratégie vise à prendre en compte les besoins en terme de disponibilités foncières et d'accès nautique et les impératifs de la gestion des espaces naturels.

Ainsi les ports inscriront leur politique dans la logique d'un développement durable et seront les acteurs de dispositifs de protection de l'environnement.

Cet enjeu de développement durable s'applique par la conduite de travaux de dépollution en vue de la réutilisation ou de la reconversion des friches portuaires (quais et entrepôts anciens désaffectés).

Le rôle d'interface entre les deux géométries de l'interface terre-mer, celle du bassin versant, et celle du linéaire côtier, ainsi que celui d'interface entre la ville et la mer mettent les ports au cœur des enjeux de la délicate rencontre terre-mer.



Balise

[**Proposition 118 :** visons l'objectif du doublement de la part actuelle des modes massifiés pour le transport des conteneurs à destination ou en provenance des ports ainsi que le développement de pré et post acheminements moins long pour les containers importés ou exportés par les entreprises françaises. Cet objectif issu du Grenelle 1 est réaffirmé.]

Investissons dans une optique de développement durable dans les infrastructures fluviales et ferroviaires destinée au fret.

La première partie de cette proposition ne recueille pas le consensus.

Proposition 119 : favorisons la mise en œuvre des meilleures pratiques d'entretien des espaces portuaires (dragage, clapage) en s'appuyant sur un effort de recherche, un élargissement du référentiel GEODE et le résultat des études d'incidences et études. Les débats au sein du groupe font apparaître le besoin de lancer une réflexion nationale partant d'un diagnostic des réglementations en vigueur selon les tailles de ports, de retour d'expériences et proposant l'adaptation éventuelles de la réglementation par exemple en matière d'indépendance pour la réalisation des études d'impact.



Natura 2000

Natura 2000 L'Aquitaine propose 5 400 km²

Six zones ont été proposées pour la région Aquitaine dans le cadre du projet européen de préservation des habitats naturels et des espèces. Elles représentent une surface de plus de 5 000 km².

À peine élus, les conseils municipaux des communes d'Aquitaine concernées par le projet d'extension du réseau Natura 2000 en mer vont devoir se prononcer sur les zones qui seront désignées en juin par la France à l'Europe. Une phase de consultation officielle à laquelle s'ajouteront des réunions de concertation. « Elles associeront tous les acteurs concernés et seront gérées par les préfetures locales », précise les services de la préfecture maritime.

Basés sur des arguments scientifiques, les sites envisagés en Aquitaine par le Muséum d'histoire naturelle et la direction régionale de l'Environnement s'étendraient, si leurs périmètres ne sont pas retouchés, sur 5 408 km². Au nombre de six, ils doivent assurer la protection d'une dizaine d'espèces marines, du double d'espèces d'oiseaux et de six types d'habitats.

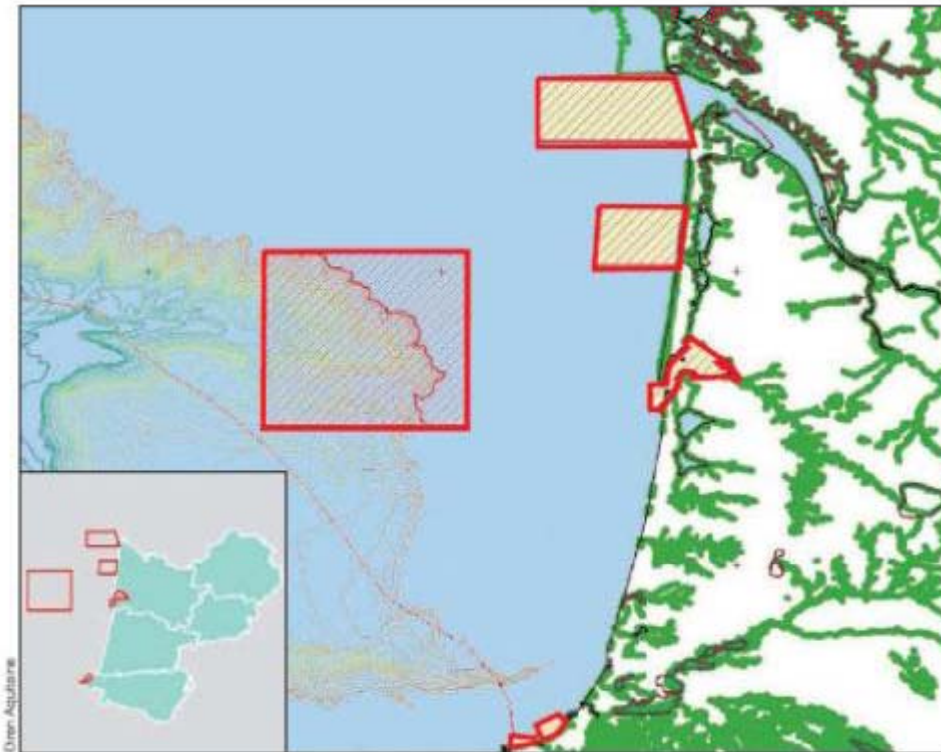
En Gironde, trois des quatre zones sont concernées, sur des périmètres identiques, au titre des deux directives européennes oiseaux et habitats. Du nord au sud, il s'agit du système de

pertuis à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde, d'une portion du littoral sableux au droit d'Hourtin jusqu'au sud de Carcans et des parties immergées du bassin d'Arcachon à marée haute jusqu'à la sortie des passes.

DEUX ZONES AU PAYS BASQUE

Le quatrième site, la tête de canyon du Cap-Ferret n'est proposée qu'au titre de la directive oiseaux. Vaste étendue de 3 656 km², peuplée de puffins cendrés, pétrels culblanc et autres fous de Bassan, cette zone se situe entre 75 et 150 kilomètres de la côte en limite de la zone économique exclusive.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, deux zones sont pressenties sur la côte basque au titre de la directive habitats. La plus importante s'étendrait en mer sur une partie du plateau de Saint-Jean-de-Luz. L'autre longerait la côte depuis Ciboure vers la frontière espagnole.



En Aquitaine, 5 408 km², répartis sur six zones (en rouge et hachurées sur la carte) ont été proposés pour entrer dans le cadre de l'extension du réseau Natura 2000 en mer.

Loïc FABRÈGUES



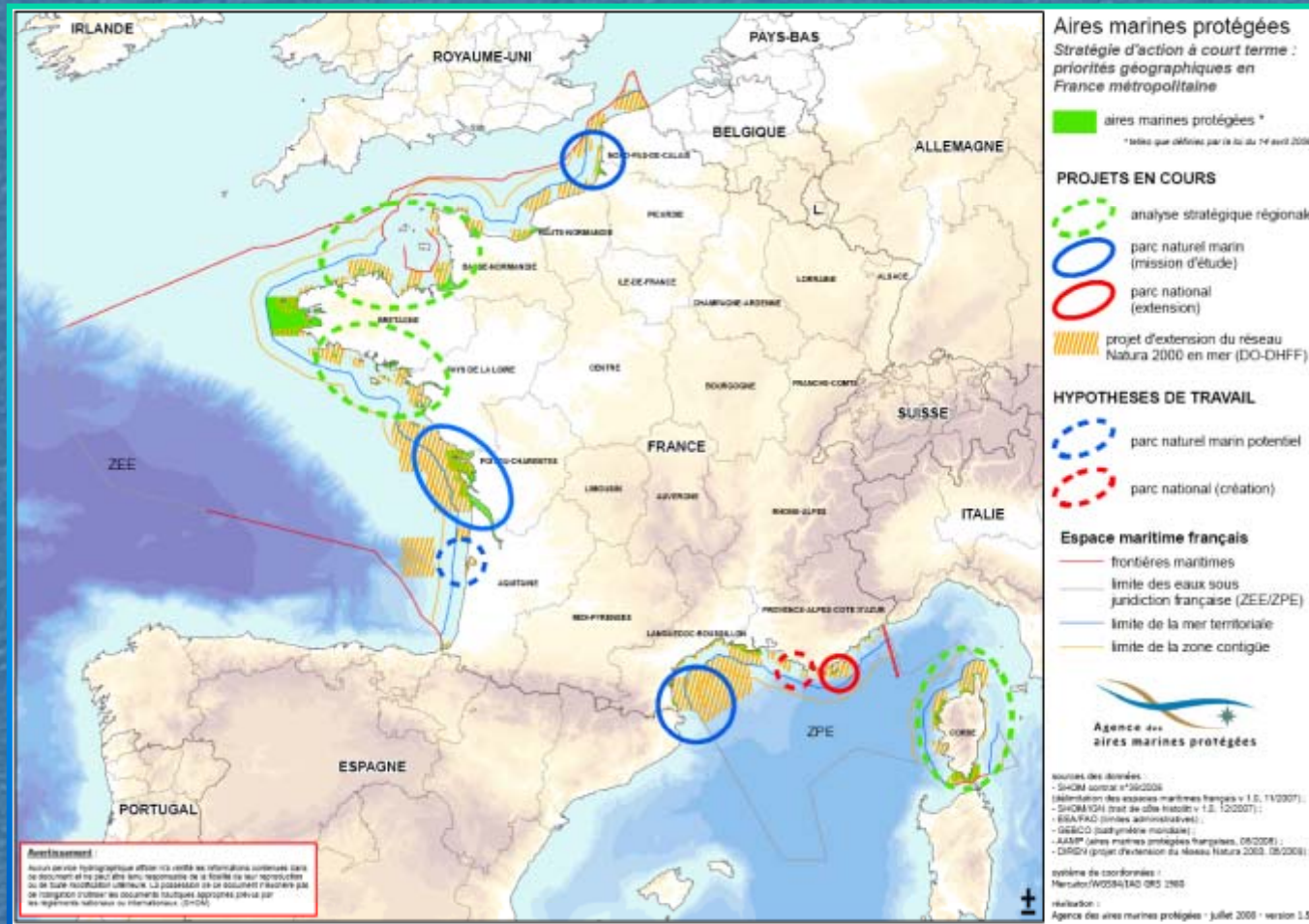
Un parc marin sur l'estuaire de la Gironde et les Pertuis charentais ?

Ce projet s'inscrit dans le cadre des engagements du Grenelle en faveur d'une gestion durable et concertée des ressources du littoral et de la mise en place de 10 parcs naturels marins d'ici à 2012.

Suite à une première consultation d'acteurs socio-économiques et d'élus locaux et d'examen des aspects scientifiques, Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire et Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État à l'Écologie, ont décidé de mettre à l'étude un projet de parc naturel marin sur l'estuaire interne et externe de la Gironde ainsi que sur les Pertuis charentais.



Les différents types d'AMP



Le décret : un périmètre à définir



Un conseil de gestion à composer

Les représentants
de l'Etat

Les élus locaux



Les usagers
professionnels et
de loisirs

Les experts scientifiques et les
gestionnaires d'espaces
naturels



Des contraintes accrues



Rappel : les 3 piliers de l'outil Parc naturel marin

Code de l'environnement

Article L334-3

Connaissance :

- sensibilisation
- recherche

Protection du
patrimoine
naturel & culturel

Développement durable :

- adaptation progressive
des pratiques
- mieux utiliser l'espace et
les ressources



Des contraintes accrues



François Colas : chef de mission
Guillaume Paquignon : chargé de mission
Tiphaine Rivière : chargée de mission
Nathalie Guillon : assistante

**Mission d'étude pour la création
d'un parc naturel marin
sur l'estuaire de la Gironde
et les Pertuis charentais**



Des contraintes accrues



4 - Usages et développement durable

➤ **Transport maritime et les industries**

- ✓ Engagement dans une attitude résolue de lutte contre les pollutions et de développement durable
- ✓ Participation au recueil de la connaissance

➤ **Granulats marins**

- ✓ Modifications sur les milieux environnants et le trait de côte potentiellement affecté
- ✓ Impacts réels mais encadrement strict
- ✓ Données collectées non valorisées

➤ **Opérations sur les fonds marins**

- ✓ Inhérentes à de nombreuses activités maritimes et pressions peu suivies
- ✓ Dépendantes de la qualité des milieux, mais elles l'impactent et interagissent avec d'autres activités maritimes

➤ **Érosion du trait de côte, inondation**

- ✓ Connaissance de la dynamique hydro sédimentaire incomplète
- ✓ Gestionnaires et décideurs terrestres ont besoin d'informations sur ce fonctionnement sédimentaire pour des prises de décision de défense contre la mer

➤ **Énergies marines renouvelables**

- ✓ Potentialités de production nombreuses mais nécessitant une collecte de données
- ✓ Production locale d'électricité et enjeux de développement durable

Des enjeux partagés

TIDE | four estuaries

TIDE focuses on the estuaries of the Elbe (DE), Humber (UK), Scheldt (BE/NL) and Weser (DE) rivers.

These four estuaries have some characteristics in common:

- They are used as shipping channels leading to large ports.
- They have a strong tidal influence.
- They transport large quantities of sediment.
- Most estuarine areas are designated NATURA 2000 sites.



Elbe | DE

Port: Hamburg
Length: 161 km



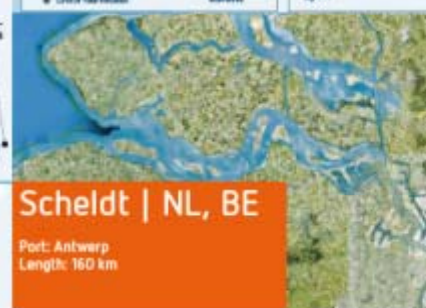
Weser | DE

Ports: Bremerhaven, Bremen
Length: 90 km



Humber | GB

Ports: Hull, Immingham, Grimsby and Goole
Length: 121 km



Scheldt | NL, BE

Port: Antwerp
Length: 160 km

TIDE | general objective

TIDE makes integrated management and planning a reality in the estuaries of the Elbe, Scheldt, Humber and Weser rivers.

TIDE | similar challenges

Sediment transport is steadily increasing.

- > In order to keep the ports operating, increased maintenance dredging and improved sediment management is necessary.

Estuarine ecosystem functions are endangered.

- > Important ecosystem services – like flood regulation, coastal protection and water purification – and plant and animal habitats are threatened.

Decision-makers are faced with an increasingly challenging legal and global economic framework.

- > EU Directives such as the Birds and Habitats or the Water Framework Directives need to be properly implemented.
- > In order to maintain their competitive position and thus ensure the economic prosperity of the region, the large ports need to be further developed.

Climate change is likely to exacerbate these problems in the future, unless appropriate compensation and mitigation measures are found.

TIDE | approach

TIDE takes into account the ecological, economical and societal needs of the regions involved, and inter-links the multiple processes and large scale efforts taking place in the estuaries.

TIDE integrates the knowledge and solutions generated in previous projects like HARBASINS, SedNat, New/Delta (e.g. optimised sediment management strategies, revitalisation schemes of side river arms).

TIDE also draws from the numerous management plans that have been or are being prepared as a response to urgent issues like flood prevention or sediment increase, and/or in compliance with EU directives.

TIDE looks for effective integration of the substantial investments that are realised or in the planning process in these estuaries.



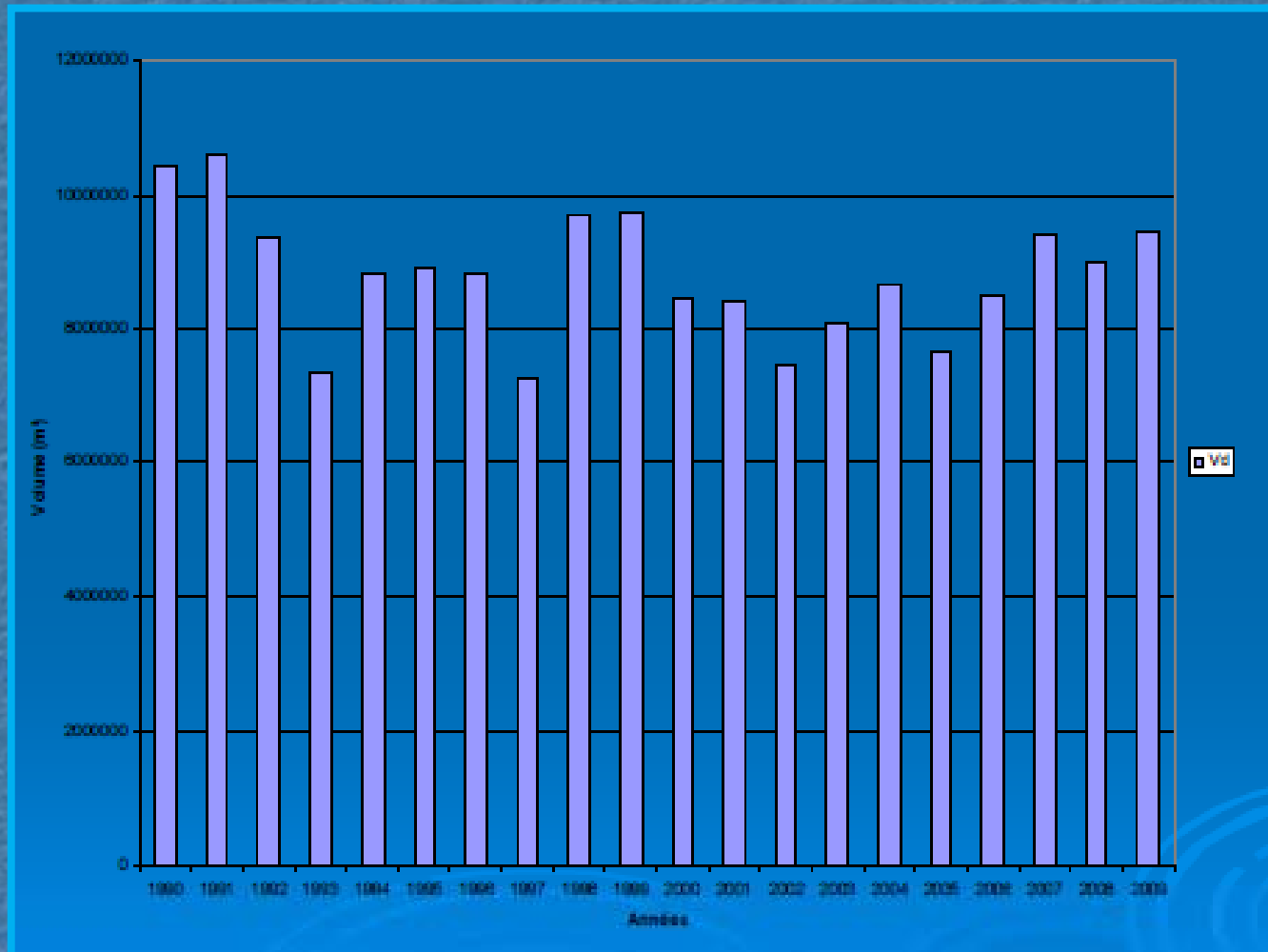
L'amélioration des accès nautiques



L'entretien du chenal de navigation



Le volume annuel dragué depuis 1990

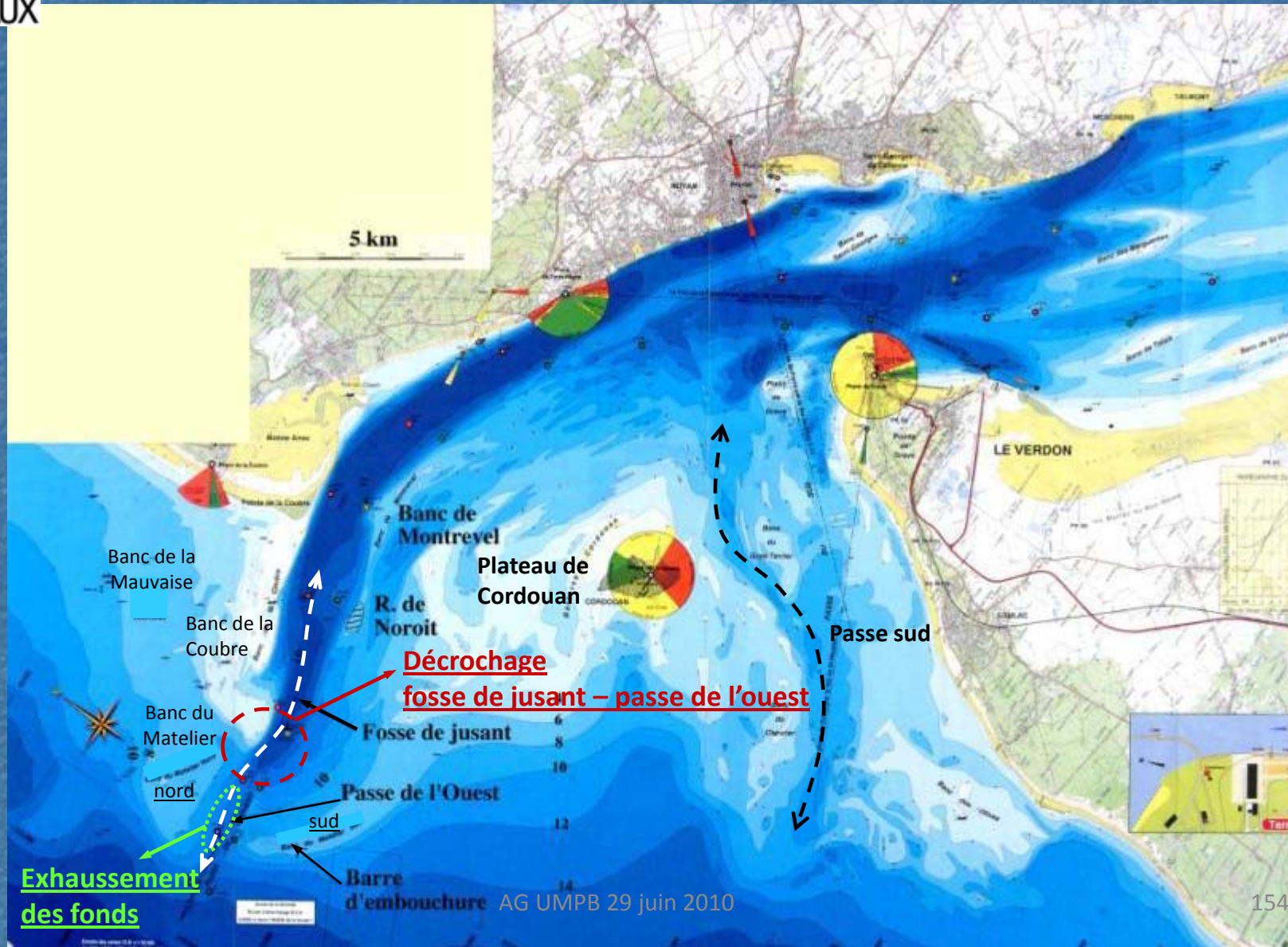




Projet de rectification de la passe d'entrée en Gironde



Présentation du contexte

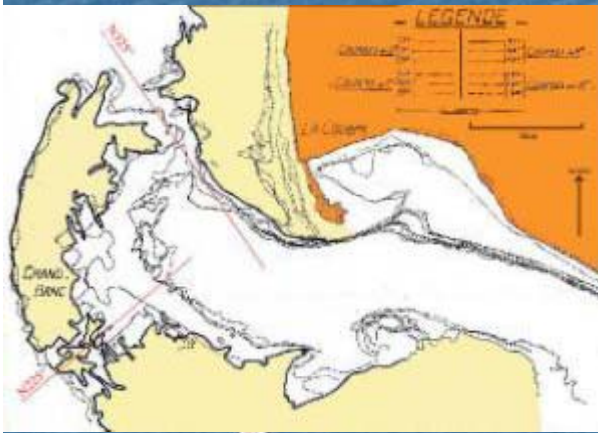
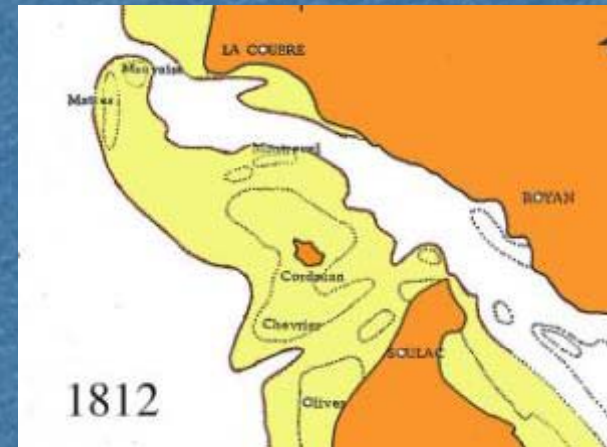
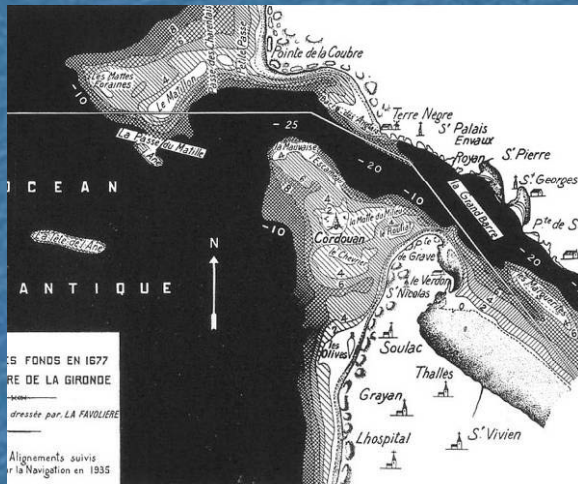


Étude sur modèle numérique morphodynamique

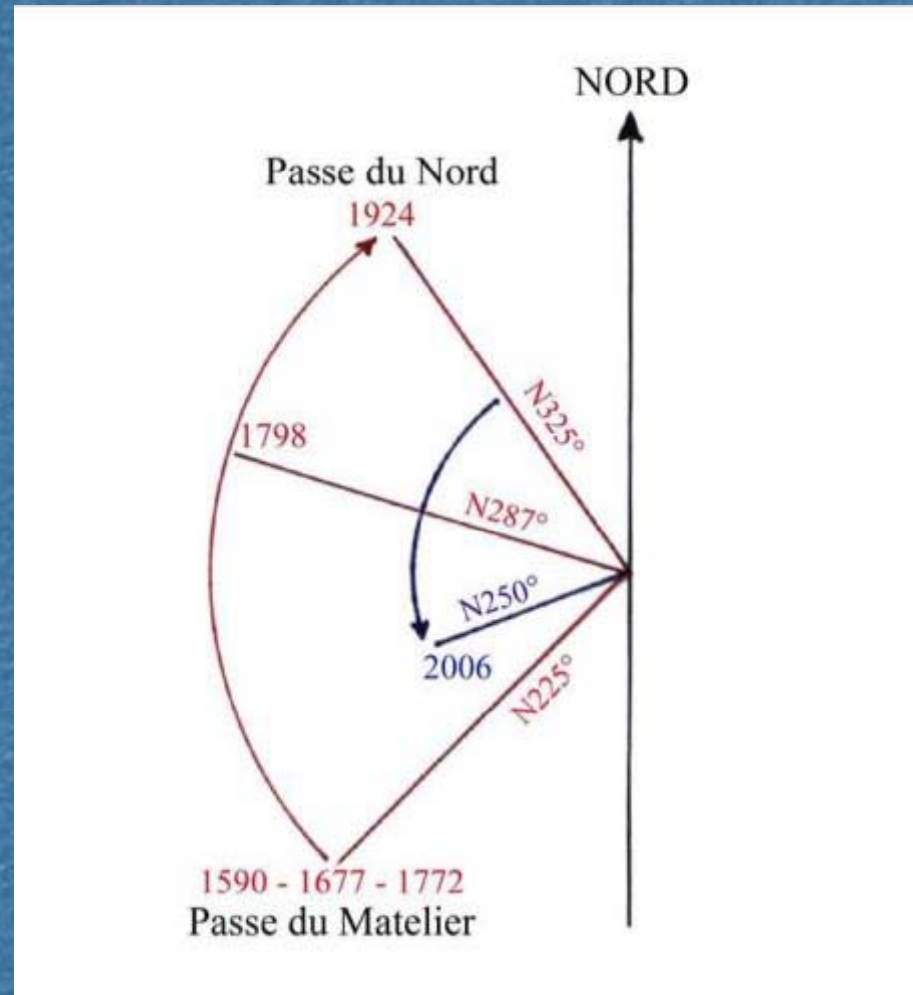
| Trois phases:

- | Phase 1: Analyse du fonctionnement hydrosédimentaire passé et actuel
- | Phase 2: Mise en œuvre du modèle numérique et détermination de la morphologie des fonds à moyen terme
- | Phase 3: Définition et évaluation des solutions d'aménagement envisageable

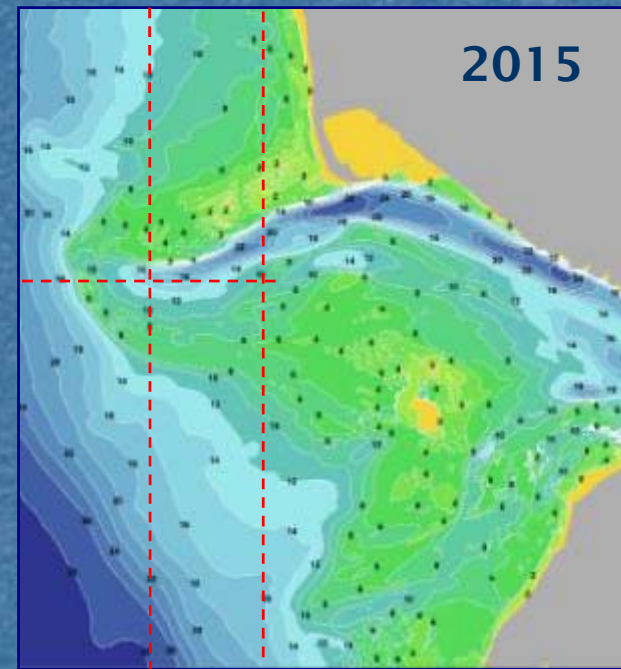
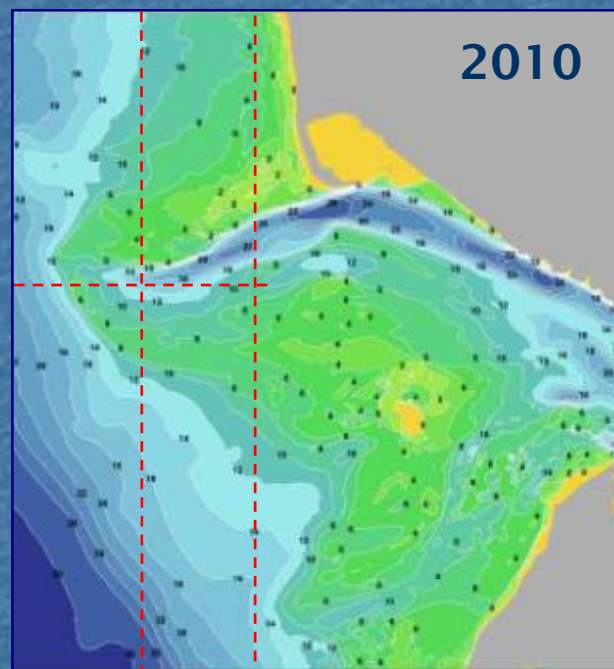
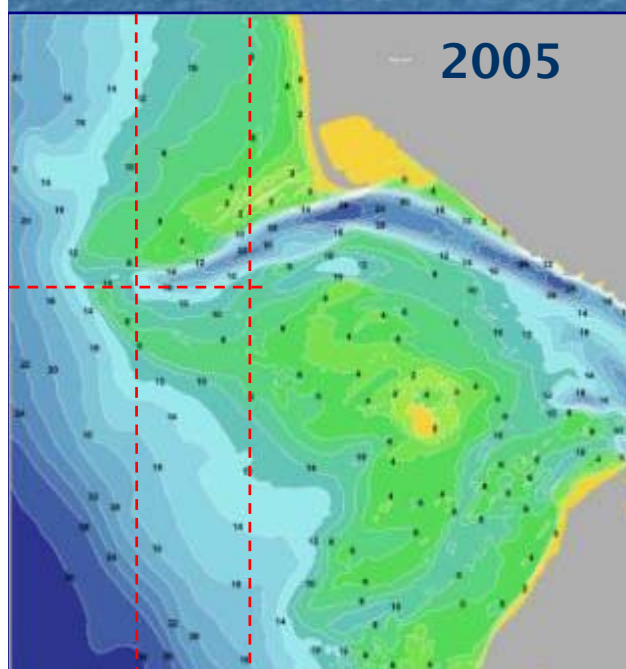
Phase 1: Cycles d'évolution de l'embouchure



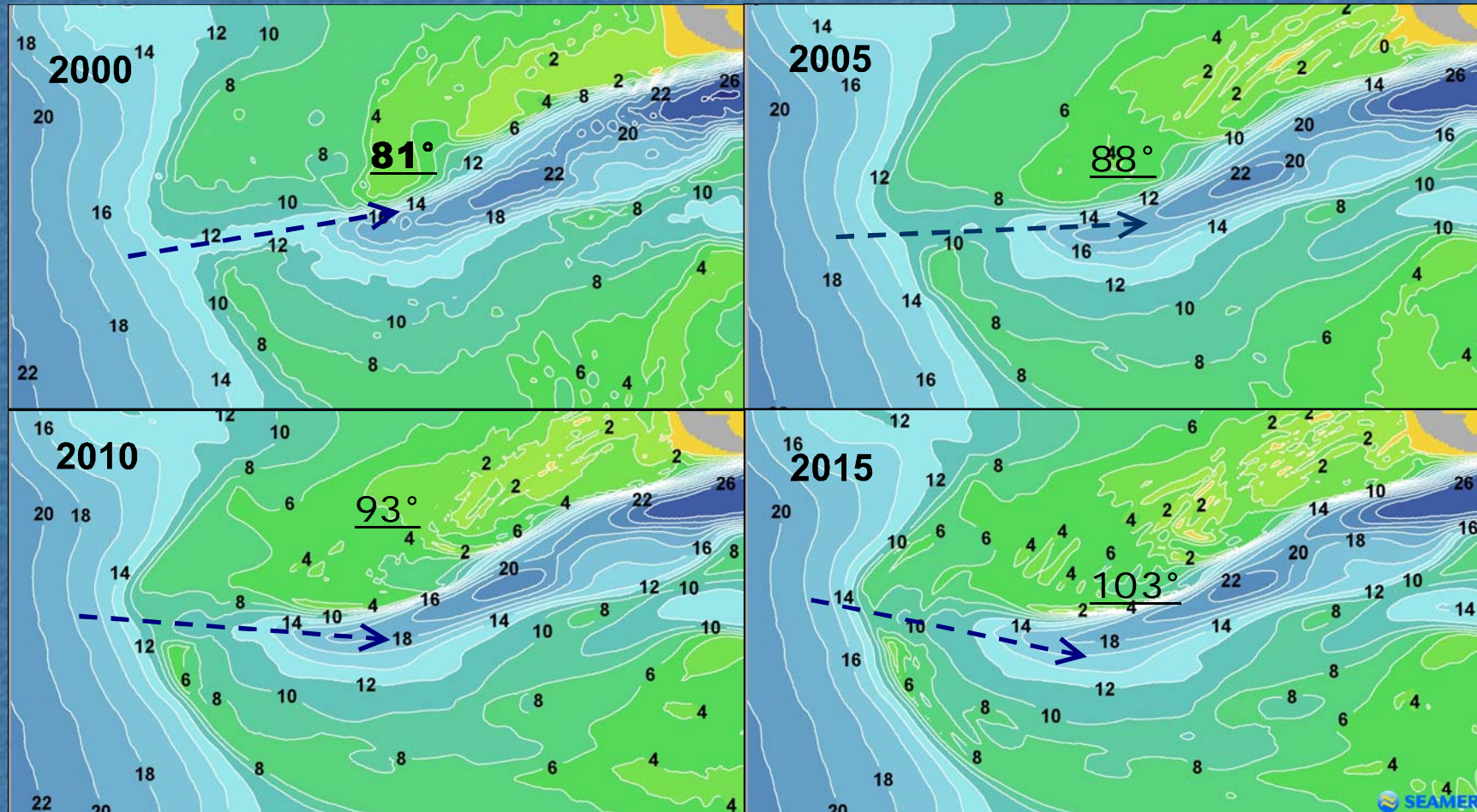
Phase 1: Cycles d'évolution de l'embouchure



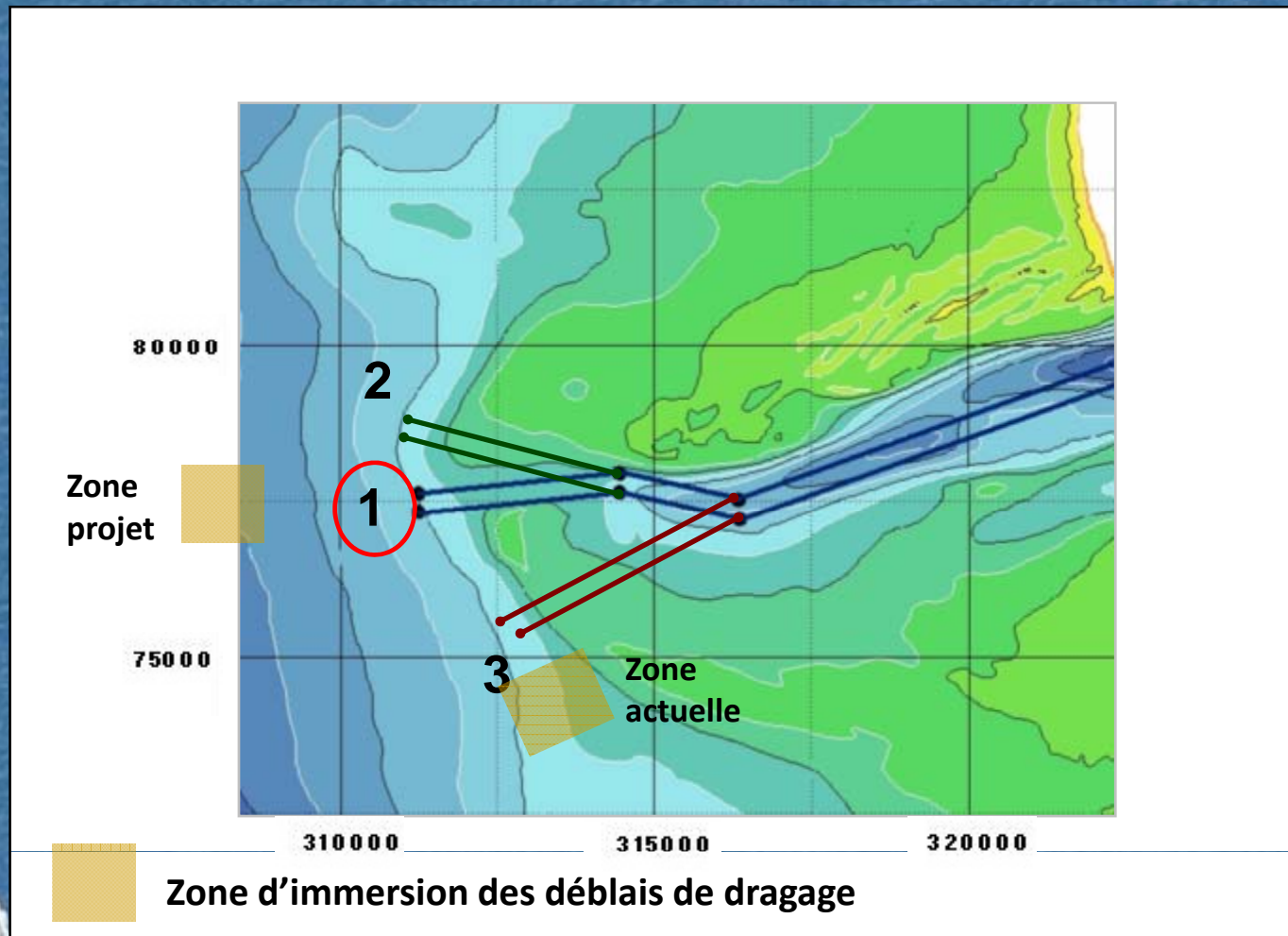
Phase 2: Pr evision de l'évolution future et naturelle des fonds



Phase 2: Pr evision de l'évolution future et naturelle des fonds



Les solutions d'aménagement étudiées



Phase 3: Test et évaluation des scénarios

- | **Coût global des travaux neufs et d'entretien**
- | **Pérennité des aménagements**
- | **Incidence des aménagements sur la navigation**
- | **Incidence des aménagements sur l'environnement**



Coût global des travaux neufs et d'entretien (volume à draguer)

Investissement

S1a: 0 Mm³

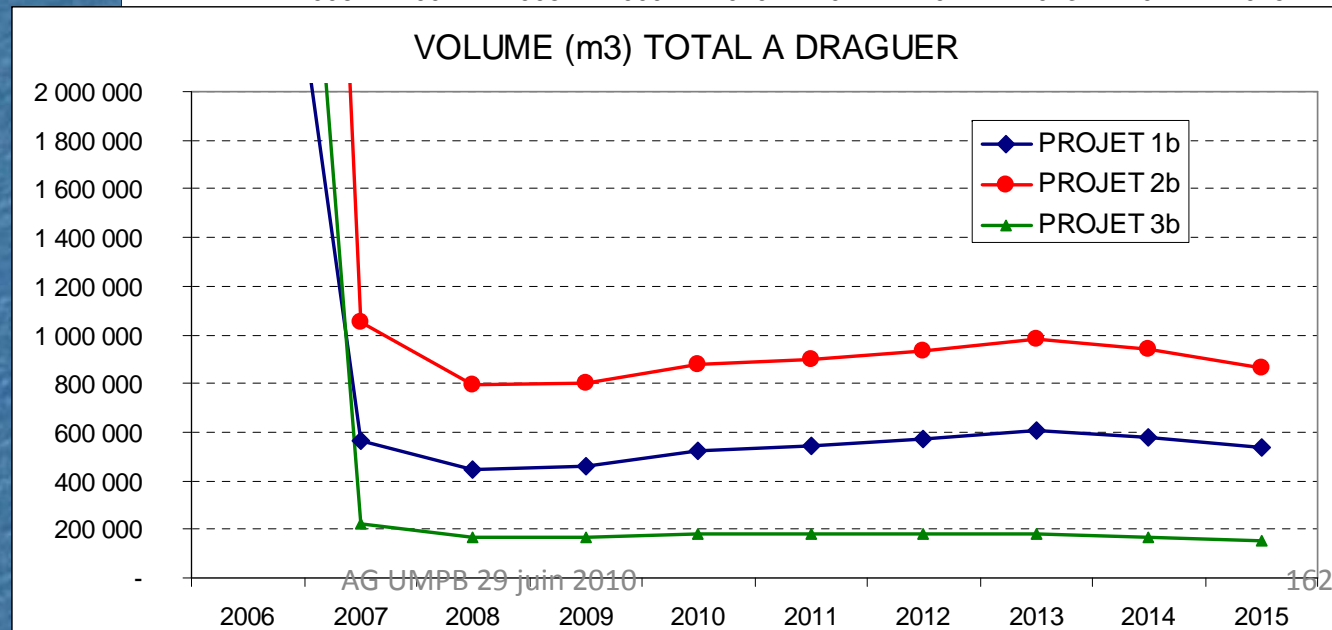
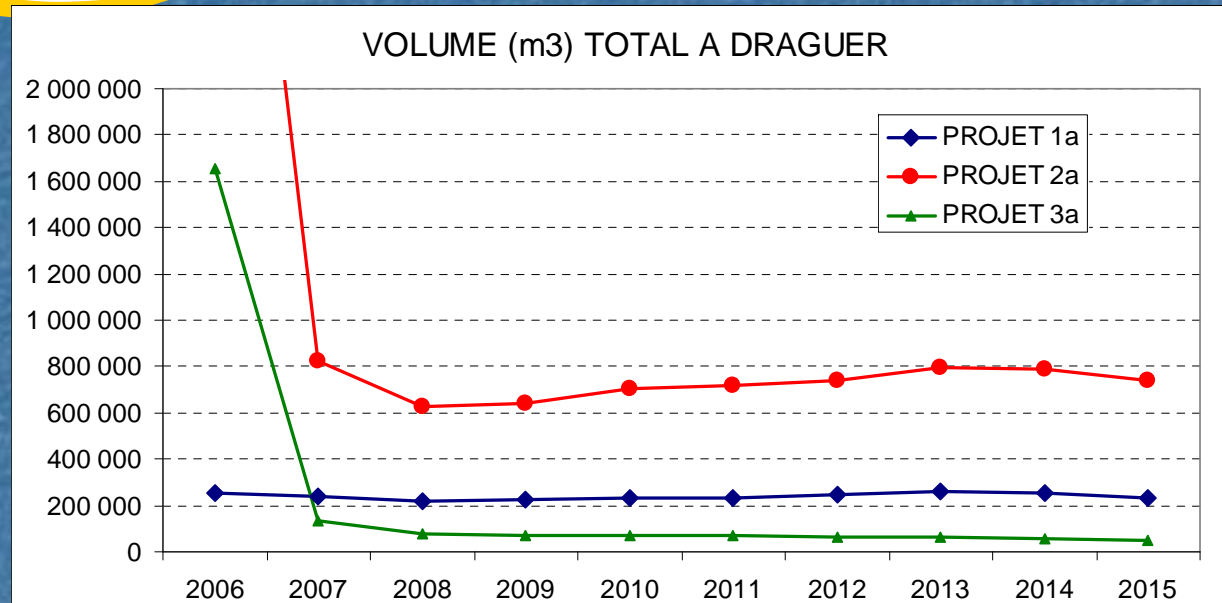
S2a: 4,6 Mm³

S3a: 1,6 Mm³

S1b: 3,9 Mm³

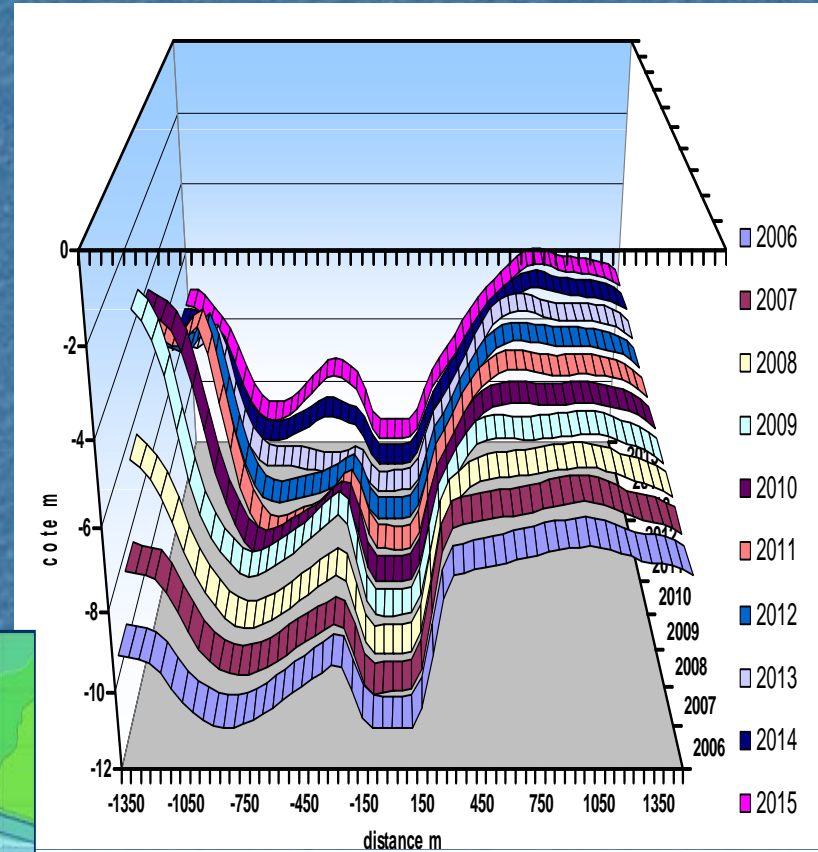
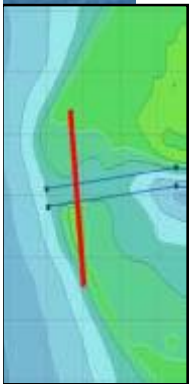
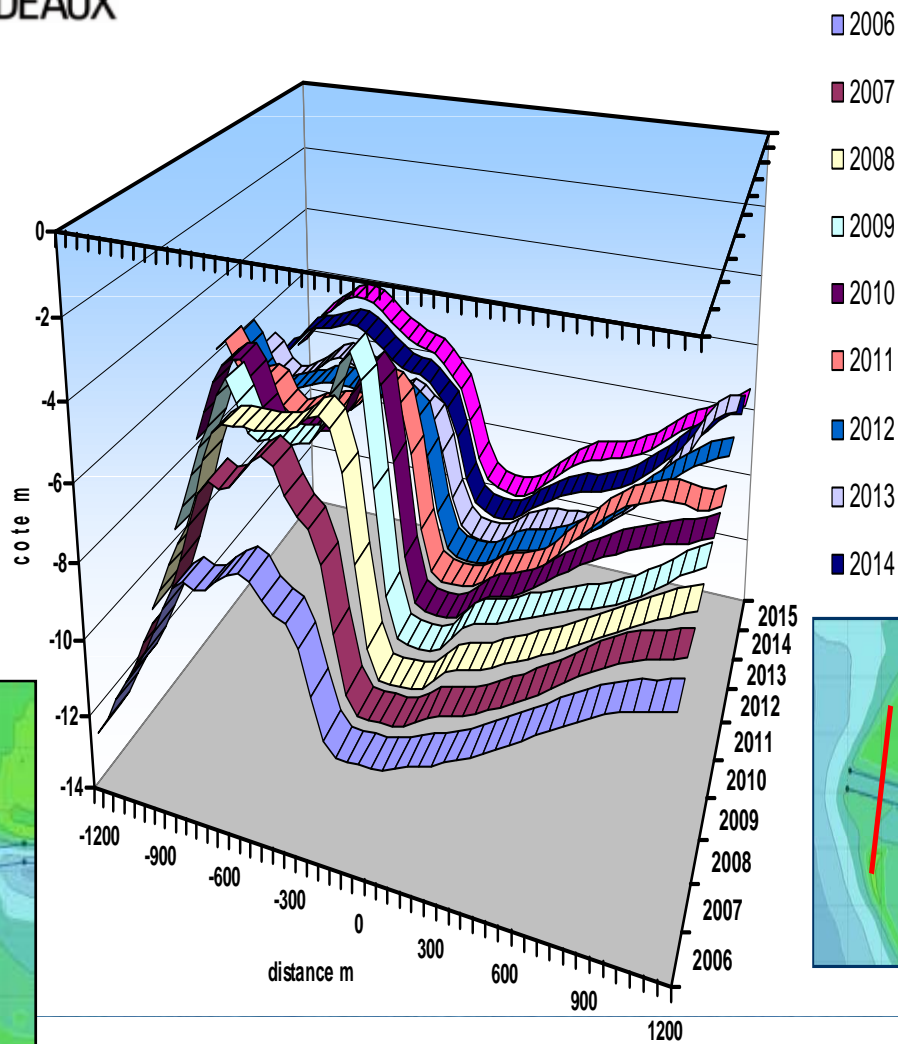
S2b: 11,3 Mm³

S3b: 6,1 Mm³

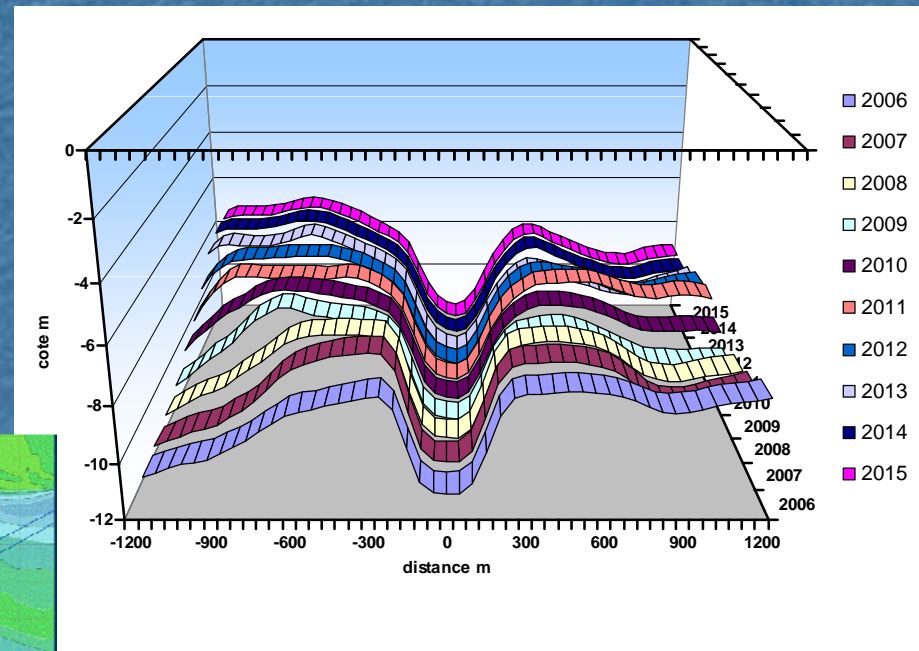
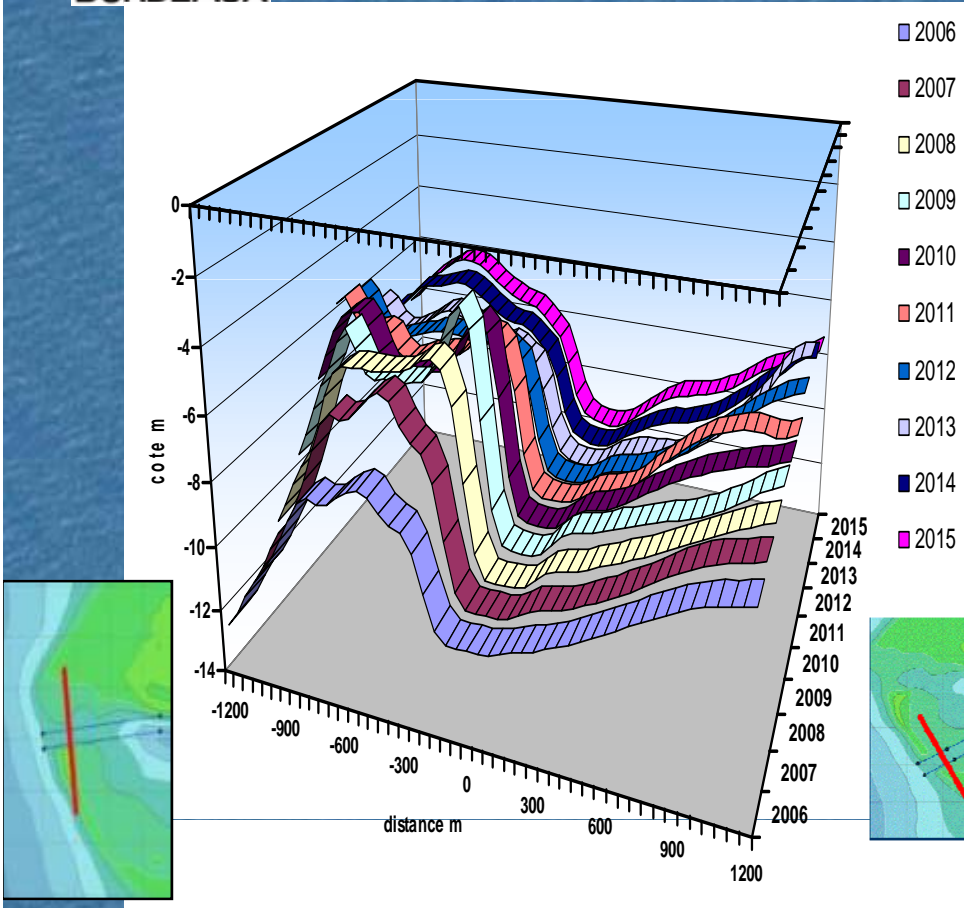


AG UMPB 29 juin 2010

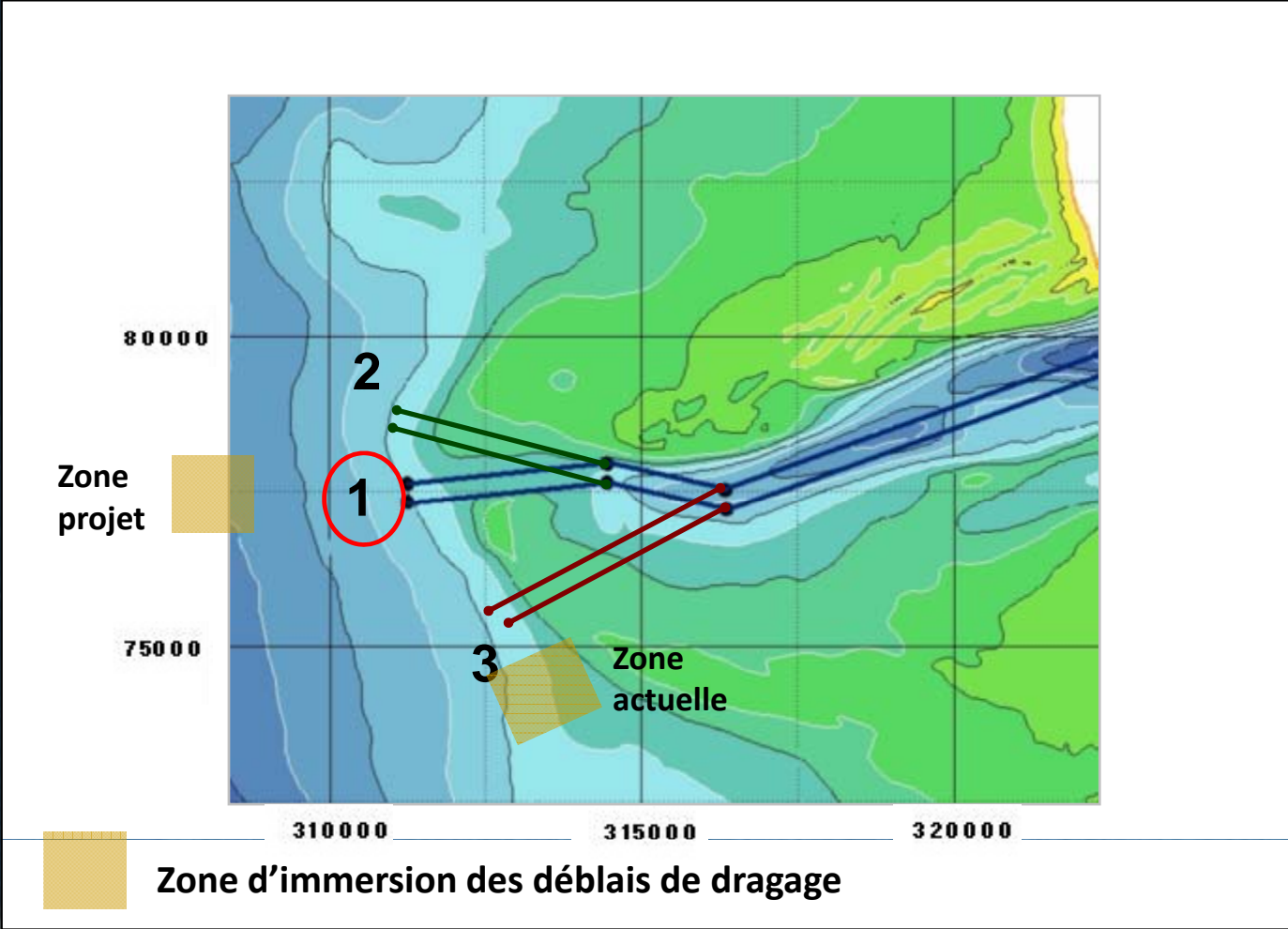
Pérennité des aménagements (S1 et S2)



Pérennité des aménagements (S1 et S3)



Navigation - Environnement





PROJET GLOBAL

| Objectifs:

- | Sécuriser la navigation dans le secteur de l'embouchure
- | Permettre un développement de la ZIP du Verdon en accueillant des navires de 12,5 m de tirant d'eau

| Composantes du projet:

- | Dragage de la passe à la cote de -15 m CE
- | Création d'une nouvelle zone d'immersion
- | Valorisation d'une partie des sédiments dragués dans un objectif d'intérêt général





CALENDRIER

| Calendrier prévisionnel:

- | **2010: réalisation des dossiers règlementaires**
- | **2011: instruction du dossier (dont enquête publique) et obtention des autorisations administratives**
- | **2012: réalisation des travaux**



www.uniport-bordeaux.fr









Centenaire de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux



1910 - 2010



Union Maritime et Portuaire
de Bordeaux

The logo is a white emblem on a blue background. It features a central vertical element consisting of three interlocking loops, resembling a stylized infinity symbol or a knot. Above this central element is a circular motif with a central dot and radiating lines, possibly representing a sun or a compass rose. Two wings extend horizontally from the upper part of the central element. Below the central element is a curved, double-edged shape that resembles a stylized anchor or a pair of crossed blades.

Assemblée générale de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux

29 juin 2010

