

Union Maritime et Portuaire
de Bordeaux



Assemblée générale UMPB 29 juin 2012

**Assemblée générale
de l'Union Maritime et Portuaire
de Bordeaux**

29 juin 2012





Rapport moral



Un monde débousolé

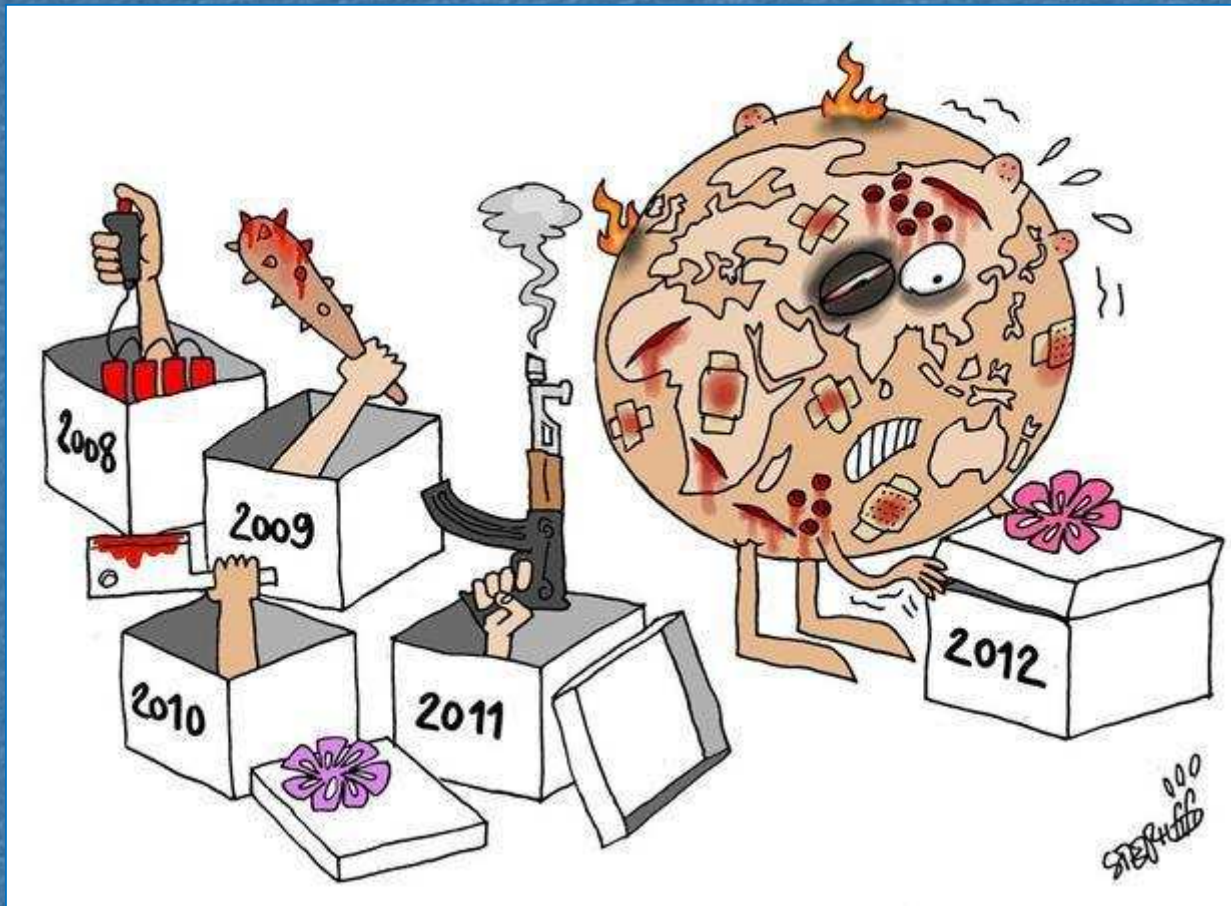
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
Image IBCAO

©2010 Google



Un monde débousolé

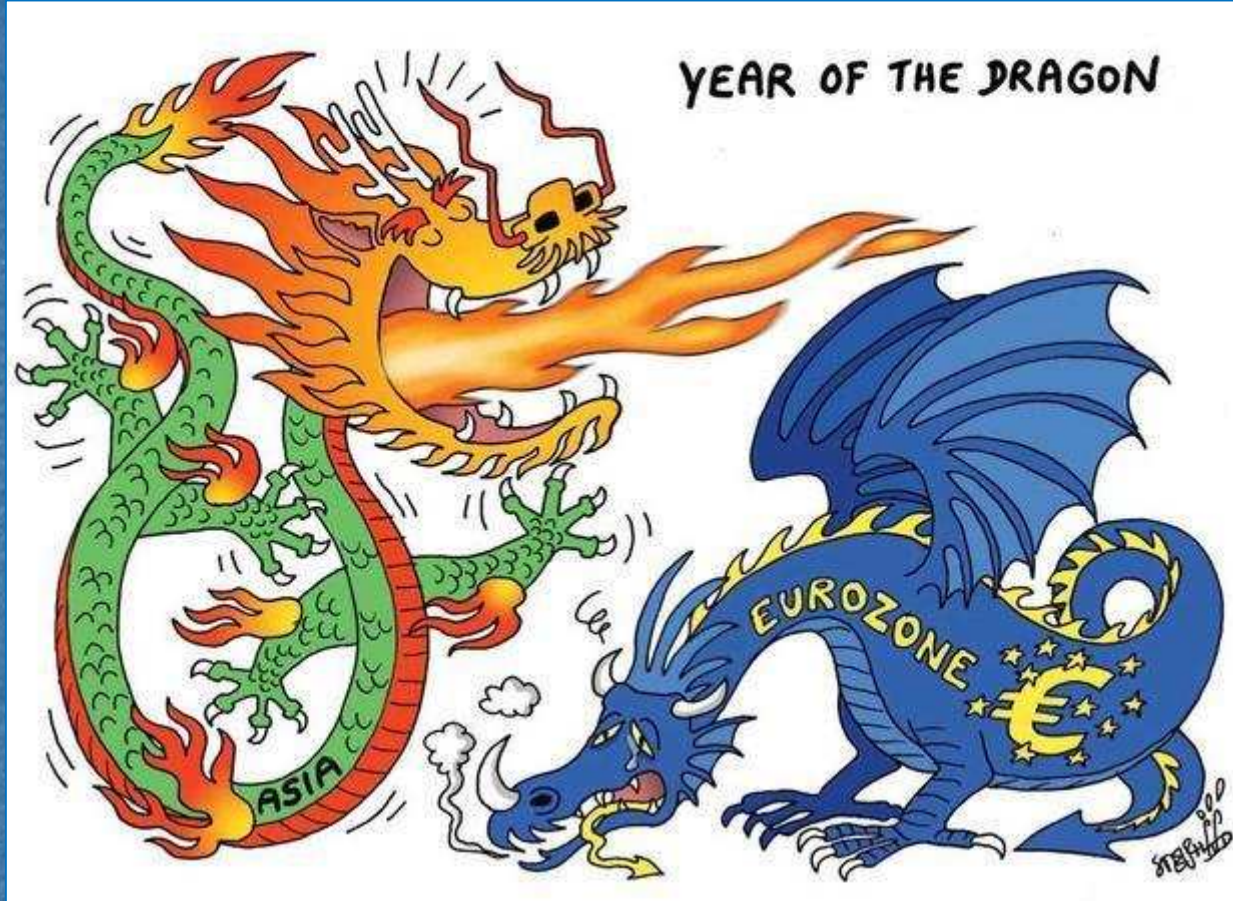
De mal en pis





YEAR OF THE DRAGON









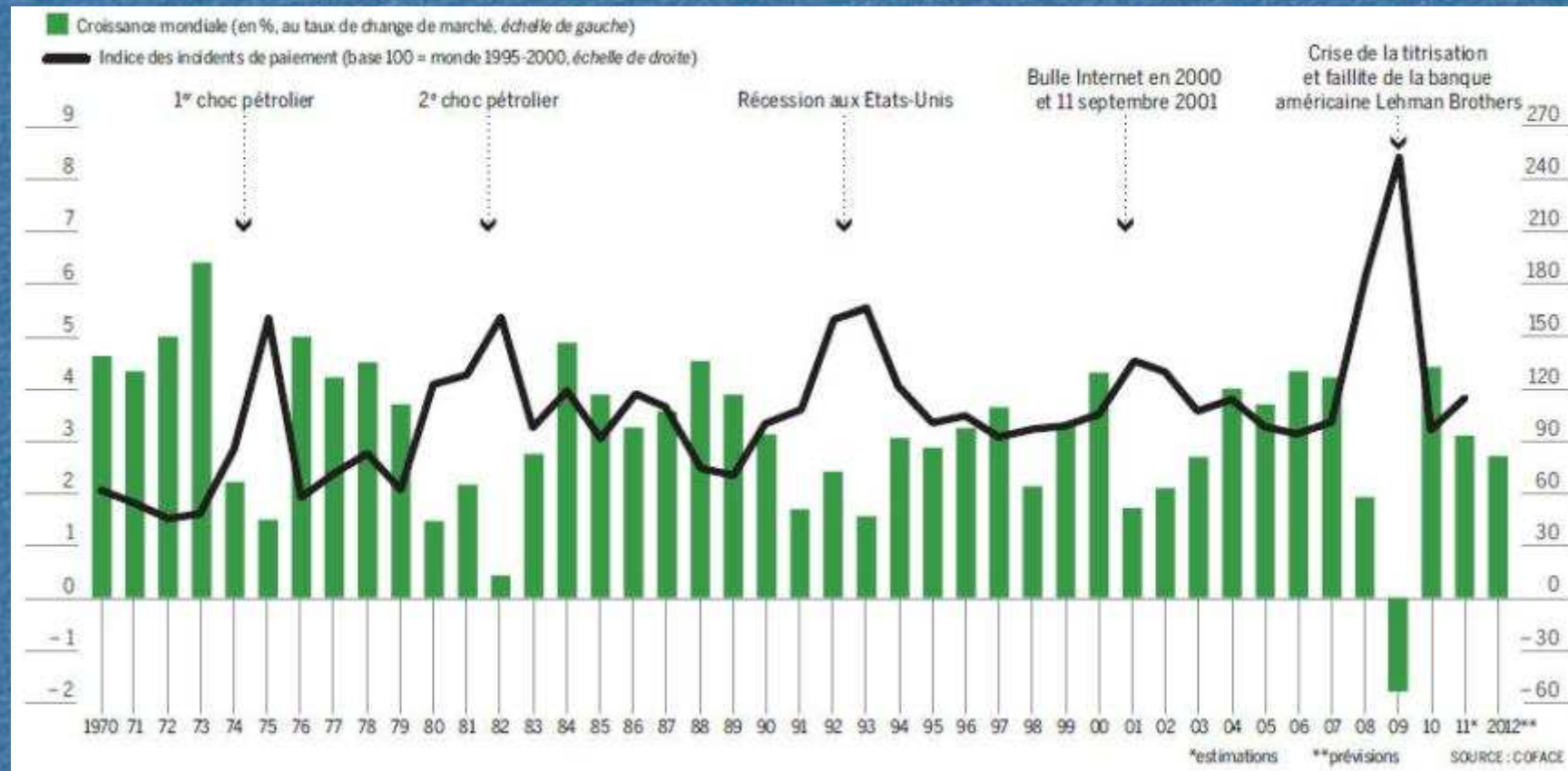
De l'incertitude à la panique...

La crise s'enracine, les marchés paniquent

A Paris, le CAC 40 a terminé sous la barre des 3 000 points, au plus bas depuis deux ans



L'économie mondiale entre en terra incognita



Le recul des indices: BALTIC DRY INDEX



MATIÈRES PREMIÈRES ■ **Frets s'écroulent, baisse des cargaisons en raison d'intempéries et relâchement de la demande chinoise expliquent le baisse de 48 % du Baltic Dry Index depuis un mois.**

En chute libre, les taux de fret tombent au plus bas depuis trois ans

Le Baltic Dry Index, qui mesure l'évolution du coût du transport maritime pour le vrac sec, sur 24 routes maritimes d'importance, est en train de reculer. Pour la première fois depuis trois ans, il est tombé sous les 2.000 points, son niveau le plus bas historique depuis le début de l'an 2008, et très loin des 12.000 points atteints en juin 2008. Depuis le 15 décembre, il est en chute en libre de 48 %, et de 80 % depuis son plus haut niveau en octobre dernier à 2.173 points.

Après la crise financière de 2008, l'effondrement de son indice, considéré alors comme l'un des indicateurs de confiance les plus fiables de la conjoncture industrielle mondiale, avait été suivi comme attendu par une dépression économique. Ce recul plus le renouveau des

La baisse de l'indice Baltic Dry est aussi la conséquence de conditions climatiques défavorables.

Le chûte de l'indice est dû à une série de causes proches au secteur de transport maritime. L'effondrement de la demande chinoise, le relâchement de la demande japonaise, la baisse des commandes de navires, les intempéries, les problèmes de carburant et les tensions géopolitiques ont contribué à la chute de l'indice.

Les experts estiment que le secteur de transport maritime va continuer à baisser pendant un certain temps.

Stocks chinois
Enfin, l'indice peut connaître un relâchement de la demande chinoise. Les experts de l'indice se sont attendus à une baisse des commandes de navires et de matériel de transport. Mais l'indice a continué de baisser, ce qui est dû à la baisse de la demande chinoise.

LE BALTIC DRY INDEX
en points

12.000
8.000
4.000
0.000
-4.000
-8.000
-12.000

18 JANV 2008 18 JANV 2012

Les Echos

ANALYSE / EXPERTISE / COMMENTAIRES...
DANS «POINT BOURSE»

DU LUNDI AU VENDREDI
à 9h45, 10h45, 11h45, 12h45, 14h45, 15h45, 16h45, 17h45, 18h45

Le recul des indices: Pétrole

Faible demande et hausse de l'offre : le prix du pétrole devrait continuer à baisser

Un baril proche de 100 dollars satisfait les pays producteurs, moins les pays consommateurs

Francis Hollande a au moins une bonne raison de se réjouir dans un environnement économique et social inquiétant : les prix du pétrole sont orientés à la baisse depuis deux mois et ils pourraient poursuivre leur dérive au second semestre, même si l'affaiblissement de l'euro face au dollar en réduit les effets bénéfiques. Au moins le chef de l'Etat peut-il remettre à plus tard le gel des prix des carburants à la pompe qu'il avait promis au cours de la campagne présidentielle.

Lorsque M. Hollande avait pris cet engagement, le prix du baril de brut de la mer du Nord oscillait autour de 120 dollars, grimpa même jusqu'à 126 dollars en mars. Il s'est maintenu sous les 100 dollars, mardi 5 juin, terminant la séance à 99,77 dollars à Londres et retrouvant son niveau du début de 2011. A New York, le light sweet crude (WTI) pour livraison en juillet, en très léger rebond, a terminé la séance à 84,29 dollars.

Il ne faut pas se réjouir trop tôt de cette baisse, qui n'est que le résultat d'une dégradation de la conjoncture économique mondiale. Quand la croissance s'essouffle aux Etats-Unis et en Chine (les deux premières économies mondiales et les deux premiers consommateurs d'énergie) et que la crise de la dette souveraine et du système bancaire de la zone euro assombrit les perspectives de croissance, les cours de l'or noir plongent.

La dégradation du marché américain de l'emploi, annoncée le 1^{er} juin, a accéléré un recul amorcé il y a deux mois. « De mauvaises statistiques économiques aux Etats-



L'Irak augmente sa production de pétrole. Ici, province d'Al-Basra. (AFP/AGF/REUTERS)

Unis et en Chine, ainsi que la crise de la dette souveraine en zone euro entraînent une appréciation du dollar et mettent de fait le marché des matières premières sous pression », soulignent les analystes de la Commerzbank. Cette appréciation du billet vert renchérit le pétrole et freine l'appétit des investisseurs pour une matière première libérée dans cette devise.

Depuis des semaines, les investisseurs redoutent une baisse prolongée de la demande mondiale de brut. Y compris en provenance de Chine, frappée par un ralentissement de sa production manufacturière (30 % du produit intérieur

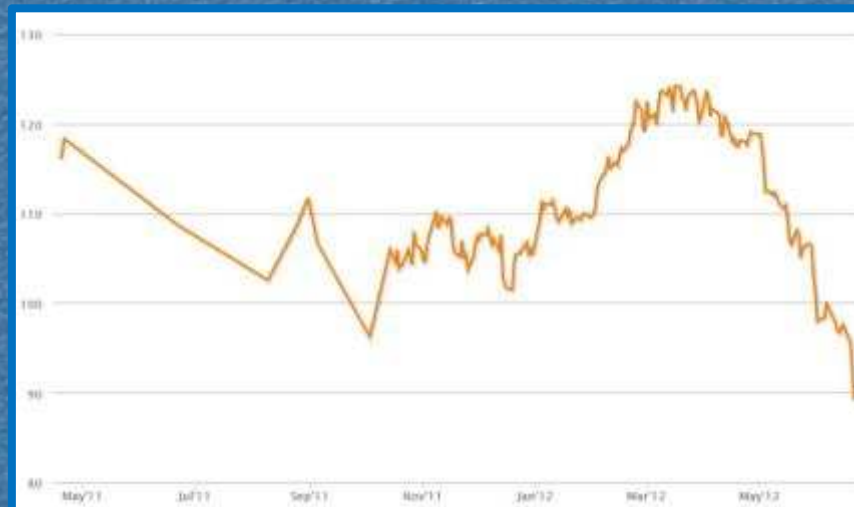
de shale oil (pétrole de schiste). M. Voss a annoncé que Shell allait réduire ses investissements dans le gaz de schiste américain au profit du pétrole de schiste.

Une absence de risque de pénurie que les dirigeants de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) ne manquent pas de souligner le 14 juin, à Vienne, lors de leur réunion semestrielle.

L'Arabie saoudite n'a jamais autant pompé de brut depuis trente ans

prime de risque a déjà été « gommée » par les investisseurs, estime Christophe de Margerie, le PDG de Total.

Il reste que de grands pays producteurs, comme l'Irak et les Emirats arabes unis, prennent leurs précautions pour réduire le transit du brut par ce détroit de tous les dangers. Les deux tiers du pétrole des Emirats sera désormais acheminé par un oléoduc ouvert en juin jusqu'au port de Foujeirah, en aval du détroit d'Ormuz. De son côté, Bagdad essaie d'accroître ses exportations via la Turquie et par voie routière pour éviter le terminal de Bassorah.



La course aux matières premières



COMMERCE Plainte de Washington, Tokyo et Bruxelles à l'OMC

Les Occidentaux et la Chine se disputent les terres rares

LA DEMANDE MONDIALE DE TERRES RARES, EN MILLIERS DE TONNES



IDE / SOURCE : LYNAS / PHOTO : IMAGECHINA-AFP

Les Etats-Unis, comme l'Union européenne et le Japon, ont porté plainte hier auprès de l'Organisation mondiale du commerce contre la politique de quotas à l'exportation de la Chine en matière de terres rares. Il s'agit de 17 métaux indispensables aux hau-

tes technologies, pas si rares que cela mais dont la production s'est concentrée massivement en Chine parce que ce pays accepte les dégâts écologiques afférents à leur extraction. C'est d'ailleurs au nom de la défense de son environnement et de la gestion de ses réserves

que Pékin affirme réduire les exportations, et non pas pour faire chanter ses clients occidentaux. Ces derniers sont confiants, lors de ce nouvel épisode de confrontation avec la Chine car, fin janvier, l'OMC a condamné Pékin dans un cas similaire. **PAGE 6**

Le commerce mondial en panne

LE COMMERCE MONDIAL EN 2011 ET LES PERSPECTIVES POUR 2012

La croissance du commerce mondial sera plus lente en 2012 après une forte décélération en 2011.

Le commerce mondial a augmenté de 5,0 pour cent en 2011, marquant une nette décélération après un rebond de 13,8 pour cent en 2010. Sa croissance faiblira encore en 2012 pour s'établir à 3,7 pour cent, selon les économistes de l'OMC qui attribuent ce ralentissement à la perte de vitesse de l'économie mondiale, due à plusieurs chocs tels que la crise des dettes souveraines en Europe.

On s'attendait à un fort ralentissement de l'expansion du commerce en 2011, mais en raison des multiples revers économiques survenus pendant l'année, la croissance s'est essouffée, ce qui a conduit à un ralentissement plus marqué que prévu au quatrième trimestre.

"Plus de trois années se sont écoulées depuis l'effondrement du commerce en 2008-2009, mais l'économie mondiale et le commerce restent fragiles. La poursuite du ralentissement des échanges attendue en 2012 montre que les risques de détérioration restent élevés. Nous ne sommes pas encore tirés d'affaire", a déclaré le Directeur général de l'OMC, M. Pascal Lamy.

"L'OMC a réussi jusqu'à présent à décourager le nationalisme économique, mais la lenteur de la reprise fait craindre que le recours limité mais soutenu à des mesures commerciales restrictives ne compromette peu à peu les bénéfices de l'ouverture des échanges. Il est temps de veiller à ce que la situation n'empire pas. Les Membres de l'OMC devraient s'attacher à revitaliser le système commercial pour empêcher qu'un tel scénario se produise."

PRINCIPAUX POINTS

- À 5,0 pour cent, la croissance du commerce marque le pas en 2011, après un rebond de 13,8 pour cent en 2010.
- Le ralentissement devrait se poursuivre en 2012, avec une croissance de 3,7 pour cent, inférieure à la moyenne de 5,4 pour cent des 20 dernières années.
- La situation reste fragile et incertaine, avec un risque accentué de détérioration.
- Le commerce a ralenti sous l'effet de plusieurs chocs l'année dernière: crise de la dette en Europe, tsunami au Japon, inondations en Thaïlande.
- Des catastrophes ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et la production dans plusieurs pays, notamment au Japon et en Chine.
- L'UE est peut-être déjà en récession alors que la croissance de la production mondiale fléchit.
- La désorganisation de la production de pétrole en Libye a réduit de 8 pour cent la croissance des exportations africaines.
- La croissance du commerce des produits manufacturés a été plus lente au quatrième trimestre, le commerce des produits automobiles a enregistré une croissance à un chiffre et le commerce des produits électroniques s'est contracté.
- Les soulèvements du printemps arabe ont également affecté les exportations de services de l'Afrique en raison de forts reculs en Égypte et en Tunisie.

Les économistes de l'OMC ont tenu à souligner qu'il était difficile d'établir les chiffres préliminaires du commerce en 2011 et les prévisions pour 2012 (graphique 1 et tableau 4) en raison de la très grande volatilité des marchés financiers et de l'économie en général au cours des dernières années.

Le chiffre préliminaire de 5 pour cent pour la croissance du commerce mondiale des marchandises en 2011 est en recul de 0,8 point par rapport à la dernière révision de leurs prévisions en septembre 2011. Ces chiffres sont calculés en termes "réels", c'est-à-dire qu'ils sont corrigés de l'inflation et des variations des taux de change.

Graphique 1: Croissance, en volume, du commerce mondial des marchandises et du PIB, 2005-2013* (Variation annuelle en %)



* Les chiffres pour 2012 et 2013 sont des projections.
Source: Secrétariat de l'OMC.

La prévision actuelle du commerce suppose une croissance de la production mondiale de 2,1 pour cent en 2012, aux taux de change du marché, contre 2,4 pour cent en 2011. Il y a cependant des risques importants pour la croissance, qui pourraient être encore plus dommageables pour le commerce s'ils se réalisaient. Ces risques consistent notamment en une récession plus forte que prévu en Europe, en une contagion financière liée à la crise de la dette souveraine, en une flambée des prix du pétrole et en risques géopolitiques.

Des données récentes sur la production donnent à penser que l'Union européenne pourrait déjà être en récession, même l'économie dynamique de la Chine semble croître plus lentement en 2012. Les perspectives économiques sont meilleures aux États-Unis, les conditions du marché du travail se sont améliorées au Japon, où les commandes des entreprises reprennent, mais ces facteurs positifs ne compenseront qu'en partie les facteurs négatifs mentionnés précédemment.

La décélération de la Chine



ASIE

Le PIB a augmenté de seulement 0,1 % au premier trimestre, nettement moins que ce qu'anticipaient la plupart des économistes. Ceux-ci parient désormais sur des mesures ciblées de soutien à l'activité.

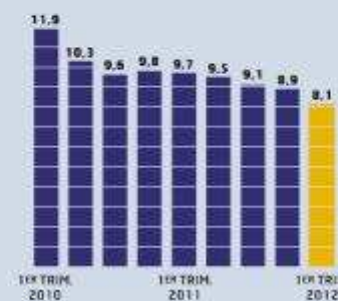
Très net ralentissement de l'économie chinoise

Voilà une croissance économique qui ferait rêver n'importe quel pays développé. Mais en Chine, la hausse du PIB de 0,1 % sur un an constatée au premier trimestre 2012, annoncée vendredi, a de quoi inquiéter. Cette nette décélération de l'économie chinoise – qui avait crû de 8,9 % au trimestre précédent – a pris de surprise l'immense majorité des économistes. En moyenne, ces derniers tablèrent sur une hausse du PIB de 8,4 %. Voilà donc le rythme de développement de la Chine ramené quasiment au niveau qu'il avait connu il y a trois ans, lorsque la crise financière s'était fait durement ressentir sur le secteur exportateur.

Le commerce extérieur, précisément, avait donné un avant-goût de ce mauvais chiffre en début de semaine. S'il est redevenu excédentaire en mars, grâce notamment à la bonne tenue des ventes à destina-

LA CROISSANCE EN CHINE

VARIATION ANNUELLE DU PIB, EN %



TAUX DE CHANGE : UN GESTE D'OUVERTURE

La Banque centrale chinoise a annoncé samedi, sur son site Internet, que la bande de fluctuation du yuan allait être doublée à compter d'aujourd'hui. Alors que, depuis 2007, il était possible au taux de change de fluctuer de plus ou moins 0,5 % par rapport à un cours pivot fixé quotidiennement par la Banque centrale, le yuan pourra désormais baisser ou s'apprécier de 1 % sur un jour par rapport à ce même cours pivot. Cette mesure ne doit pas être surinterprétée concernant le taux de change. En effet, Pékin garde la main sur le cours pivot, continuant ainsi à piloter intégralement la valeur de ce monnaie.

Le déficit japonais

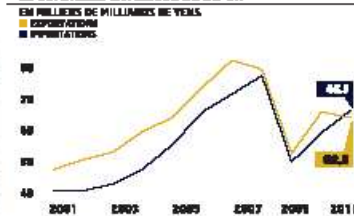
JAPON ■ **Contraint d'acheter massivement du pétrole et du gaz naturel liquéfié pour alimenter ses centrales thermiques, l'Archipel a vu ses importations bondir de 12 % en 2011. Ses exportations ont été frappées par une série de catastrophes naturelles et l'essoufflement de la demande en Europe.**

L'an passé, le Japon a enregistré son premier déficit commercial depuis 1980

Dans un Japon qui avait presque inventé il y a quarante ans le modèle d'une croissance basée exclusivement sur les exportations, l'annonce faite, hier, par le ministère des Finances aurait pu être explosive. En confirmant que l'Archipel avait vu, en 2011, sa balance commerciale finir l'année, pour la première fois depuis 1980, dans le rouge, le gouvernement n'a pourtant pas émis le moindre commentaire d'inquiétude et les grands médias du pays se sont refusés à décrire « la fin d'une époque ». La plupart des économistes notaient, eux, que ce déficit commercial de 2.490 milliards de yens (24,5 milliards d'euros) était surtout le fait d'une conjoncture exceptionnelle.

L'an dernier, la balance commerciale du pays a essentiellement souffert d'une envolée inhabituelle des importations. Elles ont progressé de 12 % par rapport à 2010 pour atteindre 68.000 milliards de yens (669 milliards d'euros). Si les commandes auprès des grands partenaires asiatiques et occidentaux du pays sont restées globalement stables, ses importations en

LA COMPÉTITION INTERNATIONALE DU JAPON



provenance du Moyen-Orient ont, en revanche, bondi de 23,5 %.

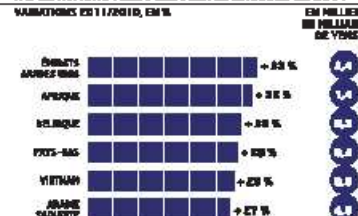
Délocalisation

Contraint de compenser l'arrêt de la plupart de ses centrales nucléaires, qui assumaient, avant la catastrophe de Fukushima Daiichi plus de 25 % de l'approvisionnement en électricité de la nation, le Japon a acheté en masse, aux Emirats arabes unis, au

Koweït ou encore à l'Arabie saoudite, du pétrole et du gaz naturel pour alimenter ses centrales thermiques qui produisent désormais la quasi-totalité du courant dans l'Archipel. Ses achats de gaz naturel liquéfié (GNL) ont ainsi progressé de 37,5 % en valeur.

Egalement bouleversées, jusqu'à l'été, par le séisme et le tsunami, les exportations ont ensuite souffert au

IMPORTATIONS : LES PLUS FORTEMENT AUGMENTÉES EN 2011



cours des trois derniers mois de 2011 de la faiblesse de la demande européenne et des inondations en Thaïlande, qui ont retardé, une seconde fois, la livraison de composants clés dans les usines nipponnes des géants de l'électronique et de l'automobile. Malgré ces déboires, les exportations n'ont reculé que de 2,7 %, à 65.500 milliards de yens (645 milliards d'euros).

L'appréciation du yen se fait aussi sentir. Il pousse toujours plus d'industriels à délocaliser mais l'impact de cette hausse sur les volumes d'export reste, lui, difficile à quantifier. « Nous n'avons toujours pas de preuve convaincante prouvant une corrélation négative entre les délocalisations et les exportations », note Takehiro Sato, l'économiste en chef de Morgan Stanley MUFJ. Il remar-

que d'ailleurs que le ratio de production à l'étranger des groupes japonais et les volumes d'exportation des entreprises nipponnes ont augmenté de concert depuis le milieu des années 1990. Selon lui, le Japon continuerait en fait de bénéficier d'une demande asiatique pour des produits à très haute valeur ajoutée.

Redémarrage progressif

Aussi les économistes ne croient-ils pas à un basculement définitif de la balance commerciale dans le rouge. L'année 2012, qui sera marquée par de nouvelles importations massives de brut, de GNL et de charbon, devrait aussi générer un déficit commercial. Mais un redémarrage progressif des centrales nucléaires pourrait, ensuite, permettre au pays de dégager, de nouveau, des surplus. Le scénario catastrophiste décrivant un creusement continu du déficit commercial et un grignotage progressif de l'excédent de la balance des comptes courants, qui pèserait sur la capacité du pays à financer sa dette colossale, ne semble dès lors pas plausible à court terme.

YANN ROUSSEAU
CORRESPONDANT À TOKYO

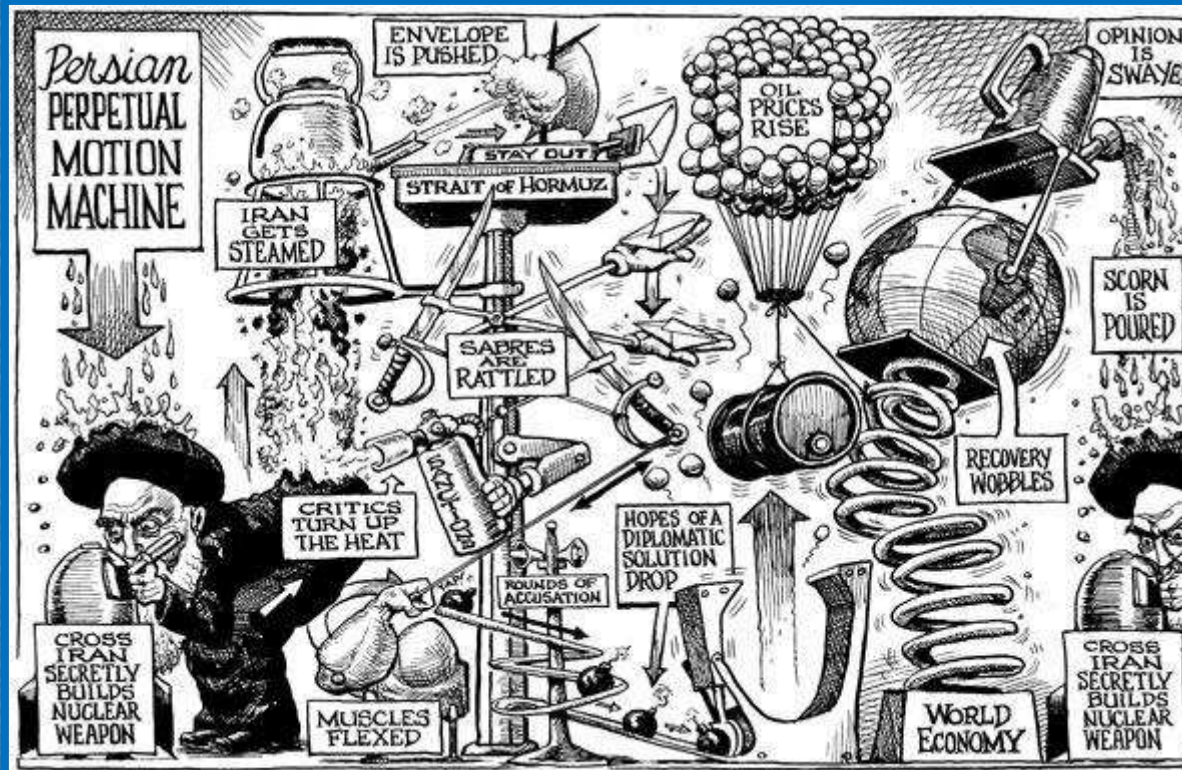
AFRIQUE ■ **Le président ivoirien Alassane Ouattara rencontre aujourd'hui le président français, Nicolas Sarkozy. Il tentera demain au Medef de séduire les entreprises françaises, alors que le calendrier pourrait s'accélérer du côté du FMI et de la Banque mondiale pour redonner du souffle au pays.**

Côte d'Ivoire : Ouattara veut motiver les entreprises françaises

Des menaces multiples...



Des menaces multiples...



La menace de fermeture du détroit d'Ormuz



L'œil de Moscou...



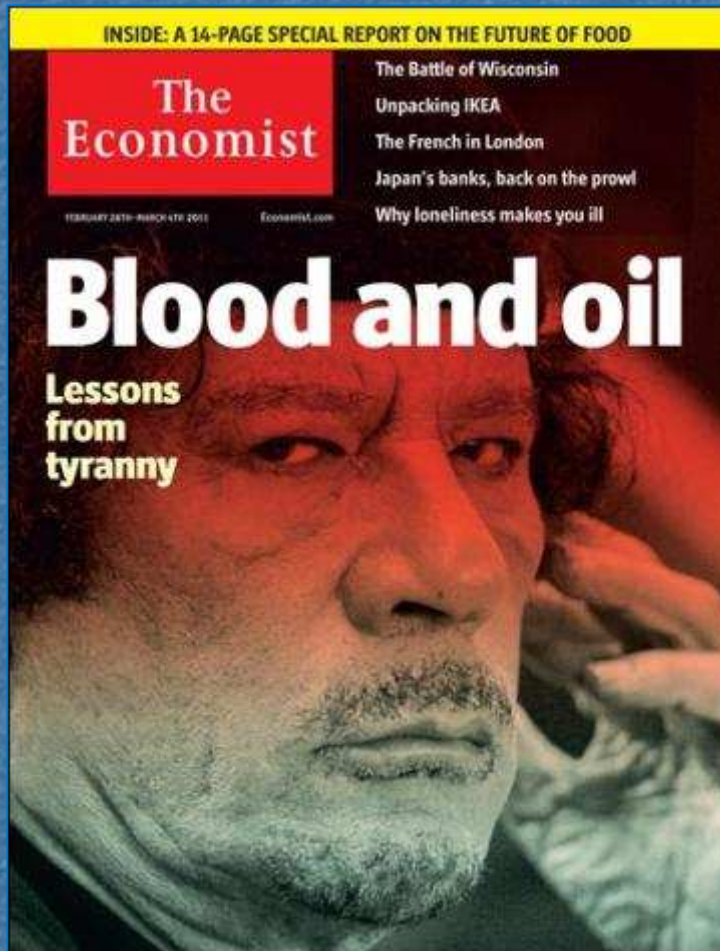
Les printemps arabes



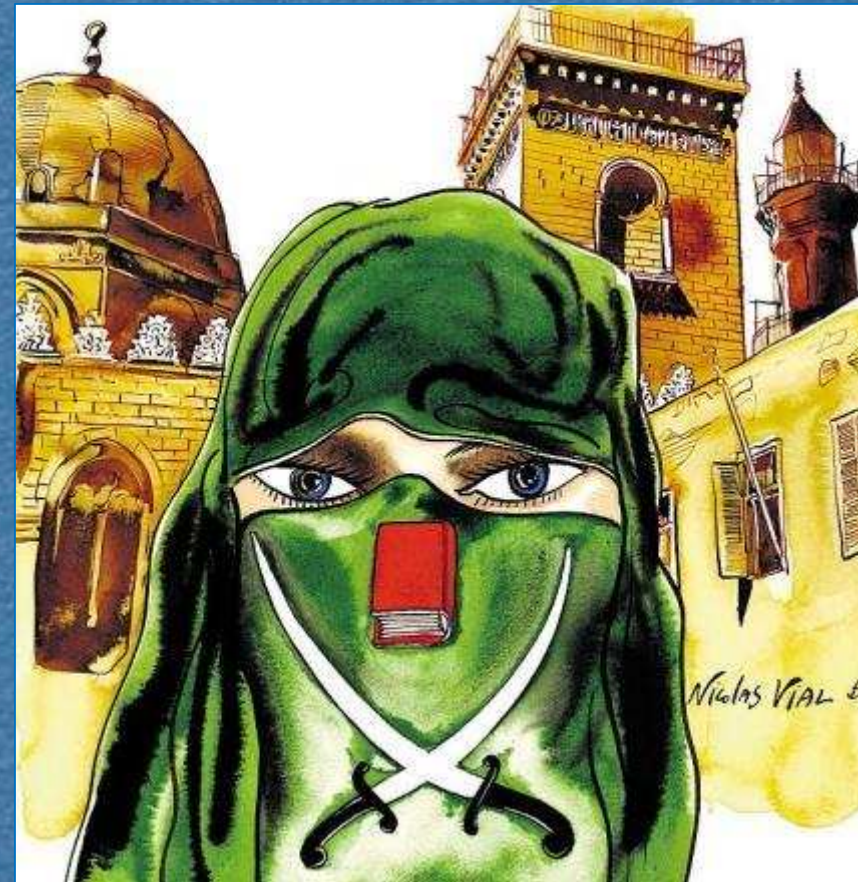
Les printemps arabes



La révolution libyenne



Islamisme et printemps arabes



La crainte de l'islamisme



La menace terroriste en Afrique subsaharienne



La crise européenne



MERCREDI 25 JANVIER 2012

L'ESSENTIEL

Sarkozy éreinte Hollande sur les classes moyennes
Le chef de l'État a reproché hier au candidat socialiste d'« attaquer » les classes moyennes avec ses propositions, notamment en matière fiscale. **PAGE 2**

CFDT : Chérèque envisage un départ dès cette année
Le leader cégétiste entretient le flou mais l'idée d'un départ anticipé prend corps. D'autant que son successeur annoncé, Laurent Berger, est prêt et incontesté en interne. **PAGE 4 ET L'EDITORIAL DE JEAN-FRANÇOIS PÉCRESE PAGE 14**

Décryptage : pourquoi la France perd sa lingerie
Le haut de gamme n'a pas empêché les stars du soutien-gorge de délocaliser leurs usines, explique Philippe Escande. **PAGE 11**

Bruxelles valide les aides d'État apportées à La Poste
L'Union européenne va autoriser pour 2,6 milliards d'euros de compensations accordées sur la période 2008-2012. **PAGE 17**

La « smart TV » attire les fabricants de puces
Jeux, VoD, applications : la télévision connectée exige des processeurs plus puissants. De quoi attirer les convoitises de Qualcomm ou STMicroelectronics. **PAGE 22**

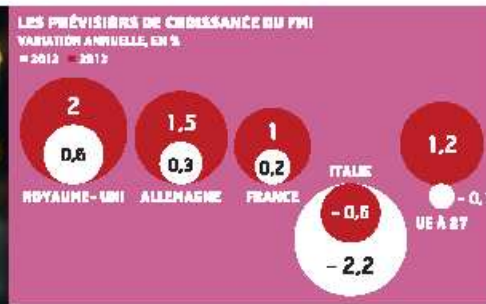
Facebook aurait généré 22.000 emplois en France

La croissance mondiale otage de la crise européenne

■ Le FMI prédit une légère récession de la zone euro cette année ■ L'institution dirigée par Christine Lagarde presse les Européens d'agir pour éviter une crise mondiale ■ Angela Merkel ouvre le 42^e Forum économique de Davos



IMF / FORTIN - IFA - COURTESY LAMARCA, PARIS / THEA / GEMAL / E. M. / E. M.



Le FMI prévoit une hausse du PIB mondial de 3,3 %

En révisant hier à la baisse ses prévisions de croissance pour l'économie mondiale à 3,3 % en 2012, le Fonds monétaire

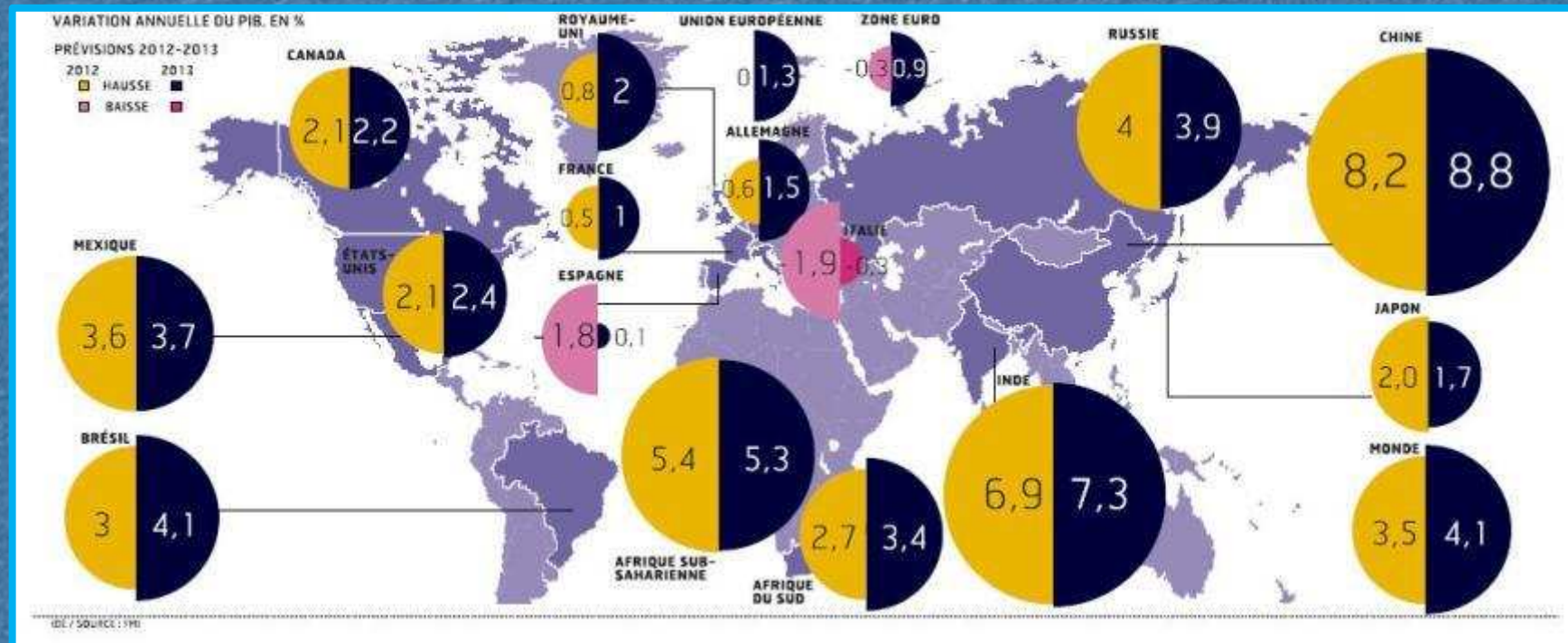
La BCE a largement soulagé les marchés européens

En accordant aux banques un prêt de 489 milliards à 3 ans, la Banque centrale européenne a écarté le spectre d'une

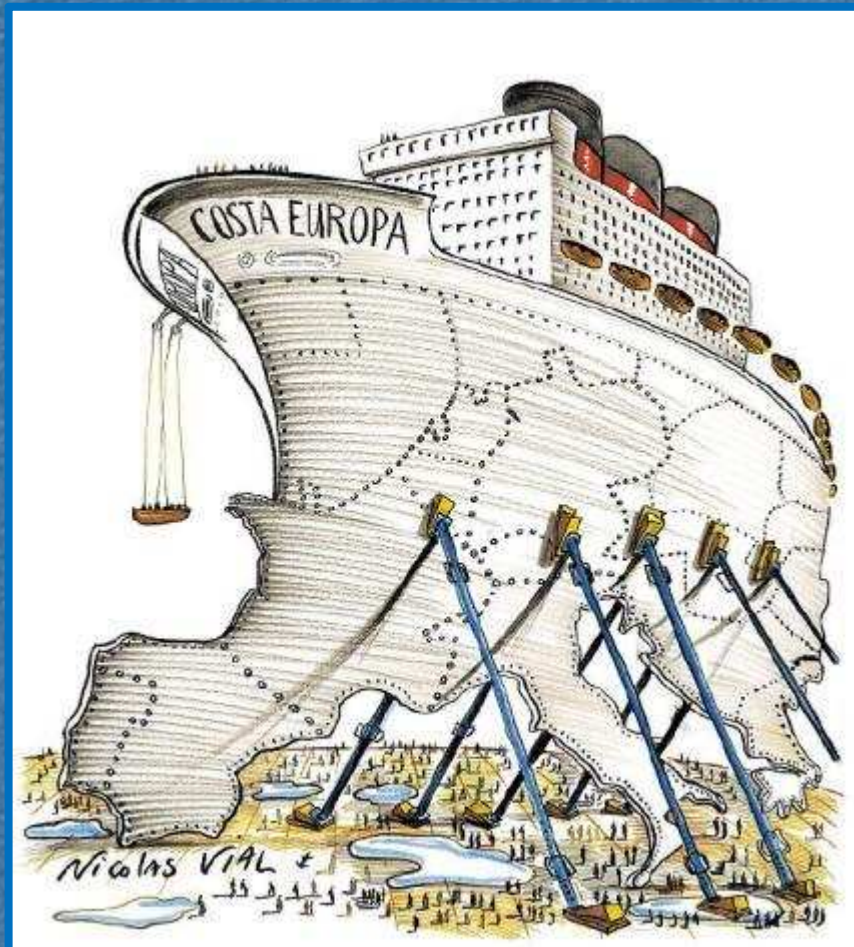
Davos débat de la « grande transformation » de l'économie

Angela Merkel prononcera le discours inaugural du Forum économique mondial de Davos ce matin, devant quelque

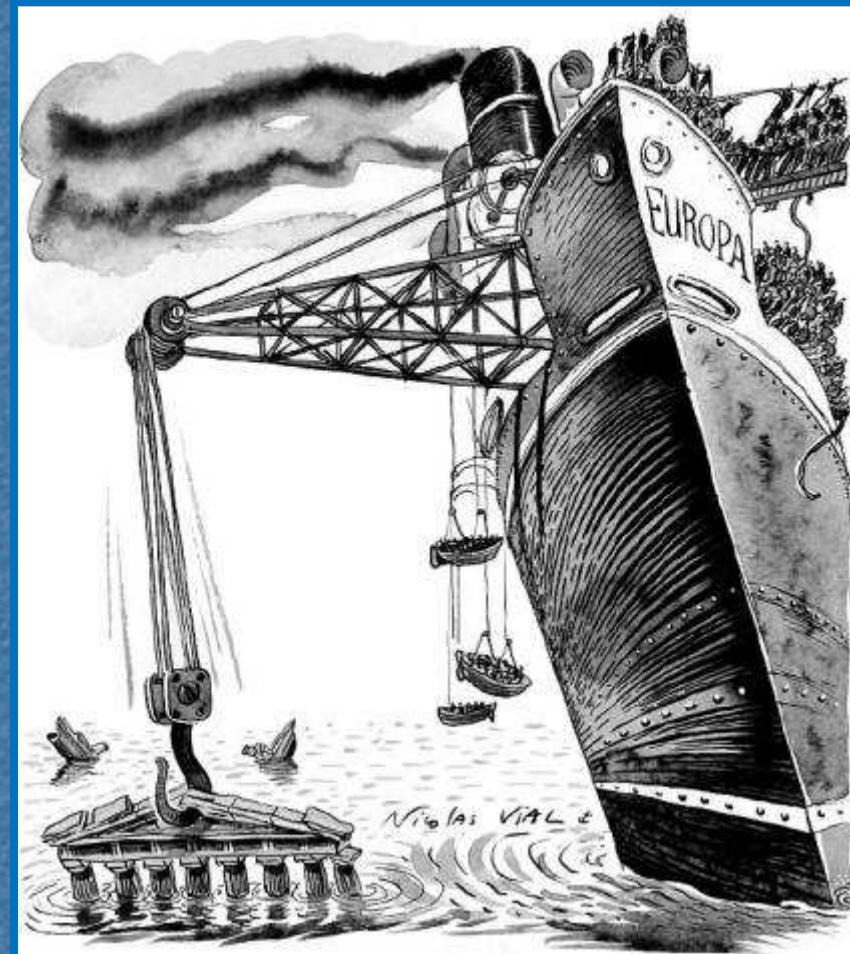
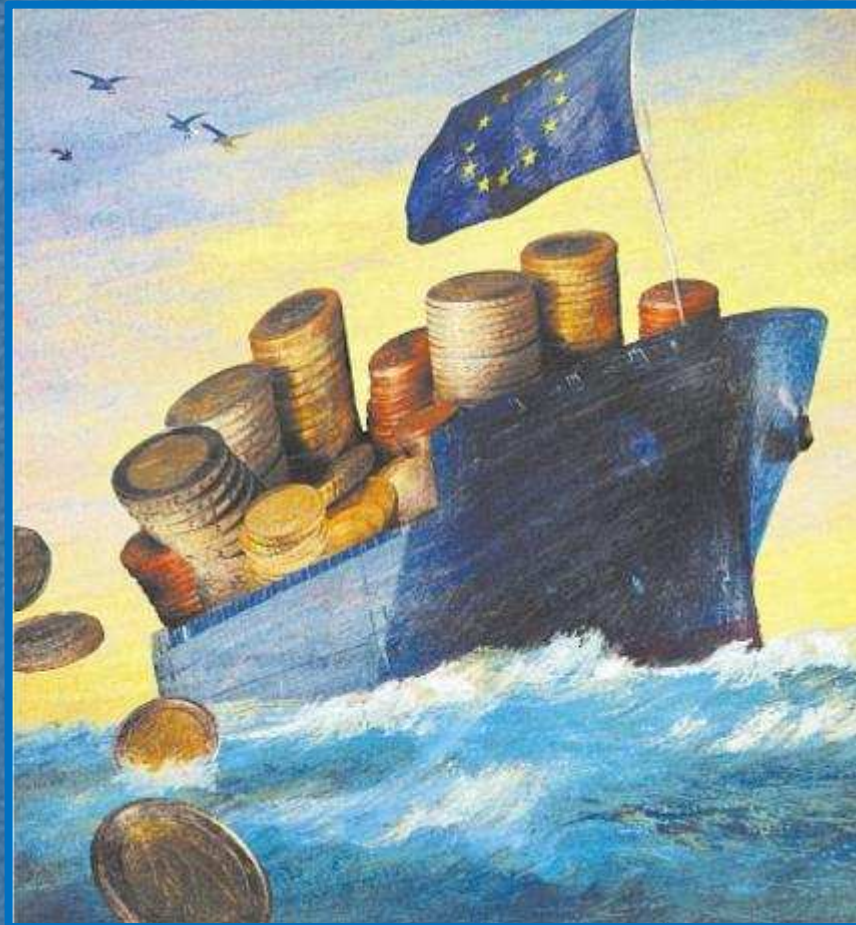
L'Europe, maillon faible de la croissance mondiale



Sauver l'Europe



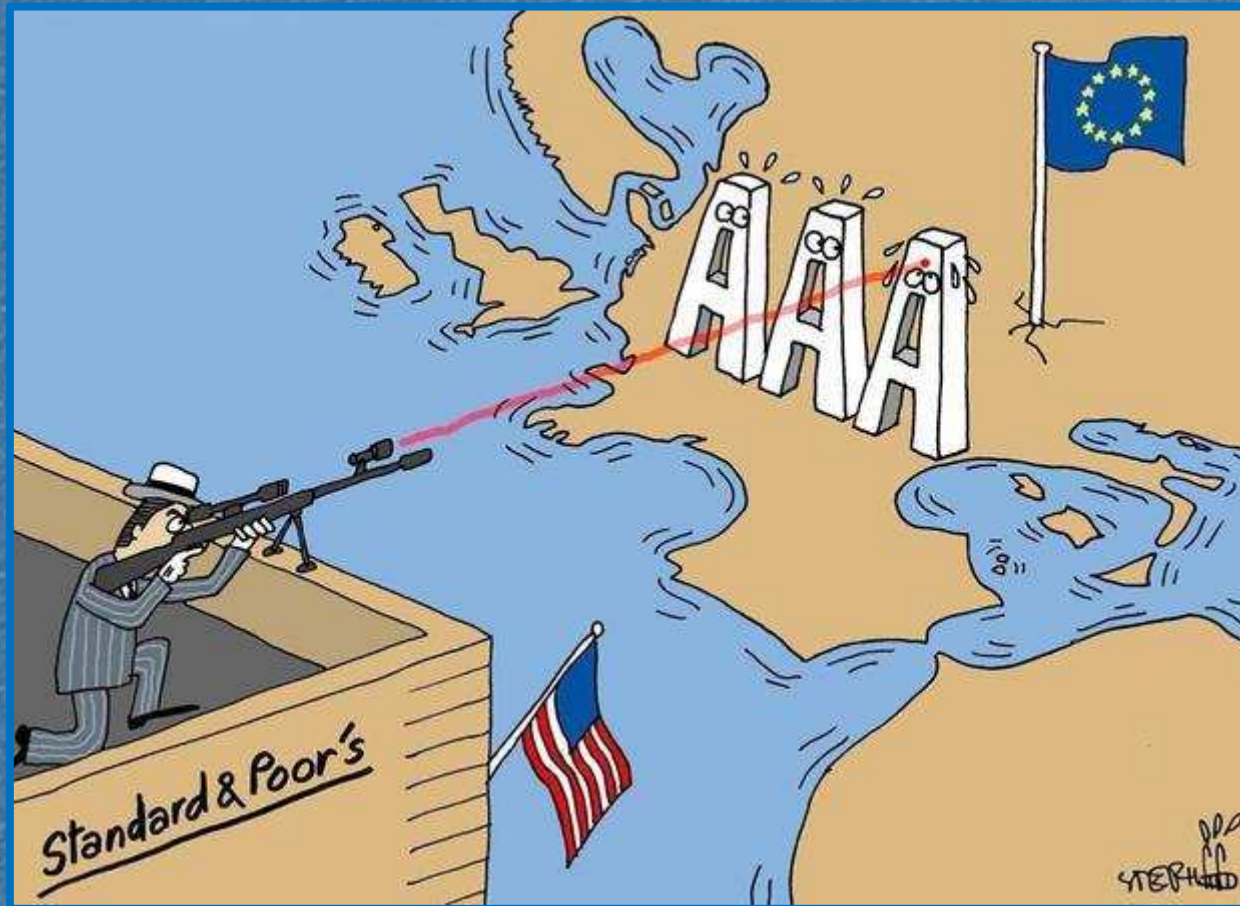
Le naufrage grec



Les risques de contagion



Le rôle des agences de notation



L'Europe déclassée



7 PAGES SPÉCIALES TRIPLE A

Les Echos

LE QUOTIDIEN DE L'ÉCONOMIE

LENDI 16 JANVIER 2012

L'Europe déclassée

France : Sarkozy veut encore accélérer les réformes

Italie, Espagne, Grèce : trois pays dans la tourmente

Plusieurs nouveaux rendez-vous à haut risque cette semaine

HOTELLERIE Colony Capital milite pour la création d'une fondatrice

Le conseil d'Accor s'interroge sur l'avenir de son immobilier

Protégez les épargnants et les assurés !

IDEES PAR DENIS KESSLER

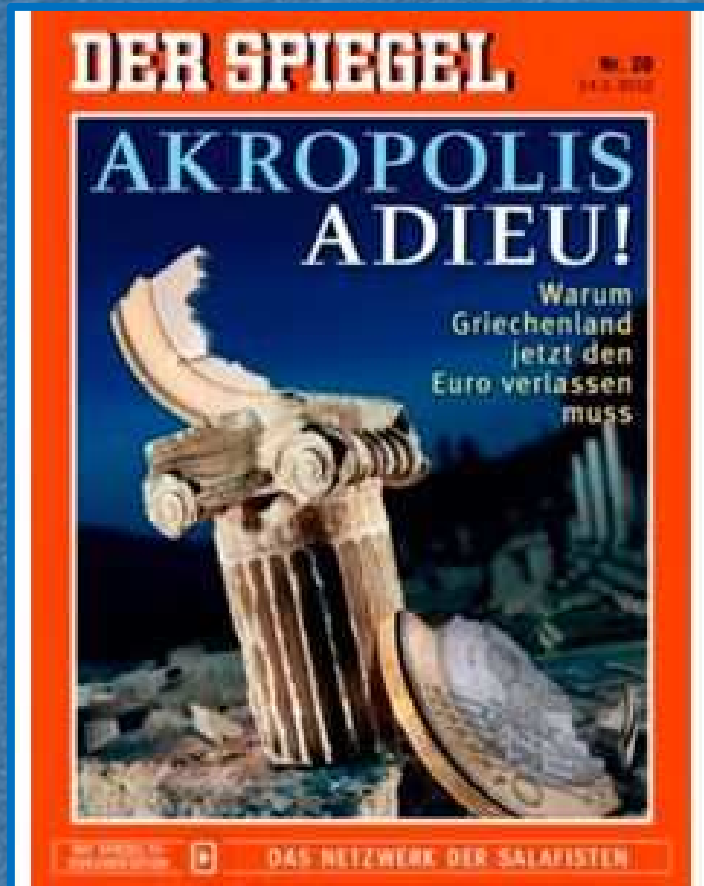
2012, bonne année pour la R&D malgré la crise

DISTRIBUTION 5 10 postes supprimés

Fragilisée, la FNAC réduit ses effectifs

LES RUBRIQUES LE RAIT DU JOUR POLITIQUE PAGE 4 COURT TERME PAGE 17 PÉRIELS PAGE 23 LONGUE DURÉE PAGE 36

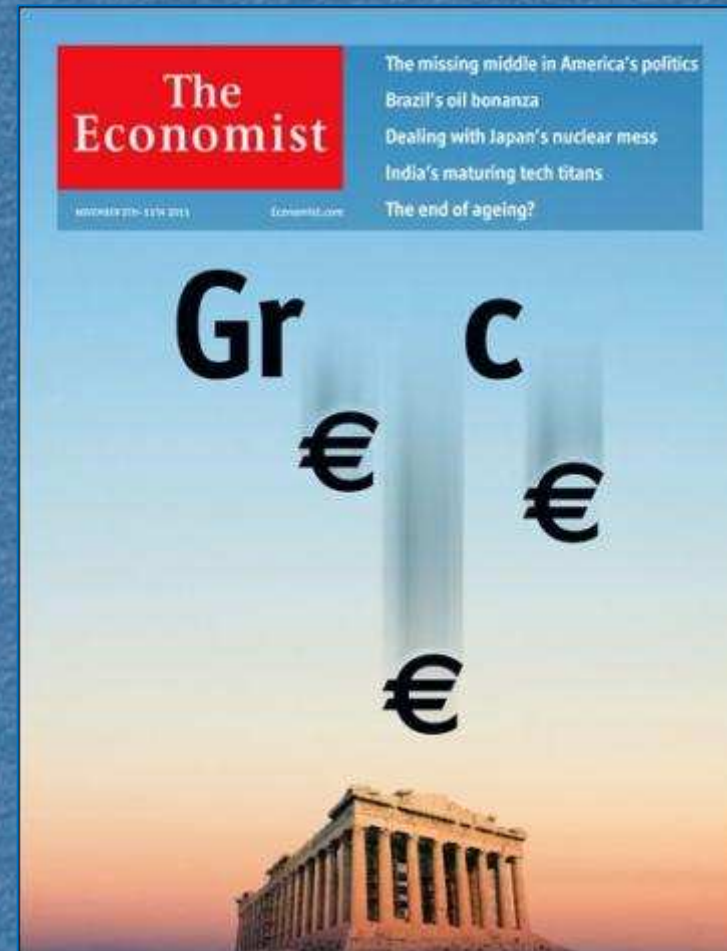
La très grande Récession



Le désespoir...



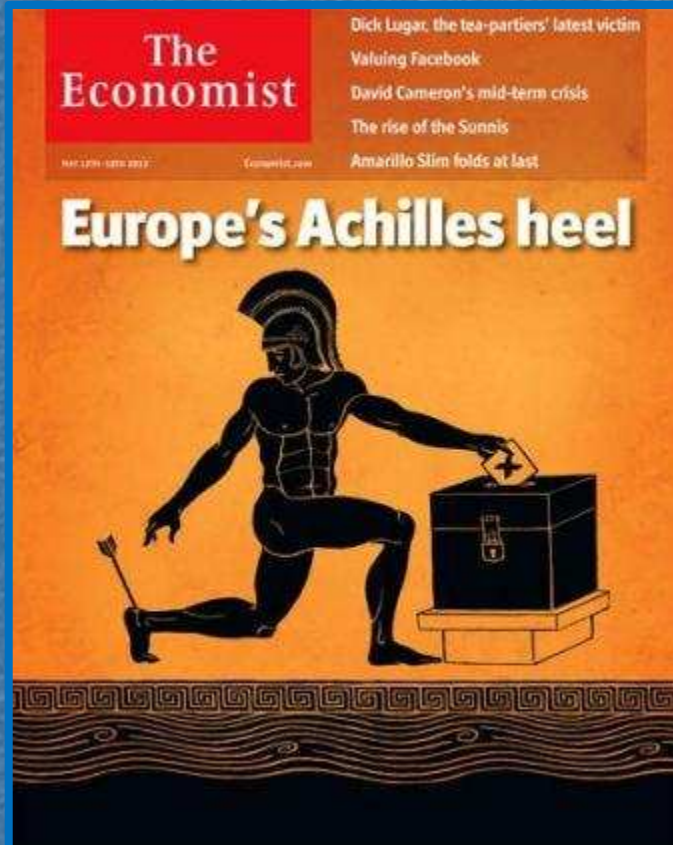
La peur...



La peur l'emporte sur le désespoir...



La peur l'emporte sur le désespoir...



Les indignés



L'Espagne entre dans l'arène



EL MUNDO

EL SMS DE RAJOY A GUINDOS QUE MARCÓ LA CITA CLAVE PARA LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

'Aguanta, somos la cuarta potencia de Europa, España no es Uganda'

Y EL ORIGEN DEL MINISTRO DE ECONOMÍA QUE SALVÓ LA SITUACIÓN EN EL BUBOGUIRO

"Si ustedes quieren forzar el rescate de España vayan preparando 500.000 millones de euros y otros 700.000 para Italia, que tendrá que ser rescatada después de nosotros"

Anticorrupción pide al Banco de España su documentación reservada sobre Bankia

A. FÓRCE DE NESA electa no atacó a la Guardia Civil cuando Zapatero era presidente

Error táctico frente a Italia de Del Bosque

El hijo de una víctima de ETA deberá pagar a los abogados de la banda

La solidarité européenne



La solidarité européenne



L'Europe s'interroge sur un grand saut fédéral

Pour François Hollande, il ne peut y avoir de transferts de souveraineté sans progrès en matière de solidarité

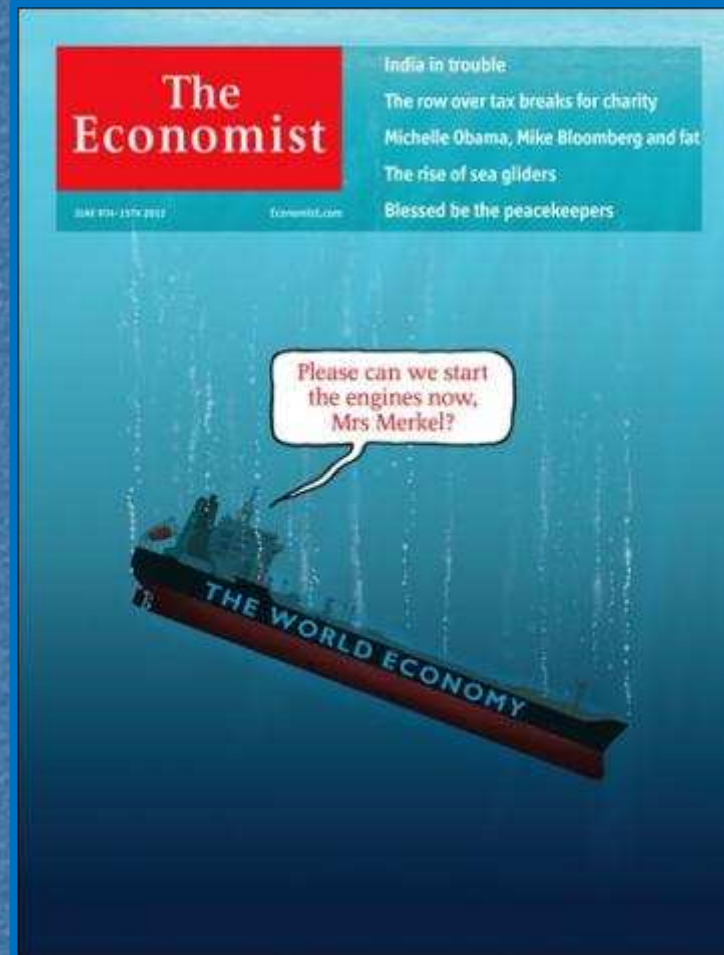
Il s'agit de la zone euro qui sera le premier pas. Le deuxième sera le reste de l'Europe. Le troisième sera le monde entier. C'est la vision de François Hollande, président de la France, qui a été présentée à l'Assemblée générale de l'Union européenne à Bruxelles, le 29 juin 2012. Le président français a souligné que la solidarité est la condition sine qua non de toute avancée fédérale. Il a également souligné que la France est prête à aller plus loin que les autres pays de la zone euro.



La solidarité européenne



Le naufrage peut-il être évité ?



Vers le naufrage...de la Grèce ?



L'effondrement...?



Le manque de compétitivité de la France

THE 2012 WCY OVERALL RANKING							
Rank 2012	Rank 2011	Country	Score 2012	Rank 2012	Rank 2011	Country	Score 2012
1	1	Hong Kong	100.00	31	33	Estonia	66.95
2	1	USA	97.75	32	36	Kazakhstan	66.89
3	5	Switzerland	96.68	33	30	Czech Republic	66.19
4	3	Singapore	95.92	34	34	Poland	64.18
5	4	Sweden	91.39	35	32	India	63.60
6	7	Canada	90.29	36	45	Lithuania	63.42
7	6	Taiwan	89.96	37	38	Mexico	63.18
8	13	Norway	89.67	38	39	Turkey	62.24
9	10	Germany	89.26	39	35	Spain	61.12
10	8	Qatar	88.48	40	42	Italy	60.64
11	14	Netherlands	87.16	41	40	Portugal	60.38
12	11	Luxembourg	86.05	42	37	Indonesia	59.50
13	12	Denmark	84.88	43	41	Philippines	59.27
14	16	Malaysia	84.22	44	43	Peru	58.71
15	9	Australia	83.18	45	47	Hungary	57.34
16	28	UAE	82.49	46	44	Brazil	56.52
17	15	Finland	82.47	47	48	Slovak Republic	55.67
18	20	United Kingdom	80.14	48	49	Russia	55.16
19	17	Israel	78.57	49	53	Jordan	53.23
20	24	Ireland	78.47	50	52	South Africa	53.16
21	18	Austria	77.67	51	51	Slovenia	52.96
22	22	Korea	76.75	52	46	Colombia	51.89
23	19	China Mainland	75.77	53	50	Romania	48.93
24	21	New Zealand	74.88	54	55	Bulgaria	48.45
25	23	Belgium	73.48	55	54	Argentina	48.20
26	31	Iceland	71.54	56	57	Ukraine	46.88
27	26	Japan	71.35	57	58	Croatia	45.30
28	25	Chile	71.28	58	56	Greece	43.05
29	29	France	70.00	59	59	Venezuela	31.45
30	27	Thailand	69.00				

Le manque de compétitivité de la France

La France moins attractive, plus immobile

Les étrangers préfèrent désormais investir en Allemagne. Le Royaume-Uni reste leur destination privilégiée

Les adeptes du « déclinisme » n'y verront que la confirmation de leur thèse : la France a perdu sa place de numéro deux au palmarès des pays européens les plus attractifs pour les investisseurs étrangers, selon le baromètre 2012 de « l'attractivité du site France » publié mercredi 20 juin par Ernst & Young. L'Allemagne l'a reléguée en troisième position.

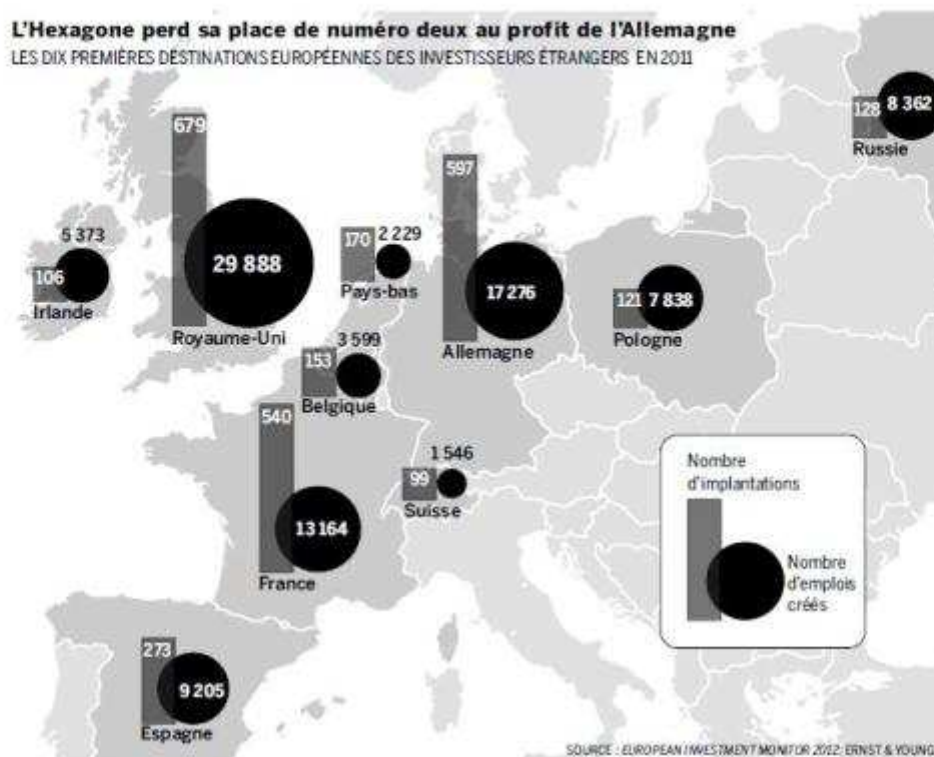
La Grande-Bretagne, elle, conserve sa place de pays le plus attractif d'Europe. De quoi donner des arguments à David Cameron, le premier ministre britannique, qui, en marge du sommet du G20, lundi au Mexique, s'est dit prêt « à dérouler le tapis rouge » pour accueillir « plus d'entreprises françaises des que le pays instituerait le taux de 75 % pour la tranche supérieure de l'impôt sur le revenu [au-delà de 1 million d'euros] ».

Cet engagement du président François Hollande pourrait, de fait, s'il était suivi par d'autres annonces jugées « anti-business », alourdir encore le passif de la France aux yeux des entrepreneurs. « Nous [les chefs d'entreprise] sommes en proie à une forme de désarroi » et « au fond, nous avons peur d'un étranglement programmé », déclarait Laurence Parisot, présidente du Medef, mardi.

Avec 540 projets d'investissements étrangers annoncés en 2011 porteurs de 13 164 emplois, contre

L'Hexagone perd sa place de numéro deux au profit de l'Allemagne

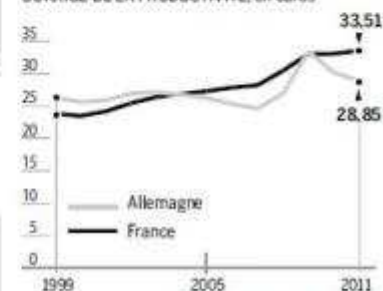
LES DIX PREMIÈRES DESTINATIONS EUROPÉENNES DES INVESTISSEURS ÉTRANGERS EN 2011



ÉVOLUTION DES TAUX MOYENS D'IMPOSITION DES SOCIÉTÉS



COÛT HORAIRE DU TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE, CORRIGÉ DE LA PRODUCTIVITÉ, en euros



Les agences de notation s'invitent dans la campagne



Les échéances électorales



Les échéances électorales



L'apprentissage de la rigueur



Le trublion britannique

UK's Cameron: Britain will “roll out red carpet” for French businesses if govt taxes them more

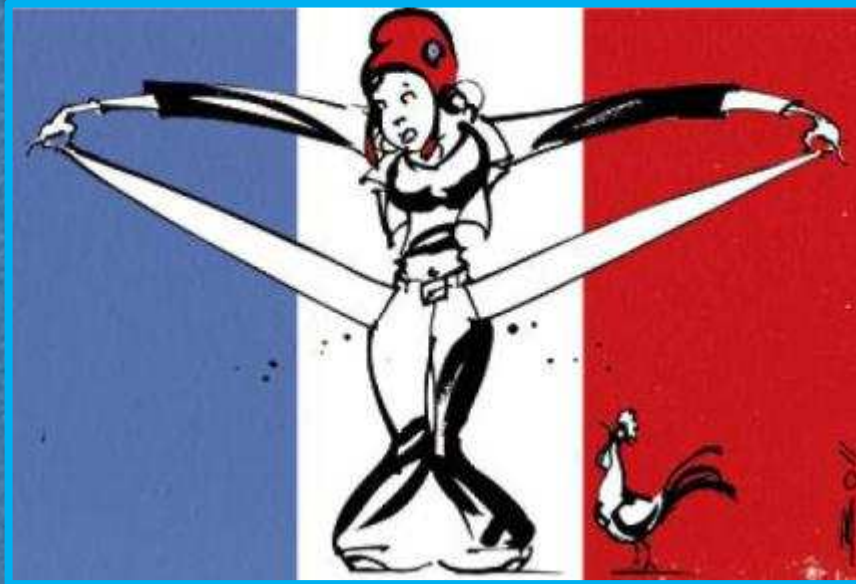


The Canadian Press, Adrian Wyld/Associated Press - United Kingdom Prime Minister David Cameron laughs as Canadian Prime Minister Stephen Harper speaks with Mexican President Felipe Calderon as they wait for the start of the family photo at the G-20 Summit in Los Cabos, Mexico, Monday June 18, 2012.

L'€ en péril



Une crise globale, totale...



« La crise que nous connaissons n'est en réalité pas financière.

Elle est d'abord et avant tout une crise économique, une crise du modèle de croissance européen», écrit l'auteur, qui parle de crise « globale, totale », citant abondamment Paul Kennedy, ou Marc Bloch.

Population vieillissante, gains de productivité nuls, faiblesse des investissements, désindustrialisation, inégalités croissantes... L'Europe n'offre plus de perspectives à sa jeunesse, nourrissant des mouvements de contestation partout dans les capitales du continent.

« “No future” pour nous-mêmes et nos enfants », écrit Matthieu Pigasse, nostalgique revendiqué du mouvement punk. Crise de l'Europe et de ses institutions, qui ont échoué à éteindre l'incendie grec en 2009, quand il ne s'agissait encore que d'un « feu de broussailles ». « La crise a révélé, au contraire, que l'Europe n'existait pas : inertie, absence de solidarités, désorganisation institutionnelle... »

La poursuite de la désindustrialisation

16

INDUSTRIE MERCREDI 28 DÉCEMBRE 2011 LES ECHOS

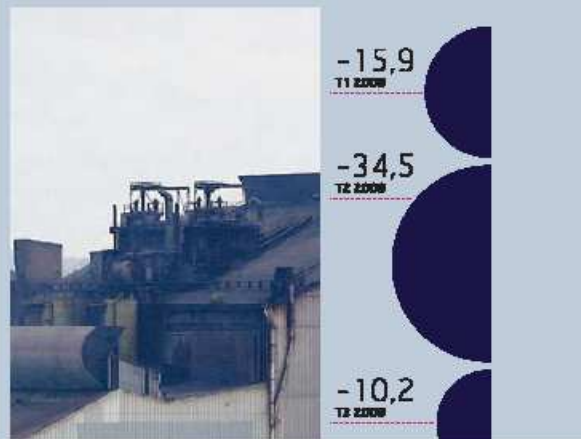
INDUSTRIE La crise de 2008-2009 a violemment accéléré la désindustrialisation de la France. Près de 900 sites industriels ont fermé leurs portes en trois ans, selon les chiffres de Trendeo pour « Les Echos ». Et le nombre d'emplois supprimés remonte nettement depuis quelques mois.

Désindustrialisation : près de 900 usines françaises ont été fermées en trois ans

Dans l'Aude, c'était le projet industriel phare. Georges Frêche, l'ancien président de la région Languedoc-Roussillon, s'était battu pendant des années pour que l'investissement se concrétise. En mars encore, l'affaire semblait en passe d'aboutir. Mais la raffinerie d'huile de palme envisagée à Port-la-Nouvelle, près de Narbonne, est aujourd'hui dans les limbes. Sime Darby, le producteur malaisien qui devait injecter 200 millions d'euros, a tout gelé pour au moins un an. Il l'a annoncé aux responsables régionaux peu avant Noël. Il faut dire que l'huile de palme est un produit de plus en plus contesté à cause de la déforestation qu'entraîne son essor et certains grands clients de l'agroalimentaire s'en détournent. Sur place, les écologistes étaient montés au créneau. Tant pis pour les 50 à 200 emplois qui auraient pu être créés...

L'histoire de cette raffinerie fantôme offre un saisisant résumé de la situation de l'industrie en France. Elle n'a pas disparu. Il y a toujours des projets, et nombre d'entre eux se concrétisent, heureusement. Mais ils sont de plus en plus rares, incertains. Et ils ne compensent pas, loin de là, les fermetures d'usines et les réductions d'effectifs dans les sites existants. C'est ce que mon-

L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI INDUSTRIEL EN FRANCE DOLBE NET DES CRÉATIONS ET SUPPRESSIONS DE POSTES, EN MILLIERS



Alsace : 37.000 emplois perdus en une décennie

L'Alsace, en particulier la région mulhousienne, a payé un lourd tribut aux délocalisations et à la désindustrialisation rampante.

Longtemps fer de lance de l'économie alsacienne, l'industrie est aujourd'hui son talon d'Achille. Certes, les activités tertiaires, surtout autour de Strasbourg, se sont fortement développées, mais pas au point de compenser l'hécatombe des pôles industriels, notamment de l'automobile. Rien que PSA Mulhouse, dont la production a pourtant sensiblement augmenté, emploie 2.000 personnes en moins qu'en 2011. Sans compter le volant d'intérimaires qui a fondu comme neige au soleil. Même évolution chez les équipementiers et les fournisseurs. En Alsace, la filière automobile comptait encore l'an dernier quelque 38.500 salariés. Et dans l'univers du textile, même dégringolade : l'un des « majors » du secteur, DMC, a

avec la crise de 2008, le mouvement s'est accéléré.

En deux ans, l'Alsace a ainsi perdu 22.500 emplois, dont une bonne moitié dans l'industrie. Son taux de chômage est passé de moins de 5 % au début des années 2000 à environ 9 % aujourd'hui.

General Motors a certes repris possession - après sa faillite de 2009 - de son usine de boîtes de vitesses de Strasbourg, mais ses effectifs - aujourd'hui d'un millier de personnes - ont été laminés au cours des dernières années. L'unité voisine Delphi,

9%

Le taux actuel du chômage en Alsace. Il était de moins de 5 % au début des années 2000.

spécialisée dans les pompes à injection, a quant à elle fermé

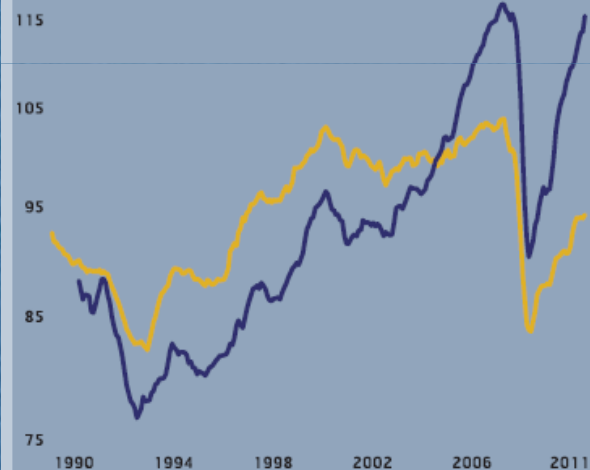
La poursuite de la désindustrialisation

LE BILAN DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE

LE MATCH FRANCE - ALLEMAGNE

INDICES DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE
MOYENNE MOBILE SUR 3 MOIS, BASE 100 EN 2005

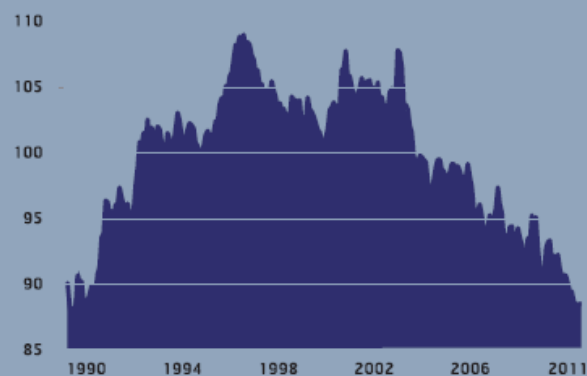
FRANCE ALLEMAGNE



UN DÉFICIT COMMERCIAL DE PLUS EN PLUS MARQUÉ

TAUX DE COUVERTURE DES IMPORTATIONS DE PRODUITS INDUSTRIELS
PAR LES EXPORTATIONS DE PRODUITS INDUSTRIELS (HORS MATÉRIEL
MILITAIRE), EN MILLIARDS D'EUROS PAR AN

MOYENNE MOBILE SUR 3 MOIS



LES SECTEURS EXPORTATEURS ...

SOLDE COMMERCIAL JANVIER - OCTOBRE 2011,
EN MILLIARDS D'EUROS

+9,3



AGRICULTURE,
AGROALIMENTAIRE

+7,9



MATÉRIELS DE
TRANSPORT

... ET LES AUTRES

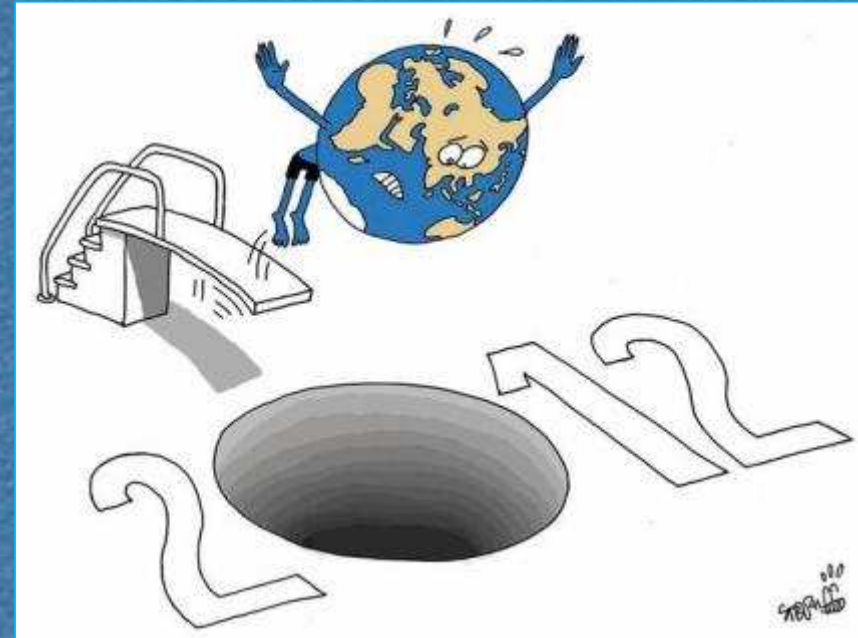
-52,2

ÉNERGIE

-39

AUTRES INDUSTRIES
MANUFACTURIÈRES

Les incertitudes



Le retour du protectionnisme

De la Chine à la Russie, les mesures protectionnistes se multiplient

L'Argentine, la Russie, l'Inde et la Chine caracolent en tête des pays les plus protectionnistes, selon l'organisme Global Trade Alert. Mais l'approche comptable est à relativiser.

L'ancre du commerce mondial va-t-elle finir par lâcher ? Alarmiste, le directeur général de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), Pascal Lamy, dénonçait en décembre « l'ancre » du commerce mondial qui « risque de lâcher » si « d'importantes mesures protectionnistes » sont prises, lesquelles pourraient coûter 800 milliards de dollars. Aux Etats-Unis, la décision de la Chambre des représentants (voir ci-dessus) relance le débat. « On ne peut pas dire que le protectionnisme gagne du terrain même si la situation est tendue, relative le directeur du groupe d'économie mondiale à Sciences po, Patrick Messerlin. Les périodes électoraux – que vivent les Etats-Unis, la Chine ou encore la France – sont traditionnellement l'occasion de déclarations enflammées. Ensuite, à côté de pays comme l'Argentine ou le Brésil qui reculent, d'autres continuent à s'ouvrir comme la Corée, la Nouvelle-Zélande et les pays de l'Asie de l'Est. Au milieu, l'Union européenne et les Etats-Unis hésitent. »

Fin décembre, la Banque mondiale recensait 1.593 mesures instaurées entre novembre 2008 et novembre 2011, parmi lesquelles 1.187 mesures discriminatoires à l'égard des fournisseurs étrangers. La liste des mesures protectionnistes est longue. Mais l'approche comptable est à considérer avec précaution. L'interdiction de l'importation de sperme d'oiseaux par l'Inde ou, à l'inverse, le retrait des cure-dents de la liste des importations prohibées par le Nigeria ne sont évidemment pas à mettre sur le même plan que les mesures de

LES MESURES PROTECTIONNISTES DANS LE MONDE

(EN NOMBRE)



Source: Global Trade Alert

préférence nationale de l'Argentine ou du Brésil. Dans le tour du monde des mesures les plus protectionnistes, l'Amérique latine caracolent en tête, suivie de la Russie, de l'Inde et de la Chine. Un panorama qui n'exonère toutefois pas les Etats-Unis et l'Europe, même si les mesures prises sont généralement moins visibles.

ARGENTINE : 182 MESURES PROTECTIONNISTES

Avec 182 mesures comptabilisées par l'organisme, qui recense l'ensemble des mesures commerciales mondiales Global Trade Alert (GTA), l'Argentine est le pays qui compte le plus de mesures protectionnistes. Parmi les dernières décisions : la volaille, fin février, de limiter les importations en provenance du Royaume-Uni, à l'occasion du

30^e anniversaire du conflit des Malouines, quelques mois après avoir limité les autorisations d'importation en provenance de Chine. La tendance vise tous les pays du Mercosur. Fin décembre, ils décidaient d'augmenter leurs taux d'importation (jusqu'à 35 %) pour les produits provenant de l'extérieur de l'union douanière (formée par l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay), pour compenser les déséquilibres commerciaux provoqués par la conjoncture internationale. Le Brésil (80 mesures protectionnistes recensées) a, de son côté, annoncé en septembre une hausse de 30 % des taxes sur les véhicules importés qui ne proviennent pas au moins à 65 % du pays ou du Mercosur. Le pays justifie ces mesures en pointant du doigt les politiques de change des Etats-Unis et de la Chine.

LA RUSSIE : 172 MESURES PROTECTIONNISTES

La Russie n'a pas attendu la période électoral pour renforcer la protection de son industrie – GTA recense 172 mesures protectionnistes. En juin, elle modifiait le régime d'investissement dans l'assemblage industriel. Jusqu'en 2020, 30 % des automobiles doivent être équipées d'un moteur ou d'une transmission fabriqués localement. Dès mars 2011, la Russie avait interdit l'importation de certains produits alimentaires (légumes, fruits, viandes et volailles, etc.)

L'INDE : 101 MESURES PROTECTIONNISTES

Au-delà des secteurs traditionnels ment fermés, l'Inde a, début décembre, suspendu son projet d'ouvrir le secteur de la distribution – qui pèse environ 450 milliards de

dollars (345 milliards d'euros) – aux entreprises étrangères comme Carrefour, Wal-Mart et Tesco, en raison d'une vive opposition politique.

LA CHINE : 94 MESURES PROTECTIONNISTES

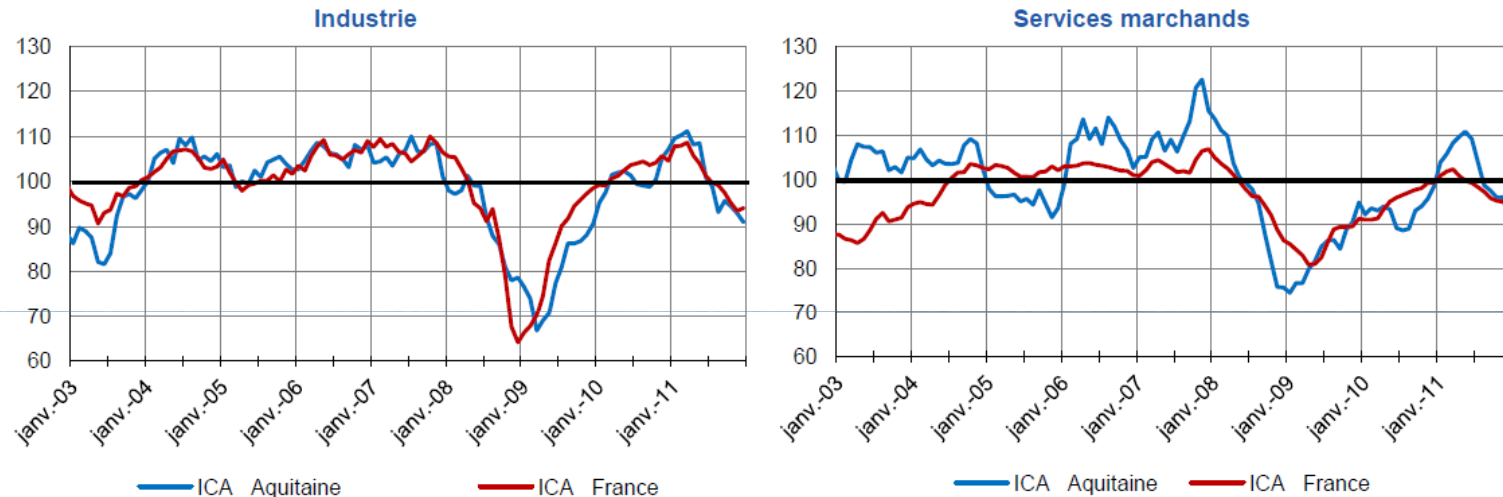
A côté des traditionnelles restrictions dénoncées par les entreprises étrangères, la Chine a décidé en décembre d'imposer des taxes antidumping sur les grosses cylindres américaines pour une durée de deux ans. « L'industrie automobile chinoise a enduré des douanes substantielles (pour ce segment) » qui sont attribuables aux subventions et aux ventes à perte, a justifié le gouvernement chinois. Un épisode de plus dans les relations commerciales tendues entre les deux premières économies mondiales.

PARIE-CHRISTINE CORRIER

L' Aquitaine

Indicateur du Climat des Affaires

Un indicateur du climat des affaires permet une lecture rapide et simplifiée de la situation conjoncturelle. Il résume par une variable synthétique l'évolution des soldes d'opinion qui présentent des évolutions similaires dans le temps. En hausse, il traduit une amélioration du climat conjoncturel ; en baisse, sa dégradation. 100 = moyenne de longue période



Une Aquitaine peu industrialisée, mais dynamique et diversifiée

Peu touchée par les grandes vagues de suppressions d'emplois, la région en gagne grâce à l'investissement public, le commerce et les filières émergentes.

Peu industrialisée, mais dynamique et attractive. C'est à ces caractéristiques que l'Aquitaine doit ses performances et le fait, selon l'observatoire Trendeo, d'avoir créé ou être sur le point de créer plus de 12.000 emplois depuis trois ans. « La sphère productive est sous-dimensionnée en Aquitaine et cela n'a pas donné lieu à des destructions massives d'emplois, notamment en 2009, car les grands secteurs très marqués par les destructions d'emplois sont peu représentés en Aquitaine », confirme Jean-Michel Gautheron, rap-

porteur général de la commission développement économique et programmations au Cese régional d'Aquitaine. La région a pourtant eu sa part de fermetures d'usines.

Par exemple celle du fabricant de meubles Capdevielle dans les Landes, avec 700 personnes au chômage, ou encore celle de l'usine d'acide acétique du groupe américain Celanese, dans les Pyrénées-Atlantiques, qui employait 350 salariés. Cependant, si Sony a fermé son site de Pontoux-sur-Adour (Landes), supprimant quelque 300 emplois, quelques dizaines ont été créées par le spécialiste du solaire Solarezo, qui a repris le site. Une filière solaire qui a d'ailleurs beaucoup embauché avant de connaître de sérieuses difficultés l'an dernier suite au coup de frein en matière de financement des

installations. Autre filière verte pourvoyeuse d'emplois, la biomasse, avec l'utilisation du bois issu de la forêt des Landes, pour des usines de cogénération.

Encore de nombreux projets

La région profite aussi beaucoup de l'action des pouvoirs publics. Ce sont eux qui ont incité le CEA à construire le Laser Mégajoule dans la banlieue bordelaise. Une filière dans laquelle se sont engouffrées les collectivités pour susciter l'émergence d'une industrie locale. L'observatoire Trendeo prend aussi en compte le projet bordelais de centre touristique et culturel du vin, dont on espère à partir de 2014 la création de 700 emplois, dont ceux induits. Quant aux travaux de la construction de la ligne à grande

vitesse entre Tours et Bordeaux ils devraient en apporter un millier. L'agglomération bordelaise va aussi bénéficier de plusieurs centaines d'emplois avec l'implantation l'année prochaine de la Structure intégrée de maîtrise en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de l'armée, qui dépend du ministère de la Défense. Sans parler du commerce, avec les ouvertures de plusieurs zones commerciales, dans le sud des Landes mais aussi autour du bassin d'Arcachon, promettant des centaines d'emplois. Seul bémol : « On ne sait pas combien d'emplois commerciaux vont ensuite être détruits en centre-ville », souligne David Cousquer, dirigeant de Trendeo.

FRANK NIEDERCORN
CORRESPONDANT À BORDEAUX



Le hall d'expérience du laser Megajoule, une sphère de 10 mètres de diamètre permettant de valider les simulations d'essais nucléaires.

Les vins de Bordeaux

Les grands crus du Bordelais moins chers en 2011

Le millésime 2011 des grands crus de Bordeaux devrait se vendre moins cher que les deux précédents, jugés exceptionnels et commercialisés à des prix très élevés.

« Avec le millésime 2011, on revient à la normalité. » Patrick Bernard, le président de Millesima, leader de la vente de grands vins et de vins en primeur, le dit sans ambages : « Il y a de bonnes choses, mais d'une manière générale, les grands crus de 2011 n'ont rien à voir avec ceux de 2009 et 2010, où on a tué

l'incroyable. » Une analyse partagée par plusieurs autres négociants de Bordeaux. La récolte de 2011 a été moins abondante, et hétérogène. Elle a souffert de la sécheresse qui a affecté l'Aquitaine. Dans certains cas, les grains de raisin sont restés anormalement petits, alors que la qualité des grappes était exceptionnelle pour les deux années précédentes.

« Certaines appellations, dont les paulliac, saint-estèphe et saint-julien ont bien tiré leur épingle du jeu, mais d'une manière générale le mil-

llesime 2011 manque de chair, de densité et de complexité », commente Patrick Bernard.

« Un a priori négatif »

Les prix, qui avaient atteint des records historiques en 2009 et encore plus en 2010, devraient s'en ressentir. « Il y aura des ajustements à la baisse », prévoit Jean-Charles Cazes, notamment propriétaire du cinquième grand cru classé Château-Lynch-Bages. Et en tout état de cause, il faudra « déployer des arguments pour convaincre les

acheteurs, venus cette année avec un a priori négatif sur le millésime 2011 ».

Château-Lafite-Rothschild, un des bordeaux les plus vendus en Chine, a le premier annoncé la couleur avec un prix de moitié inférieur à celui de 2010. Soit 350 euros hors taxes pour les professionnels et entre 420 et 450 euros pour le prix de vente conseillé. Ce qui est encore 2,5 fois le prix proposé en 2008, souligne Jean-Charles Caze.

La dégustation des primeurs au cours de la première semaine

d'avril a bénéficié d'une affluence traditionnelle d'experts, d'amateurs et de négociants du monde entier. « Les acheteurs américains sont de retour et les Européens très présents », souligne Jean-Charles Cazes. En revanche, les spéculateurs en quête de vins à revendre en réalisant une belle plus-value en Asie étaient nettement moins nombreux. Les Chinois, qui ont acheté près de la moitié de la récolte de grands crus de Bordeaux en 2009 et 2010, étaient également moins actifs. Ils ont besoin de

« digérer les volumes achetés ». Pour Thierry Budin, directeur général de la branche grands crus du Crédit Agricole, il faut tenir compte de la réorganisation en cours des circuits commerciaux en Chine. « Ces dernières années, les Chinois étaient très nombreux à acheter des grands crus de Bordeaux parce qu'ils savaient pouvoir les revendre avec une marge de 40 %. Le marché étant désormais tenu par quelques gros distributeurs, les marges vont diminuer. »
M.-J. C.



Les vins de Bordeaux et d'ailleurs...

AQUITAINE

Grâce à la Chine, mais également à l'Europe, les ventes de vins de Bordeaux battent un record à l'export pour la deuxième année de suite. C'est moins brillant en France, et il reste beaucoup d'efforts pour redresser la filière.

La Chine et l'Europe dopent les ventes de vins de Bordeaux

Commençons par l'histoire de la bouteille à moitié pleine ou à moitié vide. A considérer les ventes de vins de Bordeaux, en progression 30 %, à 1,97 milliard d'euros, dans le monde, la filière peut se frotter les mains. Elle bat son record pour la deuxième année d'affilée, se situant ainsi de l'autre côté de la médaille avec le champagne (2,13 milliards d'euros) et le cognac (2,04 milliards d'euros). La raison de cette envolée ? Le marché chinois, bien sûr, qui était troisième en 2010 et est devenu l'an dernier le premier en volume et le deuxième en valeur derrière... Hong Kong. Si, avec 662 millions d'euros, ces deux destinations présentent désormais plus de 34 % des ventes mondiales de vins de Bordeaux, ceux-ci bénéficient aussi d'un rebond en forme des marchés européens déjà creusés en 2010 et qui s'est continué l'an dernier avec une croissance 15 %, à 672 millions d'euros. Et ce, pour la plupart des grands châteaux qu'il s'agisse de l'Allemagne, de la Belgique ou du Royaume-Uni.

En conséquence, cette croissance spectaculaire des ventes à l'étranger a permis d'afficher des résultats globaux fatals en 2011 aussi bien en volume, avec 5,46 millions d'hectolitres, soit l'équivalent de 728 millions de bouteilles (+ 8 %), qu'en valeur avec une croissance de 16 %, à 3,9 milliards d'euros. La situation est pourtant moins brillante en France, marché toujours vital pour les vins de Bordeaux puisqu'il pèse 61 % des volumes, mais a reculé de 1 % l'an dernier. Cependant, la ten-

VINS DE BORDEAUX : LES QUINZE PREMIERS MARCHÉS À L'EXPORT
EN MILLIONS D'EUROS



dance d'une consommation orientée vers des vins de médium qualité se confirme. Désormais, les ventes ont progressé de 2 %, à 929 millions d'euros.

Départis entre les exploitations
« La consommation baisse en France, mais nous voulons maintenir nos ventes en augmentant notre part de marché », précise Georges Hanshalter, président du Conseil interprofessionnel des vins de Bordeaux (CIVB). Sur un budget de marketing et communication de 25 millions d'euros (dont 5 millions sont approuvés par l'Union européenne pour des actions en dehors de l'UE), le CIVB a décidé de consacrer ses investissements sur

7 marchés cibles. Dont la France, où sont investis 5 millions d'euros. Cependant, la question qui taraude tous les acteurs est désormais de savoir si la filière chinoise va se poursuivre. « On peut penser que cette croissance à 3 chiffres va finir par se tarir. À l'inverse, si l'on considère que les 430.000 bouteilles vendues en Chine correspondent à peine à 2 fois ce qu'on exporte en Belgique, on peut considérer que le marché chinois est loin d'être saturé », explique Georges Hanshalter. Question d'autant plus cruciale que sur les quelque 8.000 propriétés inscrites dans le bordelais, une bonne partie ne profite guère de cette envolée car elles n'exportent pas ou peu et

dépendent des cours du marché du vin fixés par les négociants. Conséquence, plusieurs milliers d'exploitations sont en difficulté chronique. Avec son plan Bordeaux 2020, la filière s'est attachée à un gros travail de restructuration pour améliorer la qualité, loin d'être toujours au rendez-vous, de clarifier une offre confuse et d'aider les exploitations à devenir plus compétitives. Avec, à la clé, de grandes ambitions puisque d'ici à cinq ou huit ans, la filière espère réaliser un chiffre d'affaires de 1,6 milliard d'euros et dépasser les 6,3 millions d'hectolitres vendus.

FRANK NIEDESCORN
CORRESPONDANT À BORDEAUX

CHAMPAGNE-ARDENNE

Avec un chiffre d'affaires 2011 de 4,4 milliards d'euros pour 323 millions de bouteilles expédiées, le marché du champagne est tiré par la nouvelle répartition de la richesse mondiale. Les ventes se tassent en France et au Royaume-Uni, et progressent en Asie.

Les marchés lointains tirent la croissance du champagne

Jan Dejadon et toute l'équipe de « The Artist » faisant leur triomphe aux Oscars avec du champagne Perrier-Jouët, le symbole avait du chien ! Et le prochain James Bond, annoncé pour novembre 2012, mettra une fois de plus en avant le titre du Bollinger. L'image du champagne dans le monde se porte bien, tout comme le chiffre d'affaires de la filière.

En 2011, il a même progressé de 7 %, à 4,4 milliards d'euros, pour un volume total de 323 millions de bouteilles expédiées, selon les chiffres défilés communiqués par le CIVC (Comité interprofessionnel du vin de Champagne). « Le champagne est néocons en haut de cycle. Il est sorti de la crise née en 2009 avec la faillite de Lehman Brothers plus rapidement que nous l'avions prévu », commente Ghislain de Montgolfier, président de l'Union des maîtres de Champagne et coprésident du CIVC.

Enbelles asiatiques
« L'essor du champagne est dans les zones de croissance », analyse-t-il. Profitant des embellies asiatiques, l'Asie se distingue avec une hausse de 32 %, à 19 millions de bouteilles. Malgré les fermetures de bars et de restaurants à la suite du tsunami et de Fukushima, le marché japonais progresse de 6,7 %, à 7,9 millions de bouteilles. La Russie s'avère de

LES EXPÉDITIONS DE CHAMPAGNE EN 2011
EN MILLIONS DE BOUTEILLES (ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2010)



plus en plus au champagne avec + 24 %, à 1,3 million de bouteilles. Les Emirats arabes unis confirment un fort potentiel avec près de 1,4 million de bouteilles. Les mêmes tendances s'observent, bien qu'à des volumes moindres, en Chine, en Inde, en Corée du Sud, au Mexique et jusqu'en Argentine.

En France, le marché du champagne est tiré par la nouvelle répartition de la richesse mondiale. Les ventes se tassent en France et au Royaume-Uni, et progressent en Asie.

En France, le marché du champagne est tiré par la nouvelle répartition de la richesse mondiale. Les ventes se tassent en France et au Royaume-Uni, et progressent en Asie.

Vignerons et grandes maisons
« Il faut être réaliste. Nous vendons 80 % des bouteilles à des pays qui ne paient pas cher », dit avec prudence Pascal Frot. Le président du Syndicat général des vigneronnes (SGV) et coprésident du CIVC, est loin de partager l'enthousiasme de Ghislain de Montgolfier. La crise de la dette en Europe lui fait craindre de nouvelles baisses de prix qui pourraient constituer le nouveau dur comment du champagne. Et, « il est sûr que les ventes de croissance de la filière se trouvent bel et bien sur les marchés lointains », il sait aussi que les vigneronnes ont plus de difficultés que les grandes maisons à s'imposer sur ces marchés. En 2011, les vigneronnes ont vendu 76 millions de bouteilles, contre près de 223 pour les grandes maisons.

DOMINIQUE CHARTON
CORRESPONDANT À REIMS

Le poids de la Chine

Ces Chinois qui achètent le Bordelais

ENQUÊTE | Plus de vingt châteaux de cette prestigieuse région viticole française ont été acquis par des propriétaires chinois depuis 2008. Et une quinzaine d'autres négociations sont en cours

BRUCE PERROLLET

Dalian (Chine), envoyé spécial

Il lui a fallu en visiter, des châteaux, avant de trouver le bon: Lu Yankun, jeune cadre du groupe de distribution chinois Dashang, a passé près d'un an à sillonner en 2011 la région bordelaise, à évaluer le potentiel des bâtiments et des vignobles, à rencontrer des propriétaires qui parfois, changeaient d'avis au moment de vendre. Il a ensuite établi une liste pour son patron, Niu Gang, l'un de ces milliardaires chinois qui font la publicité (il n'a pas donné suite à une demande d'interview). Celui-ci a été rendu sur place et a jeté son dévolu sur le Château Lescazes, un domaine de l'appellation Cadillac, côté de Bordeaux, avec 42 hectares de vignes, vendu par un couple d'artistes anglais qui n'avaient plus l'âge de se consacrer à la viticulture.

Tout s'est fait dans la plus grande discrétion: « On veut garder un profil bas. Même les voisins ne savent pas forcément que le propriétaire a changé », explique Lu Yankun quand nous le rencontrons finalement à Dalian, une ville de 6 millions d'habitants du nord-est de la Chine, au bord de la mer Jaune, où Dashang a son quartier général. « On sait que les gens n'ont pas toujours une bonne image des Chinois. Et puis, nous, on n'aohère ni pour faire de la publicité ni pour montrer qu'on a de l'argent. Mais parce qu'on aime le vin ». Insiste-t-il, comme pour faire la différence avec les autres investisseurs chinois qui collectionnent les propriétés dans la région – de grands patrons du privé, surtout, mais aussi très consentants financiers, un géant étatique de l'automobile (Geely), et même une star de cinéma (Zhou Wen).

Le mystérieux patron de Dashang, que Lu Yankun décrit comme un grand amateur de vin, doit d'ailleurs signer l'acquisition d'un deuxième domaine, en juin, dans le Médoc, non loin de

Pauillac. Il ambitionne aussi d'être le premier Chinois à posséder un château en Bourgogne.

La ruée des Chinois vers le Bordelais est toute récente: il s'agit du premier chinois acquis en 2008 par un géant du trading basé à Singapour, puis moins de vingt acquisitions ont été réalisées en 2011 (en comptant les acheteurs d'Hongkong). Trois domaines sont déjà passés sous pavillon chinois en 2011, et environ quinze autres sont en cours de négociation. Les prix d'acquisition vont de quelques millions à quelques dizaines de millions d'euros – loin du niveau des grands crus classés qui, quand ils sont à vendre, atteignent alors plusieurs centaines de millions d'euros.

Mais ce n'est manifestement « qu'une question de temps » avant l'entrée en scène qu'il existe en Chine pour ces vins », estime Alexandre Huel, directeur de l'agence d'expertise immobilière Viseyard Intelligence, dans une étude qui lui a commandité la version chinoise de *La Revue du vin de France*. Les vins de Bordeaux sont à la mode en République populaire: la Chine est devenue en 2011 le premier marché à l'export pour le bordeaux en volume (avec 58 millions de bouteilles), et le second en valeur (334 millions d'euros), derrière Hongkong – qui est en outre le principal port de transit pour le marché chinois.

Tout contribue à favoriser cette tendance: les Chinois les plus aisés sont épris de luxe et d'authenticité dans un marché chaotique où les faux millésimes (il circule, dit-on, plus de bouteilles de Château Lafite Rothschild 1982 en Chine qu'il ne s'en est jamais produit) cohabitent des crus locaux à la genèse parfois bordelaise. Il s'agit pour les nouveaux propriétaires de « sécuriser l'accès à ce qui est perçu comme une matière première », explique un spécialiste des investissements chinois à l'étranger, puis de bâtir une image de marque, car les contrefaçons et la grande quantité d'intermédiaires en Chine ont rendu les consommateurs méfiants. Autre motivation pour les acheteurs chinois: le désir de placer en sécurité des capitaux en dehors de Chine.

Sur le total des acquisitions réalisées depuis 2008, au moins une à des fins spéculatives avérées: la cession du Château de la Salle à une structure d'investissement chinoise créée pour l'occasion, le groupe Zhongqi. « Les Chinois étaient

plus des financiers qu'autre chose, ils ont acheté les vignobles évidemment dans l'idée de les revendre, et ce n'est pas impossible que ça se fasse en Chine à terme. Zhongqi », explique l'avocat financier de l'EI Associés, qui a travaillé sur la vente et reconnaît que « l'opération fut assez difficile au niveau de la compréhension des mécanismes par les Chinois, qui voulaient sans cesse imposer le droit chinois. Et ils avaient parfois bien compris tout les détails et aboutissants de l'achat d'un domaine en France... »

La Chine est devenue en 2011 le premier marché à l'export pour le bordeaux en volume avec 58 millions de bouteilles

Avec son empire de la distribution (181 grands centres commerciaux à travers la Chine, pour 12 milliards d'euros de chiffre d'affaires), Dashang fait partie des acteurs chinois qui ont le plus avancé dans la commercialisation de leur production bordelaise. Le groupe est en train d'établir une chaîne de boutiques à vins à travers la Chine, avec une enseigne en français (la Cuvée du Château), et une décoration qui évoque un chai bordelais, créé par une décoratrice française basée en Chine, Françoise Orillon. « M Niu a voulu quelque chose de très traditionnel, très français, avec de la briques des voitures », nous explique-t-elle.

Une boutique modèle a ouvert dans le Swire Hotel de Dalian, tandis que les quatre immenses centres commerciaux de Dashang s'agglutinent au centre de la ville, sous tous les dômes d'espaces Cuvée du Château. Les bouteilles du Château Lescazes – un écran diffuse des images du château, et un livre est même en préparation – en sont le principal produit d'appel (pour 65 euros la simple bouteille, et 85 euros la cuvée spéciale).

Le réseau de boutiques, qui doit s'étendre dans toute la Chine, va distribuer également toute une gamme de vins sources auprès des négociants bordelais par la structure de Dashang en France (SCEA Lagaux), selon Lu Yankun. ■■■



Le groupe Dashang multiplie les boutiques « La Cuvée du Château » à travers toute la Chine.

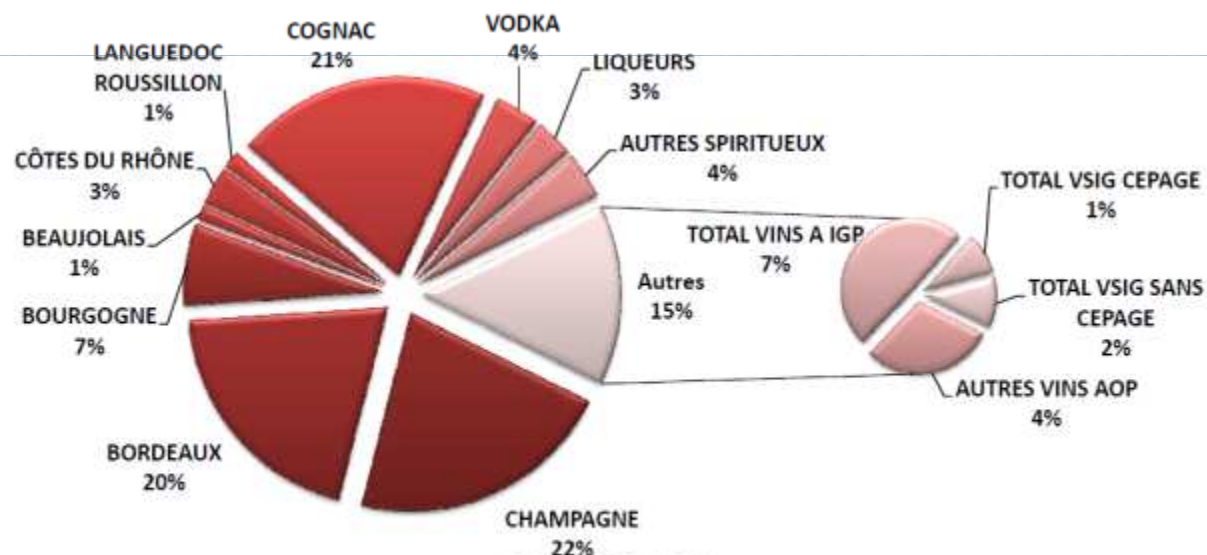
Un marché en fort développement



Répartition en valeur

70% des exportations sont faites par Bordeaux, Bourgogne, Champagne et Cognac

Répartition des exportations 2011 (en valeur)

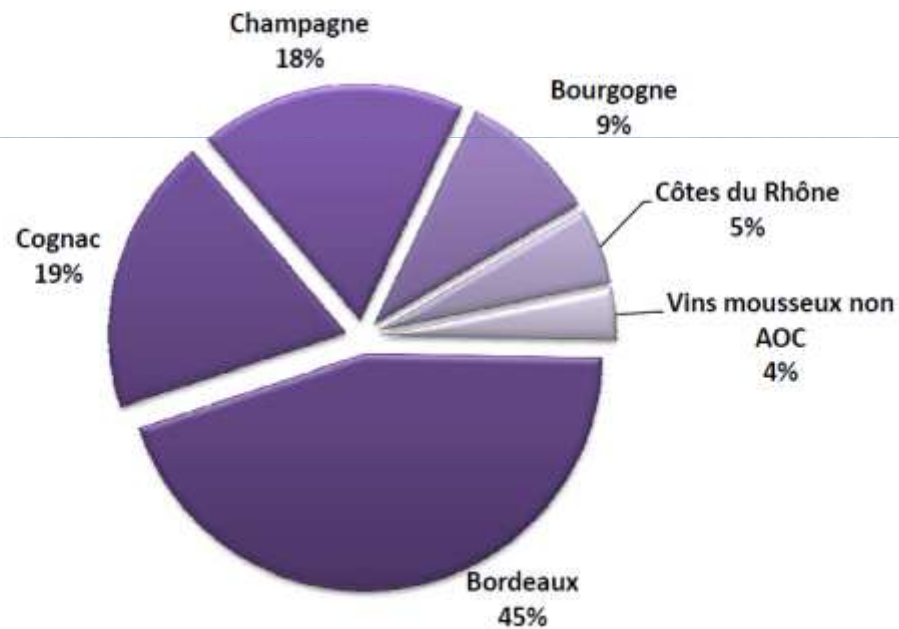


Conférence de presse
Mardi 14 février 2012

Un marché en fort développement



1 milliard de plus qu'en 2010 :
Comment se compose-t-il ?

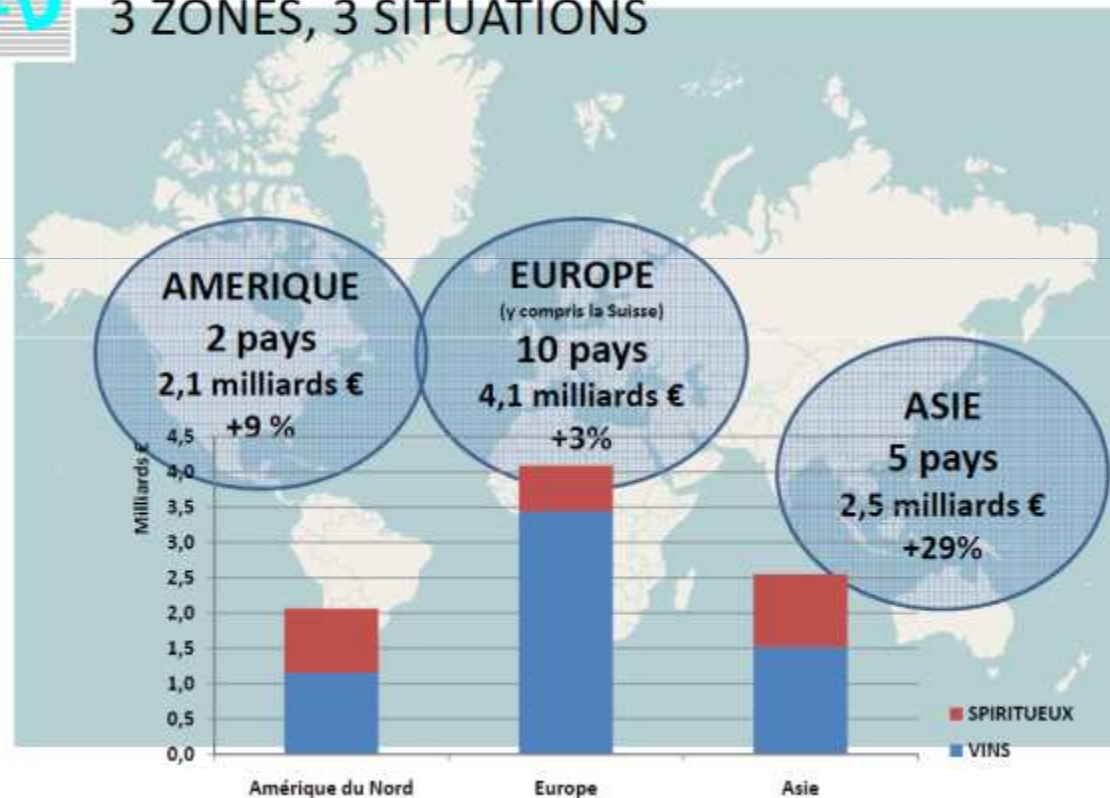


Conférence de presse
Mardi 14 février 2012

Un marché en fort développement



TOP 20 en valeur
3 ZONES, 3 SITUATIONS

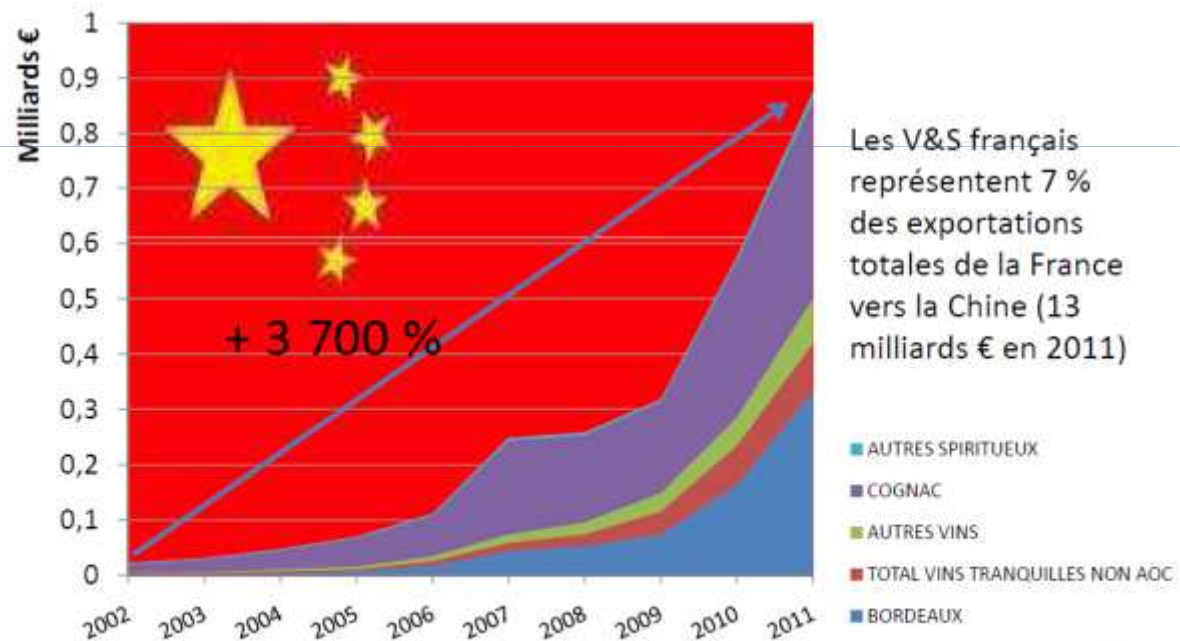


Un marché en fort développement



CHINE

857 millions + 52 %



28

Les savoir-faire aquitains

AQUITAINE

Après des percées en Europe et aux Amériques, Prim'land place son kiwi Oscar sur les marchés asiatiques et élabore des variétés qui allongent la saison.

Prim'land exporte le kiwi de l'Adour jusqu'en Chine

Décrits pour la première fois par un jésuite en Chine au XVIII^e siècle, les kiwis acclimatés dans le sud-ouest de la France sont désormais vendus au pays du Soleil-Levant. La société coopérative Prim'land, installée à Labatut, dans les Landes a réalisé la moitié de son chiffre d'affaires total (32,5 millions d'euros) à l'exportation et vient de remporter de nouveaux contrats en Chine. En 2011, elle a réalisé les trois quarts des ventes de kiwis français en Chine. Présente depuis 20 ans en Asie où elle exporte au total 25.000 tonnes, la coopérative est également présente à Taiwan, à Hong Kong et à Singapour.

Grâce à la complémentarité des zones de production entre Europe

et antipodes, l'entreprise de Labatut assure une offre de ce fruit dans 31 pays et en toutes saisons.

Bénéficiant d'une indication géographique protégée (IGP) le kiwi de l'Adour a dans ce bassin un terroir assez chaud et humide pour s'épanouir. Culture ayant des cycles complémentaires à ceux du maïs, elle attire de plus en plus d'agriculteurs, d'autant que la consommation nationale progresse : deux ménages français sur trois mangent régulièrement de ce fruit. Les arboriculteurs de la coopérative Kiwifruits ont créé la société Prim'land, au départ en partenariat avec le groupe Maïsa-dour. Elle écoule aujourd'hui plus de 20 % de la production française de kiwis (75.000 tonnes au total),

notamment sous la marque Oscar apparue en 1980. Essentiellement, il s'agit du « hayward », une variété verte récoltée d'octobre à décembre. Sa commercialisation intervient en hiver et au printemps. Mais l'inversion des saisons facilite les choses : depuis 2000 une filiale chilienne peut assurer des livraisons à contre-saison. Et afin d'accroître son offre, l'entreprise stimule les exportations et des variétés mûres à d'autres rythmes.

Nouvelles variétés

Après la France et malgré la concurrence italienne, Oscar s'est d'abord attaqué à l'Allemagne et, en 1987, via une filiale de Prim'land, à l'Espagne. Puis a débuté, il y a vingt

ans, l'exportation lointaine : Brésil, Argentine, Etats-Unis, Australie. Enfin, cet automne, Kiwifruits a racheté sa consœur Bibaye, ce qui lui ouvre des circuits plus courts vers l'Allemagne ou la Suisse. Aujourd'hui l'entreprise travaille également sur de nouvelles variétés tel le summerkiwi : « *Le summerkiwi est à point dès octobre, soit deux mois avant la vente du kiwi français de variété hayward* », précise François Lafitte, président de Prim'land, il allonge donc la saison de ce fruit. De même, en 2012 l'entreprise va-t-elle lancer le minikiwi ou Nergi : comestible sans l'éplucher, ce fruit s'adapte bien à une consommation rapide sous forme de snack.

PIERRE ETCHÉLEKU
CORRESPONDANT À BAYONNE

L'environnement maritime

La crise du transport maritime

Les chantiers navals chinois ne sont pas épargnés par la crise du transport maritime

Les commandes de nouveaux navires ont été divisées par deux en un an et les conditions de financement se compliquent. Deux sociétés chinoises ont déposé le bilan.

En Chine aussi, les temps sont durs pour les chantiers navals. Contre-coup de la crise du transport maritime, les commandes se raréfient et les conditions de financement se tendent. Ce n'est certes pas le cas de tous les acteurs du secteur. En témoigne la vitalité de Yangzijiang, le principal groupe coté dans cette industrie en Chine. Celui-ci a

récemment présenté d'excellents résultats pour 2011, en hausse de 35 %. Mais tout le monde n'a pas la force de frappe d'une société qui affirmait avoir une centaine de commandes à honorer à la fin 2011.

DPS Shipbuilding, détenu à 49 % par le groupe Dongfang Shipbuilding, est ainsi en discussions avec ses banques et les autorités de la province chinoise dont il dépend pour obtenir de nouveaux financements. Deux de ses principaux contrats, d'une valeur de 52,6 millions de dollars, auraient été annulés faute de financements banca-

res. En octobre dernier, deux groupes chinois ont même déposé le bilan : Nantong Qiya et Huigang Shipbuilding.

Concurrence effrénée

L'Association des chantiers navals chinois ne s'en cache pas, dans son dernier rapport publié en janvier. Sans donner de chiffres sur l'état des finances des sociétés du secteur, elle constate que le nombre de commandes cumulées, qui était de plus de 1.500 en 2010, a chuté de 51,9 % en 2011. Pts, « environ un tiers des entreprises du secteur n'ont reçu aucune nouvelle

-51,9%

La chute des commandes cumulées en 2011 dans les chantiers navals chinois.

commande l'année dernière ».

C'est bien la crise que traverse le transport maritime dans son ensemble qui est en cause. Le prix moyen du fret maritime a été divisé par trois par rapport à octobre dernier. Sachant qu'il était encore beaucoup plus élevé avant la crise

de 2008. En Asie, la situation est particulièrement difficile, car la route Europe-Asie fait l'objet d'une concurrence effrénée depuis l'annonce en septembre dernier par le danois Maersk, numéro un mondial du transport maritime en porte-conteneurs, qu'il allait effectuer un départ quotidien sur ce trajet. D'autres géants du secteur ont suivi. Les prix ont fondu.

« Les groupes de transport maritime ont eu du mal à payer les commandes qu'ils avaient passées et le pourcentage du coût d'un navire payé à la commande a également baissé », note l'Association des

chantiers navals chinois. Les clients ont également demandé à renégocier des contrats, tandis que les banques se laissent « plus prudentes face aux demandes d'emprunts ». Un probable euphémisme dans un pays qui a connu, l'année dernière, une situation financière tendue : compte tenu du serrage de vis opéré par la banque centrale, les banques ont diminué leurs prêts, privilégiant les clients considérés comme les plus sûrs, en clair les groupes publics.

6. 6.
CORRESPONDANT À PÉKIN



Mais le développement se poursuit...

conteneur La flotte mondiale franchit le cap des 16 millions d'EVP



Eric Hout

Le spectre de la surcapacité ne semble pas effrayer MSC qui pendant quelques semaines ne prend plus de réservation vers l'Asie, faute de place.

Il aura fallu juste un an pour passer de 15 à 16 millions, contre dix mois en 2010-2011 pour gagner le million précédent. Selon les calculs d'Alphaliner, la flotte conteneurisée en service dans le monde atteint pour la première

fois, en ce début d'été, le cap des 16 millions d'EVP déployés.

Depuis le 1^{er} janvier, 802 000 EVP de porte-conteneurs neufs ont été livrés, soit une hausse de 5 %, 50 navires neufs font plus de 7 500 EVP et 38 d'entre eux

plus de 10 000. Parallèlement, 163 000 EVP, soit 89 navires, ont été envoyés à la démolition.

La croissance de la taille des navires continue à bon rythme. Sur les 16 millions d'EVP en service, 4,8 millions (+15 %) correspondent à des porte-conteneurs de plus de 7 500 EVP, et 5,3 millions, en baisse pour la première fois, à des navires de moins de 4 000 EVP.

Alphaliner s'inquiète pour les surcapacités à venir, après avoir calculé que 670 000 EVP de navires neufs, principalement des gros, allaient encore être livrés au deuxième semestre. Apparemment pas un souci pour le n° 2 mondial MSC, principal pourvoyeur de géants, qui annonce qu'il ne prend plus de réservations vers l'Asie en sortie du nord Europe pendant trois semaines, faute de capacité disponible.

T. T.

Liner vessels Orderbook 22/06/2012

Number of ships

	2012 (deliv.)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total on order
Container	105	152	270	104	18	0	0	544
Roro	33	43	34	11	0	0	0	88
Ferry	9	21	9	1	1	1	0	33
Reefer	0	2	0	0	0	0	0	2
Multipurpose	76	241	70	10	0	0	0	321
Total	223	459	383	126	19	1	0	988

(Source: BRS)

Dry Bulk Orderbook 22/06/2012

Number of ships

	2012 (deliv.)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total on order
VLOC	18	31	16	10	2	0	0	59
Cape	90	86	95	14	8	0	0	203
Small Cape	61	68	40	12	1	0	0	121
Panamax	132	291	228	57	2	0	0	578
Supramax	185	310	229	47	3	0	0	589
Handysize	151	216	211	41	6	0	0	474
Total	637	1002	819	181	22	0	0	2024

(Source: BRS)

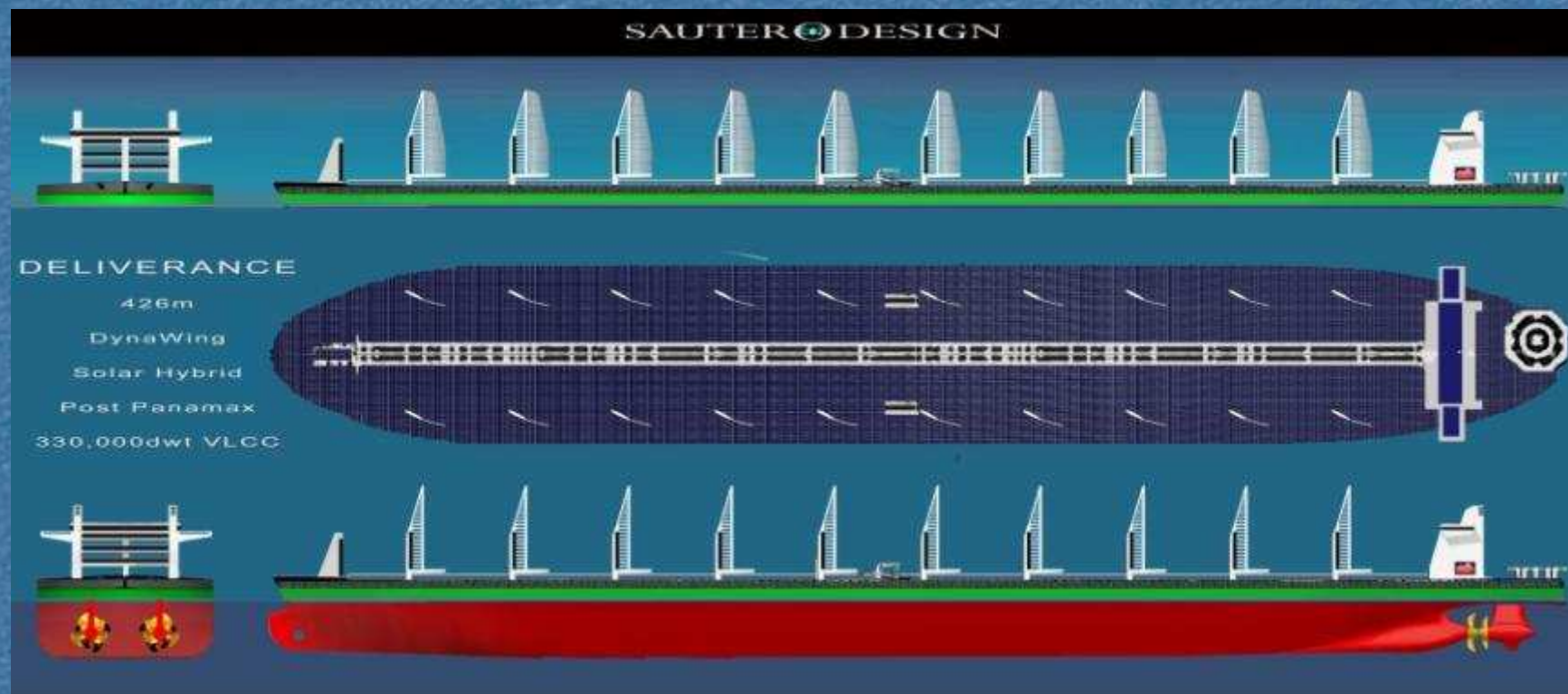
Tanker Orderbook 22/06/2012

Number of ships

	2012 (deliv.)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total on order
VLCC	23	43	48	11	0	0	0	102
Suezmax	27	37	37	8	5	4	0	91
Aframax	29	28	30	13	0	0	0	71
Panamax	6	18	16	3	0	0	0	37
MR Product	23	56	70	32	7	4	2	171
Handy Product	4	12	5	1	0	0	0	18
Total	112	194	206	68	12	8	2	490

(Source: BRS)

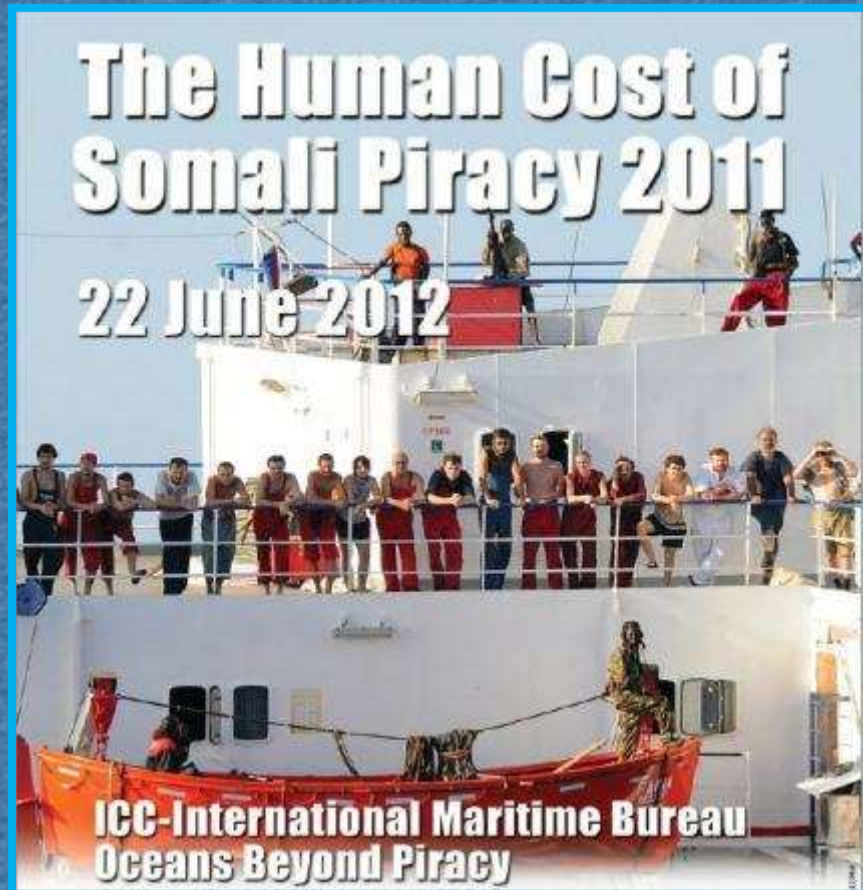
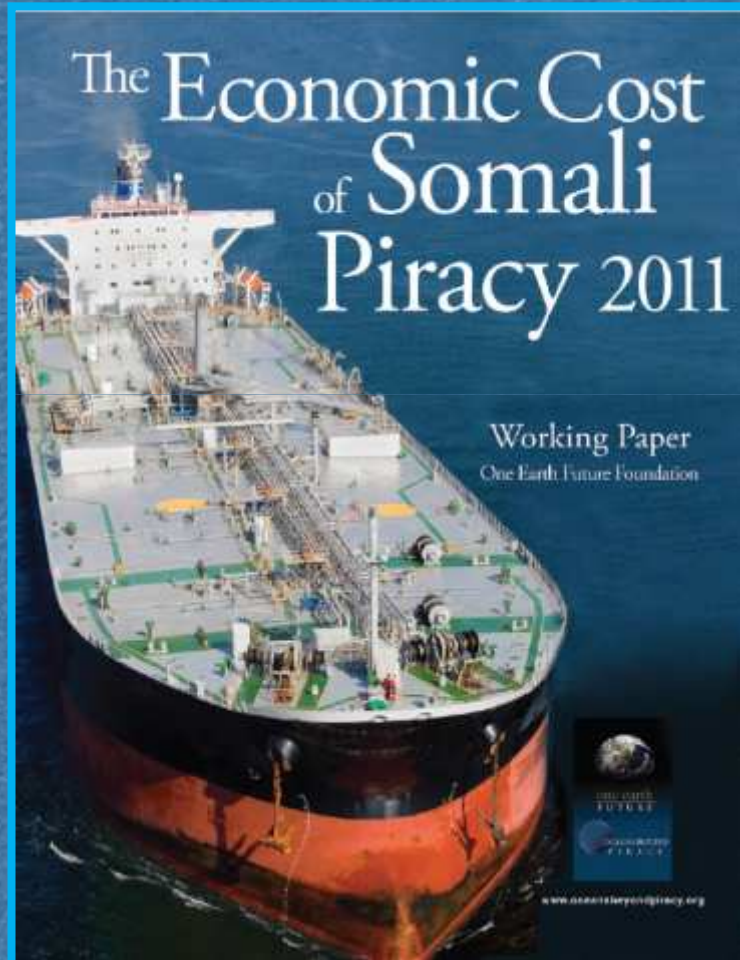
Vers des navires hybrides ?



Vers des navires hybrides ?

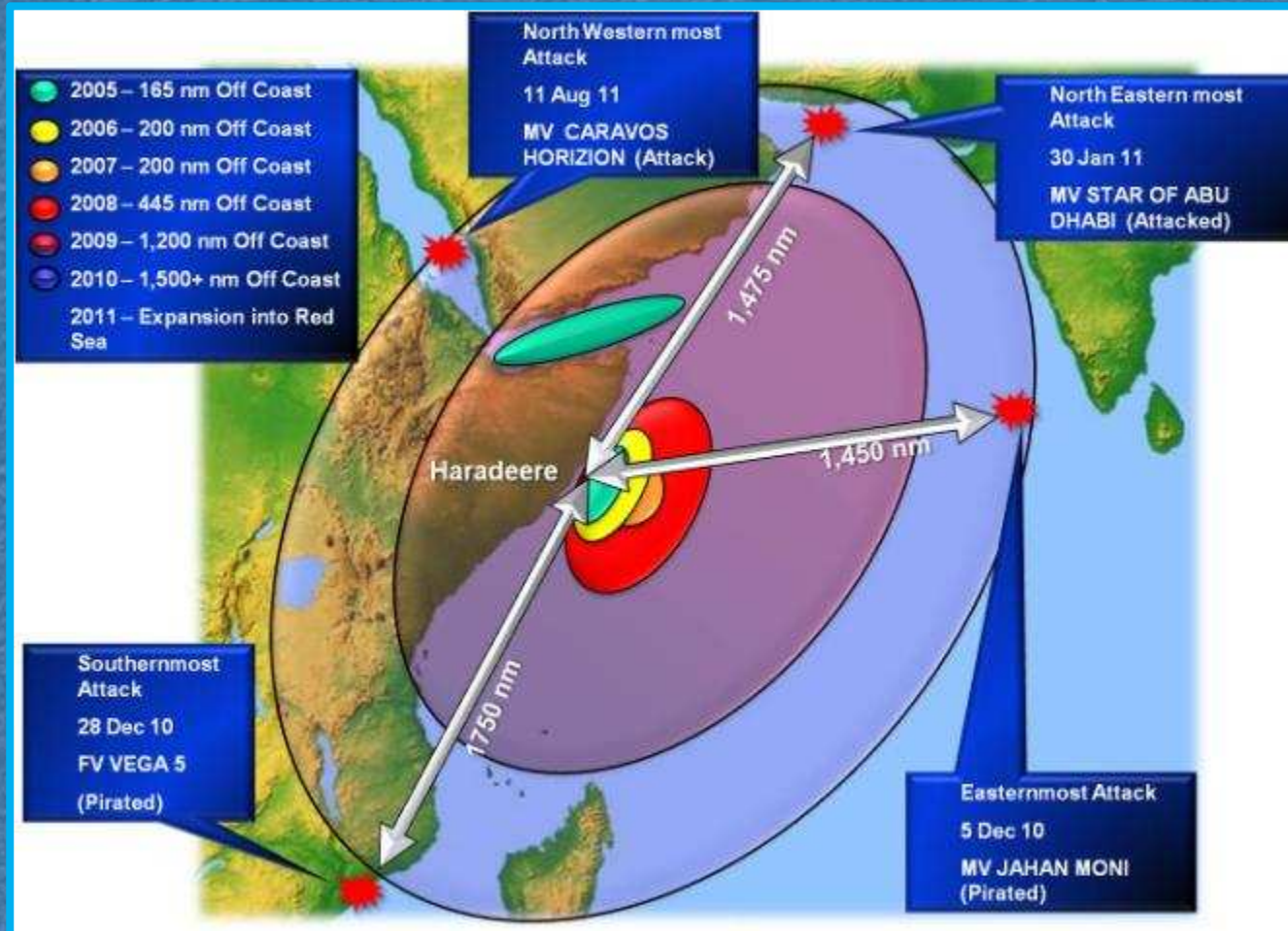


La piraterie



http://www.icc-ccs.org/images/stories/pdfs/hcop_2011_version1.4.pdf

La piraterie



Quelques évènements maritimes...

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU CABOTEUR FLUVIO-MARITIME

UNION NEPTUNE

SURVENU LE 22 JUILLET 2011

AU LARGE DE L'ÎLE D'OLÉRON



Photo : Préfecture Maritime de l'Atlantique

22/07/11



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Page 1 sur 40

Néanmoins, les éléments transmis par l'armateur (rapport du capitaine et manifeste de la cargaison) indiquent :

1. que de fortes pluies sont tombées pendant les deux dernières heures du chargement ;
2. que le navire a appareillé de Bassens sans qu'aucun signe avant-coureur ne soit perceptible ;
3. que le capitaine a agi conformément aux bonnes pratiques dès qu'il a eu les premières inquiétudes.

Les deux premiers points sont corroborés par le relevé de pluviomètre et par le rapport du pilote qui a senti le navire au départ de Bassens.

Cependant, compte tenu de « l'historique » de la cargaison, il est étonnant que le chargement du navire se soit poursuivi, en fin de shift, malgré la pluie, d'autant que l'appareillage n'était prévu que le lendemain midi.

La non-interruption des opérations commerciales pendant une période où la pluie était persistante constitue un **facteur déterminant** entraînant un « changement d'état » d'une partie de la cargaison.

7 RECOMMANDATION

Le casier recommande à l'armateur :

De faire en sorte que les capitaines aient à leur disposition les caractéristiques des produits transportés, ainsi que les conditions de chargement qu'il convient de respecter.



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Page 15 sur 40

Quelques évènements maritimes...



Significant salvage claim: French fishing vessel Yemoupee tugs Costa Concordia to Mahé in the Seychelles.

Costa Cruises in fresh salvage woes

French fishing vessel could file \$1.3m Costa Allegra salvage claim

By Al Mason

AS IT struggles to resolve the Costa Concordia casualty, expected to be the shipping industry's most complicated salvage case yet, Costa Cruises may now face significant salvage costs for its straggler Costa Allegra, which caught fire in the Indian Ocean.

Depending on the terms of its contract, French fishing vessel Yemoupee may have the right to claim more than €1m (\$1.3m) for towing Costa Allegra into the port of Victoria on Mahé in the Seychelles last week.

According to salvage experts, the reward will be determined by the value of the ship, the fact that passenger goods were saved, the time taken for the rescue and the technical means used. International Salvage Union general manager John Noble said the fishing boat was equivalent to a salvage tug, although much would depend on whether it had signed a formal salvage contract.

"The easiest option would be the Lloyd's open form but the owners may have tried to insist on a day rate because in this would be quite a lot cheaper," Mr Noble said.

"If there was no contract agreed,

then the fishing vessel is the common law salvor and can make a substantial claim to court."

Mr Noble said that if a day rate had been negotiated then the case would be straightforward. Under an LOF, the parties could reach an amicable settlement or go to arbitration. In the latter case, the settlement would be agreed by arbitrators under Article 13.1 of the 1980 Salvage Contract.

ISU secretary-general Mike Lacey said that LOF arbitration would be held in London. However, a common

"The fishing vessel is not a professional salvor and will not be awarded on the same basis. Whether it will be €1m is another matter"

Mike Lacey, ISU secretary-general

law contract would offer several options. Arbitration could take place where the services were rendered in the Seychelles, in France where the fishing vessel is flagged, in Italy where Costa Allegra is registered or in London, if both parties agree to hold the arbitration based on a private arbitration.

"The vessel is obviously very valuable," Mr Lacey said.

"The fishing vessel is not a professional salvor and will not be awarded on the same basis. Whether it will be €1m is another matter. There is

no fixed nature in salvage arbitration so it may vary much depend on the decision of the court.

"It also refused to hand over to the two tugs that will not help if case, but it did what was required as well therefore get awarded."

Meanwhile, it is still unclear how Costa Concordia, valued at \$200m, will be salvaged. The latest update from Costa Concordia's oil salvor-fee contractor on March 4 when the firm said had completed the discharge of heavy fuel oil, diesel oil and sludge from its double bottom tanks.

"Weather permitting, the cruise barge Meloria will now be moved forward in her moorings in between the stabilisers and the large damaged area," Smit said.

"An access hole will be created in the hull to allow the divers to enter the engine room spaces where the settling and service tanks are located.

"Once the connections have been installed, the contents will be transferred to the offloading tankers. Thereafter the contents of the sewage tanks will also be pumped out of the ship."

The salvage companies are bidding for the Costa Concordia contract and will submit their proposals to Costa Cruises at the beginning of March.

Experts have predicted that the most complicated marine salvage operation in history will cost hundreds of millions of dollars. ■

www.breitbart.com/usa



Quelques évènements maritimes...



The Most Expensive Rock In World History

Assemblée générale UMPB 29 juin 2012

Quelques évènements maritimes...

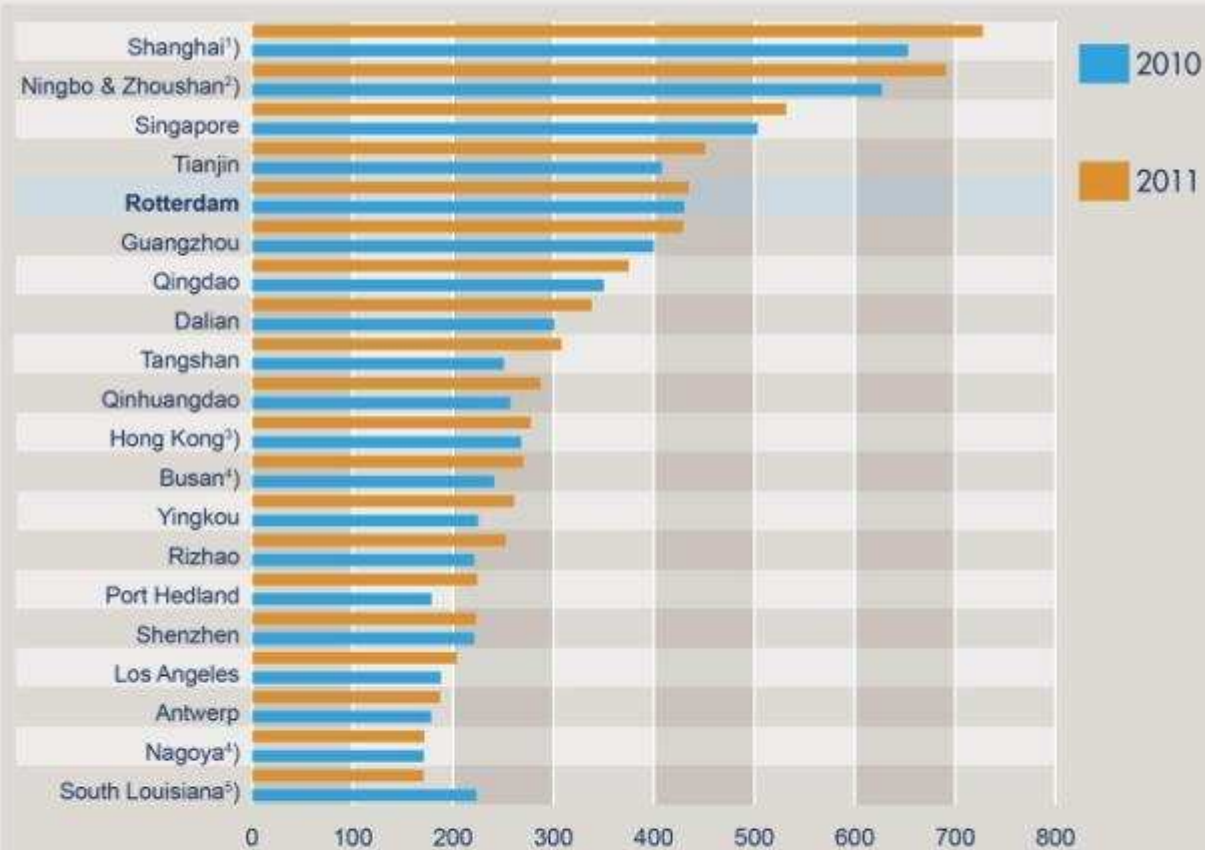


The Most Expensive Rock In World History

Assemblée générale UMPB 29 juin 2012

Les grands ports mondiaux

TOP 20 WORLD PORTS

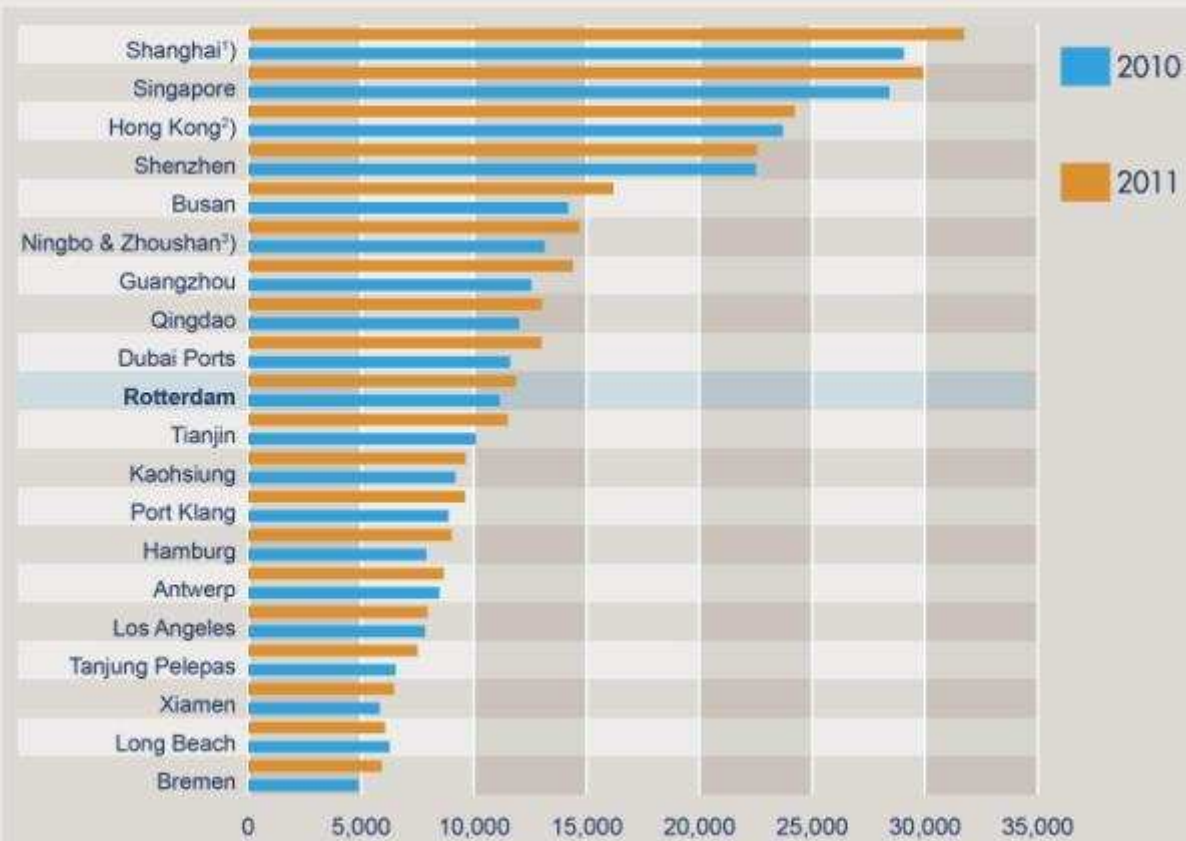


Gross weight x 1 million metric tons; ¹⁾ Including domestic trade; ²⁾ Ports combined in 2006;
³⁾ Including river trade; ⁴⁾ Converted from freight ton to metric ton;
⁵⁾ Converted from short ton to metric ton

Source: Port Authorities

Les grands ports mondiaux

TOP 20 WORLD CONTAINER PORTS



Number x 1,000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units)

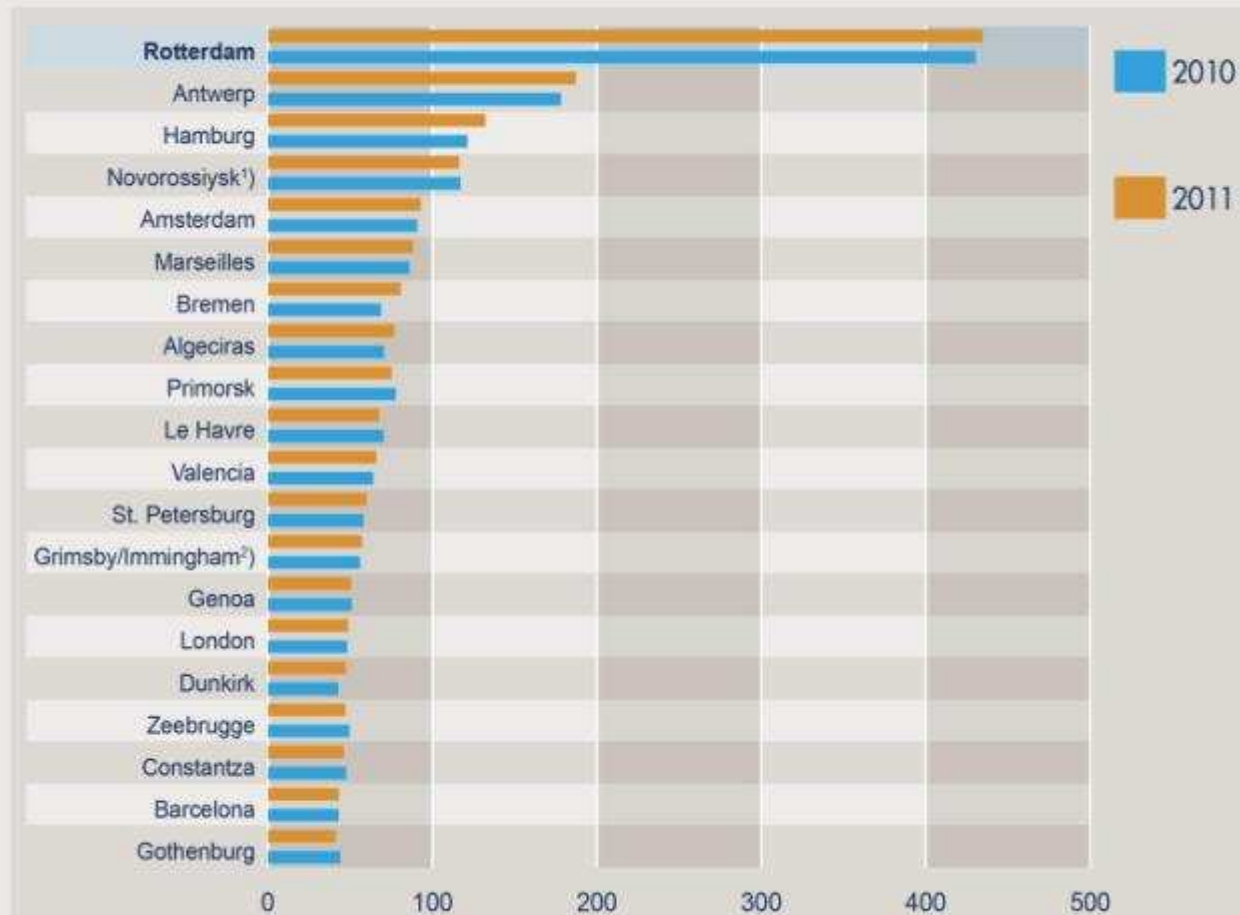
¹⁾ Including domestic trade; ²⁾ Including river trade;

³⁾ Ports combined in 2006

Source: Port Authorities

Les grands ports européens

TOP 20 EUROPEAN PORTS



Gross weight x 1 million metric tons

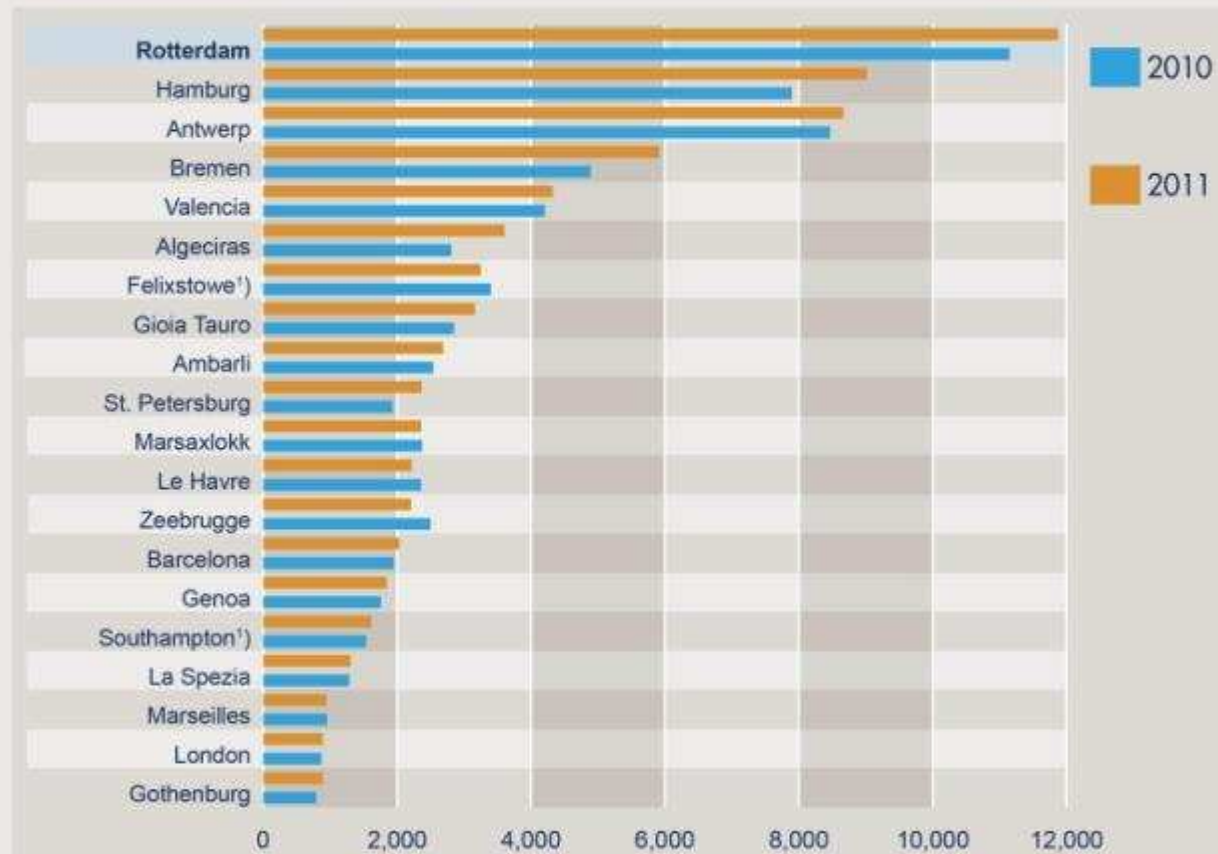
¹⁾ Including Caspian pipeline Consortium Marine Terminal

²⁾ 2011 Provisional figures (Department of Transport)

Source: Port Authorities

Les grands ports européens

TOP 20 EUROPEAN CONTAINER PORTS



Number x 1,000 TEU (Twenty-Foot Equivalent Units)
¹⁾ 2011 Provisional figures (Department of Transport)

Source: Port Authorities

Un nouveau paquet portuaire européen



EUROPEAN COMMISSION - PRESS RELEASE

Transports: la Commission européenne va présenter un nouveau paquet de mesures pour les ports en 2013

Bruxelles, le 8 septembre 2011 - Lors de sa visite du port de Rotterdam aujourd'hui, Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, a annoncé son intention de présenter en 2013 une série de propositions visant à aider les ports à rester compétitifs et à soutenir l'énorme potentiel de croissance du secteur portuaire. Le vice-président a souligné son intention de présenter des mesures comprenant: un soutien à la réduction des formalités administratives dans les ports; des propositions visant à améliorer la transparence du financement des ports, ainsi que des propositions de mesures concernant les services portuaires. En tant que membre de la Commission européenne responsable des transports, Siim Kallas a félicité le port de Rotterdam pour son rayonnement, ses excellents résultats et sa capacité à s'adapter au changement. Il a toutefois mis en évidence les grands défis auxquels sont confrontés des centaines de ports maritimes en Europe et la nécessité de créer des conditions réglementaires appropriées pour permettre aux ports de prospérer.

Le vice-président Siim Kallas a déclaré: «Les ports sont un moteur de développement économique et des sources de prospérité pour nos villes, régions et pays. Mais, dans les 20 années à venir, nos centaines de ports maritimes seront confrontés à d'énormes défis en ce qui concerne la productivité, les besoins d'investissements, l'emploi et l'intégration avec les villes et régions portuaires. Ma visite à Rotterdam cette semaine renforce ma conviction que nos ports ont un potentiel phénoménal de croissance dans les années à venir mais que nous devons éliminer les goulets d'étranglement qui freinent leur développement et mettre maintenant en œuvre une politique plus cohérente en matière d'infrastructure portuaire et maritime. J'ai l'intention de présenter en 2013 des propositions pour le secteur portuaire.»

Aujourd'hui à Rotterdam, le vice-président Kallas a souligné la nécessité d'agir dans trois domaines:

1. Mesures concernant les services portuaires

«Il est crucial, par exemple, de veiller à ce qu'il y ait un environnement concurrentiel et ouvert pour les prestations de services portuaires afin que les ports maritimes puissent s'adapter aux nouvelles exigences économiques, industrielles et sociales.»

2. Appui aux mesures destinées à réduire encore les formalités administratives dans les ports

«Il faut que nous aidions les ports à rester compétitifs en réduisant encore les formalités administratives; le projet pilote 'Ceinture bleue' ('Blue Belt'), programme prioritaire qui étudie de nouveaux moyens pour faciliter le transport maritime à courte distance, contribue déjà à réduire les formalités administratives dans les ports.»

3. Propositions destinées à améliorer la transparence du financement des ports

«Nous devons améliorer la transparence du financement des ports pour éviter les distorsions de concurrence et voir exactement où vont les deniers publics. Les investissements privés, qui sont vitaux pour la croissance du secteur portuaire, seront ainsi encouragés.»

Prochaines étapes

Comme annoncé aujourd'hui par le vice-président Kallas, une conférence sur l'avenir des ports européens se tiendra en 2012. Après une consultation des parties prenantes et une analyse d'impact approfondie, la Commission européenne présentera en 2013 des propositions pour le secteur portuaire.

Contexte

La visite du vice-président Kallas au port de Rotterdam aujourd'hui s'inscrit dans le réexamen par la Commission, annoncé dans le Livre blanc sur les transports publié en mars 2011, du cadre législatif applicable aux ports de l'Union européenne. Le réexamen porte sur les défis et les perspectives qui se présenteront aux ports d'ici à 2030.

Pour les ports, l'objectif est d'assurer le fonctionnement harmonieux du marché des services portuaires et de créer les conditions nécessaires pour que le réseau européen de transport puisse faire face à la croissance attendue de la demande en 2020-2030. Étant donné que la situation économique a fortement changé, il y a lieu également de réexaminer la stratégie qui consiste à privilégier les mesures non contraignantes («soft law»). Les ports sont les principaux points d'entrée du réseau et peuvent contribuer dans une large mesure à réduire les émissions de CO₂ imputables aux transports. Ils offrent des possibilités non exploitées de création d'emplois et de stimulation de l'économie.

Le port de Rotterdam est le plus grand port d'Europe et le quatrième port du monde, avec 430 millions de tonnes de marchandises traitées. Rotterdam n'est pas seulement un port de transit; c'est également un vaste complexe industriel qui contribue à la croissance économique et procure des emplois à plus de 86 000 personnes, dans le port et dans des entreprises connexes.

Efficiency and quality of port services in the EU



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT
Directorate B - European mobility network
Unit B.3 - Ports & Inland navigation

Brussels, 24 January 2012
D(2012)

TO WHOM IT MAY CONCERN

Subject: **Impact Assessment Study on "Measures to enhance the efficiency and quality of port services in the EU"**

By means of this letter, the undersigned confirms that the Directorate General for Mobility and Transport of the European Commission has asked a consortium of consultants formed by:

- *PricewaterhouseCoopers (PwC) EU Services EESV (main contractor) and*
- *NEA (a consultancy company part of PANTELA BV group)*

to conduct a study aimed at supporting an impact assessment on measures to enhance the efficiency and quality of port services in the EU.

The research will be conducted during the period January 2012-October 2012. The terms of reference of the study are available on request.

The consultants will require a great deal of detailed facts and business' independent opinions, which both the consultants and the European Commission undertake to treat with the degree of discretion commensurate with information of that nature.

Any assistance which your Organisation may be able to render will be highly appreciated.

For any question related to this study, please contact Mr. Bernardo Urrutia (+32 2 295 85 53, e-mail: bernardo.urrutia@ec.europa.eu) or Mr. Pieter De Meyer (+32 2 298 83 07, e-mail Pieter.de-meyer@ec.europa.eu), policy officers in my Unit following this file.

Yours sincerely,

Dimitrios Theologitis
Head of Unit

Efficiency and quality of port services in the EU

Survey: Port operators

**Stakeholder consultation:
Port service operators**

Instructions

CONSENT:
The first section identifies the respondent's organisation. In the next part you will be asked to identify port challenges and define the quality level of specific port services. The third part focuses on labour, while the fourth one on competition in the port service market. Then a section on market access delineates the freedom in the port market and the presence or lack of performance indicators. After, you will be addressed a few questions on transparency in the port charges and to evaluate the current capacity of the terminals of the port. Finally you will be asked to predict the future development of the European port business.

If other people in your organization can answer about ports or issues that are outside of your own scope, please forward the questionnaire (or its link) to them as well.

PRACTICAL INFORMATION:
Most questions are equally posed to all stakeholders' groups and, therefore, include the full list of services. We understand some may not be of any interest or relevance to you. We therefore please you to answer only to those questions concerning services you consider relevant and for which you reached enough experience to provide information on.

Please remember that you can save your progress and continue at another time. A button on the bottom of the page will send to your e-mail address a link that leads you directly where you were before leaving the questionnaire.

Please be aware that you cannot get back to previous questions to which you have already answered (or left blank). In case of mistakes you must restart the whole process or write it down on a comment box when available.

If you want to have a look at the questionnaire before starting it, you can see the PDF preview by clicking on the icon. Be aware that some of the questions reported in the PDF document might not be displayed in this survey depending on the answers you provide.


Port service operators questionnaire.pdf

CONFIDENTIALITY:
The information collected will be regarded as confidential and PricewaterhouseCoopers/MEA will not disclose the information provided by respondents to anyone apart from the own personnel involved in the processing of the data you provide.

The opinions expressed will be presented in a highly aggregated without exposing any particular port, organisation, company, name or cases.

CONTACTS & SUPPORT:
Requests for further information about the project, or clarifications of the questionnaire, can be obtained from:

II.1 Port organisation

16. Which of the following challenges related to **port organisation** is the port confronted with?

- Insufficient capacity / autonomy of the Port Authority to deal with unexpected events (either natural or man-made)
- Insufficient integrated information services (single window for information)
- Insufficient synchronisation of information systems with other ports
- Insufficient coordination of the different port services
- Insufficient control and monitoring of the overall quality of the port services provided within the port area
- The fact that port charges are set in a non-transparent or discriminatory way and don't reflect the cost of the infrastructures and/or of the services provided (lack of financial autonomy)
- Insufficient level of security for goods
- Insufficient level of safety and/or security for passengers
- Insufficient level of safety and/or security for workers / seafarers
- Insufficient capacity to absorb traffic growth (congestion)
- None
- Other

17. Please, comment on how these challenges affect the efficiency of this port and what are the reasons for the fact that these challenges have not been solved. Present your considerations on how the situation can be improved.

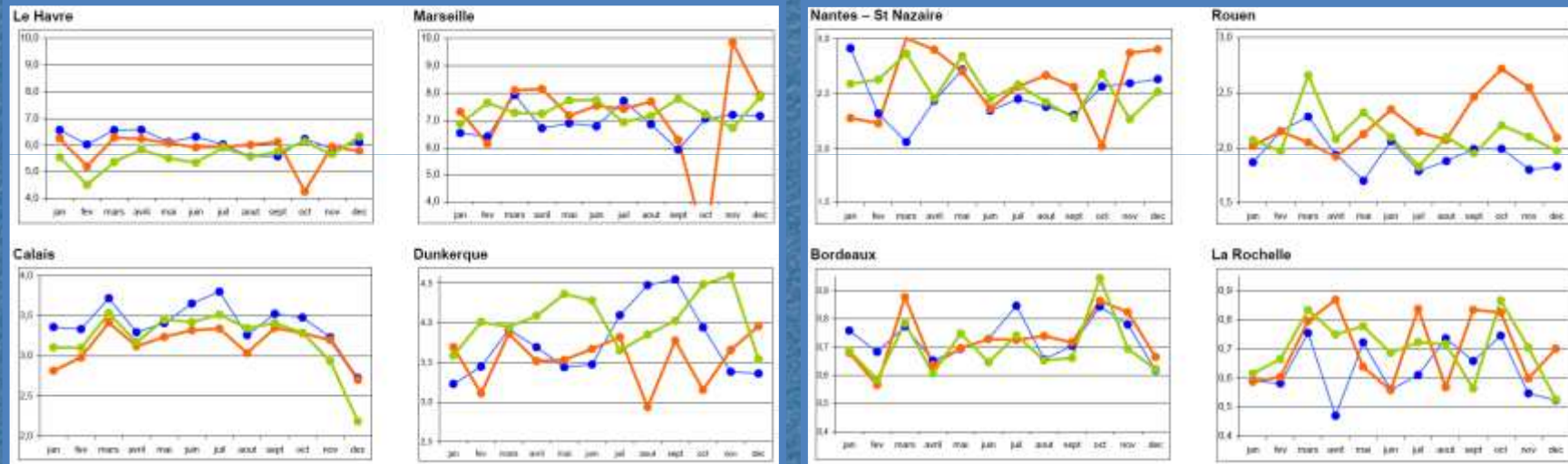
II.2a Pilotage services

18. Which of the following challenges affect the port in relation to **pilotage services**?

- Insufficient quality (in terms of availability, reliability, flexibility, speed, security or sustainability)
- Price of pilotage services
- None (please skip next questions and go to next page)
- Other

19. In case you have encountered organisational challenges concerning **pilotage services**, please indicate if they are due to any of the following causes related to **market access and transparency**, specifying whether the challenge concerns insufficient quality, price or other issues (as indicated in the previous question). In case you think the cause does not apply, please leave blank.

Les ports français en 2011



Trafic total de marchandises des Grands ports maritimes + Calais
 année 2009 (● —) 2010 (● —) 2011 (● —)
 Exprimé en millions de tonnes – chiffres provisoires au 24 janvier 2012

La réforme de la manutention

L'édito d'Alexis Brézet

Les naufrageurs des ports

C'est une galéjade si énorme que, dans tout autre pays que le nôtre, personne ne voudrait y croire. Un scandale si invraisemblable que, partout ailleurs, il serait unanimement dénoncé. Et pourtant, chez nous, dans une indifférence quasi générale, une poignée de grueurs et de dockers CGT qui, contre l'évidence, voudraient se faire passer pour des damnés de la mer, sarragent méticuleusement une activité essentielle pour l'économie.

Parti du « labouatoire » marseillais, cet énorme mouvement, qu'on ose à peine appeler « social » tant il obéit à l'égoïsme corporatiste le plus obtus, s'étend aux autres ports. Déjà 600 millions d'euros de pertes. Des milliers d'entreprises ébranlées. Des dizaines de milliers d'emplois menacés. Et personne, ou presque, ne dit rien !

Voilà soixante-cinq ans que ça dure ! Soixante-cinq ans que la CGT - il s'agissait alors de bloquer les navires affrétés pour les guerres « coloniales » - tient nos infrastructures portuaires.

Soixante-cinq ans que ses gros bras font la loi et chassent à coups de trique (même le bon François Chérèque a fini par dénoncer leurs méthodes « pas fait à fait démocratiques ») la concurrence syndicale. Et c'est ainsi que nos ports, accablés de grèves incessantes, ruinés par une sous-compétitivité solemnellement organisée, s'enfoncent lentement dans les profondeurs des classements internationaux, au profit de Gènes, Barcelone, Anvers ou Rotterdam.

Longtemps, il faut le dire, la gauche et la droite ont fait preuve d'une lâcheté indigne face à cette entreprise de brigandage syndical. Les autorités portuaires regardaient ailleurs quand la marchandise « tombait du bateau ». Les armateurs, les transporteurs passaient à la caisse quand les « camarades » menaçaient de tout casser. Il fallait bien sauver « le port avoué », n'est-ce pas ? Et puis, à force d'abus trop criants, le système a plié. En 1992, une première loi - socialiste - a entrepris de transférer les dockers à des entreprises de manutention privées. En 2006, une deuxième loi - voulue par Sarkozy - a décidé que les grutiers suivraient le même chemin. Mais, ici et là, à quel prix ! Les « privatisés » ont obtenu de conserver leur emploi à vie, leur salaire, leurs horaires de travail, leurs primes et avantages... Ils ont même caté- quat à leurs nouveaux patrons, ténarisés, la constitution de « groupes d'embauches », histoire de sauver le sacro-saint monopole syndical de la CGT. C'était beaucoup ? Ce n'était pas



Ils confondent syndicalisme et racket organisé

”

encore assez ! Les derniers discours n'en sont que plus acharnés. Contre la réforme, ils ont trouvé une nouvelle arme : la pénibilité.

Pénibilité ? Il faudrait tout de même que les mets aient un sens ! Voilà longtemps que les « verticaux » se déchargent plus les navires au palan. Du haut de leur cabine, à grand renfort d'électricité, d'hydraulique et d'informatique, ils accomplissent une tâche ni plus ni moins pénible que bien d'autres. Moins éprouvante en tout cas que celle dont s'acquittent les conducteurs d'engins sur les chantiers de travaux publics. Les jours de pluie, les dockers, eux, peuvent invoquer le « droit de retrait ».

Pénibilité ? Il faut, pour en prendre la mesure, consulter le dernier rapport de la Cour des comptes. Les conducteurs de grues et de portiques de Marseille, y apprend-on, travaillent effectivement entre 12 et 14 heures par semaine ! Qui dit moins ? Leur rémunération mensuelle (brûle augmenté de 21 % en quatre ans) est comprise entre 3 500 et 4 500 euros net, compte tenu des gratifications versées illégalement (des « halachés », écrit la Cour des comptes) par les entreprises de manutention. Combien de petits patrons, d'agriculteurs ou d'artisans qui travaillent 60 heures par semaine rêveraient de gagner autant ?

C'est donc en escarpant de cette situation à l'évidence dramatique (il faut en demander tout de même, puisqu'elle est si pénible, pourquoi les cégétistes se battent pour en hériter de père en fils) que 5 000 à 6 000 grutiers exigent du gouvernement un « bonus » qui leur permettrait de partir en retraite quatre ans avant l'âge légal - faute de quoi ils refuseront de « bosculer » dans le privé. Un accord « oral » avait, paraît-il, été donné en octobre par Jean-Louis Borloo, qui soignait à l'époque son profil « social ». La réforme des retraites est passée par là, puis le remaniement. Et Thierry Mariami, le nouveau secrétaire d'Etat aux Transports, ne veut pas céder : comme tout un chacun, les grutiers (et qui leur laisse tout de même de la marge) devront repousser leur départ de deux ans.

Encore heurtes ! Qui pourrait comprendre qu'un nouveau « régime spécial » soit consenti à des privilégiés qui confondent syndicalisme et racket organisé ? Outre qu'une telle exception à la réforme des retraites coûterait cher au contribuable, elle serait un précédent dangereux. La loi de 2006 prévoit que, même en l'absence d'accord, les grutiers peuvent être « transférés ». Sans faillir, le gouvernement doit l'appliquer. Parce qu'il existe aussi des syndicalistes-voyous...

Un grand chantier portuaire: Dunkerque LNG...

NORD - PAS-DE-CALAIS La filiale d'EDF veut maximiser les retombées locales de ce chantier gigantesque de 1 milliard d'euros. Quelque 1.200 personnes y travailleront.

Dunkerque LNG ouvre l'énorme chantier du terminal méthanier

Le chantier du terminal méthanier de Dunkerque démarre. Formellement décidé par EDF le 27 juin dernier, le chantier vient de s'ouvrir en janvier, pour créer le quatrième terminal de ce type en France (avec Montreuil-de-Bessac et deux unités à Fos-sur-Mer). Cet équipement stratégique représentera 20 % de la consommation française de gaz. Dunkerque LNG, associant EDF, majoritaire (65 %) avec le belge Fluor (25 %) et Total (10 %), offrira une capacité de 13 milliards de mètres cubes par an, dont 10 milliards déjà affectés, 3 milliards de mètres cubes restant à commercialiser. « *D'ici à six prochains mois, nous relancerons un appel au marché. Nous faisons le pari que, dans les quatre ans qui suivent, nous trouverons. Nous avons déjà des contacts* », indique Marc Girard, président-directeur général de Dunkerque LNG. L'investissement en fait un des plus gros chantiers du pays aujourd'hui : 1 milliard d'euros pour le seul terminal méthanier. Sans oublier 150 millions complémentaires d'installations portuaires, sous maîtrise d'ouvrage du Grand Port maritime de Dunkerque, mais aussi 110 millions pour raccorder le site au réseau français à Pigan (GRTgaz). Il faut aussi prendre en compte l'impact sur les installations gazières françaises : GRTgaz prévoit d'investir 1,1 milliard de plus dans l'adaptation du réseau. Un autre projet de gazoduc



L'investissement de 1 milliard d'euros pour le seul terminal méthanier ouvre à Dunkerque un chantier gigantesque de 1 milliard d'euros. Quelque 1.200 personnes y travailleront.

de 80 kilomètres vers Zeebrugge est en outre évoqué aujourd'hui, la décision interviendra en mars.

L'économie locale espère tirer bénéfice de cette manne. Les petits ports maritimes ont été affectés à des consortiums nationaux ou internationaux. Bessac - Hazel-Soletanche réalisera le tunnel entre le terminal et la centrale, via les écluses de Casselles (dont les eaux chaudes serviront à la régénération). Bouygues Entrepriose Contracting a été retenu pour la réalisation des trois immenses réservoirs, tandis que Techni-Serret construira les installations de déchargement. La CCI Côte d'Opale a anticipé créant un extranet pour

permettre aux entreprises régionales de se positionner sur les marchés de sous-traitance : 450 sont déjà inscrites et 15 sont bien placées pour travailler auprès de l'espagnol Techint. La base de pour le personnel a été implantée le 6 décembre.

235 000 heures de formation

Le département est social. Le projet mobilisera 1.200 personnes au plus fort de sa mise en œuvre contre 80 en exploitation. Le service public de l'emploi se prépare et le conseil régional prévoit de financer 235.000 heures de formation : un premier forum organisé au palais des congrès de Dunkerque a attiré

1.200 affectés en faveur d'un filière académique à - 1 an de plus, facilité par le service public de l'emploi. Le conseil régional prévoit de financer 235.000 heures de formation : un premier forum organisé au palais des congrès de Dunkerque a attiré

**NON
AU TERMINAL METHANIER
A DUNKERQUE**

SEVESO +1

NATURE -1

= 0

Signez la pétition



Les grands projets de GDF participent à la création des corridors gaziers et à l'intégration des marchés par l'union européenne. Cinq groupes bénéficieront à ce titre de refinancements de l'Europe : le groupe Regas-France et l'As de l'énergie en ce qui concerne Dunkerque.



Le port de Bordeaux



Le port de Bordeaux dans le TEN-T



La Gouvernance du GPMB

7 juin 2011

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 29 sur 155

Décrets, arrêtés, circulaires

MESURES NOMINATIVES

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Arrêté du 24 mai 2011 portant nomination au conseil de surveillance
du grand port maritime de Bordeaux

NOR : DEVT1110333A

Par arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et du secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, en date du 24 mai 2011, M. Stéphane Touati, directeur de l'innovation et de la chaîne logistique de la société Jardivista, est nommé membre du conseil de surveillance du grand port maritime de Bordeaux, au titre des personnalités choisies en raison de leur compétence, en remplacement de M. Philippe du Mesnil.

Décrets, arrêtés, circulaires

MESURES NOMINATIVES

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

TRANSPORTS

Arrêté du 31 octobre 2011 portant nomination
au conseil de surveillance du grand port maritime de Bordeaux

NOR : TRAT1120041A

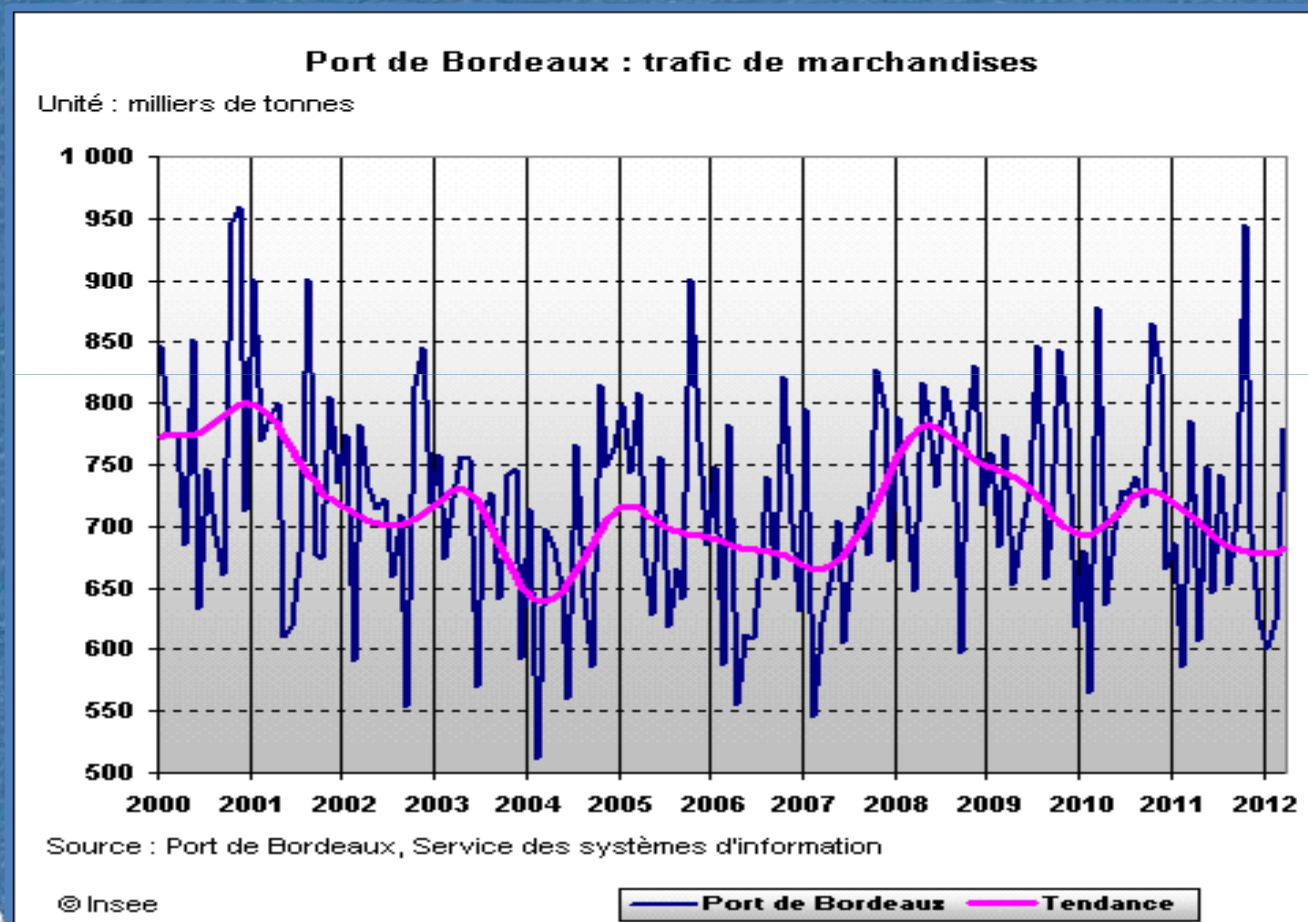
Par arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et du ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, en date du 31 octobre 2011, Mme Pizzanaglia (Nicole), vice-présidente de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, est nommée membre du conseil de surveillance du grand port maritime de Bordeaux, au titre des personnalités choisies en raison de leur compétence et de représentante de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, en remplacement de M. Zheudre (Alexandre), démissionnaire.

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

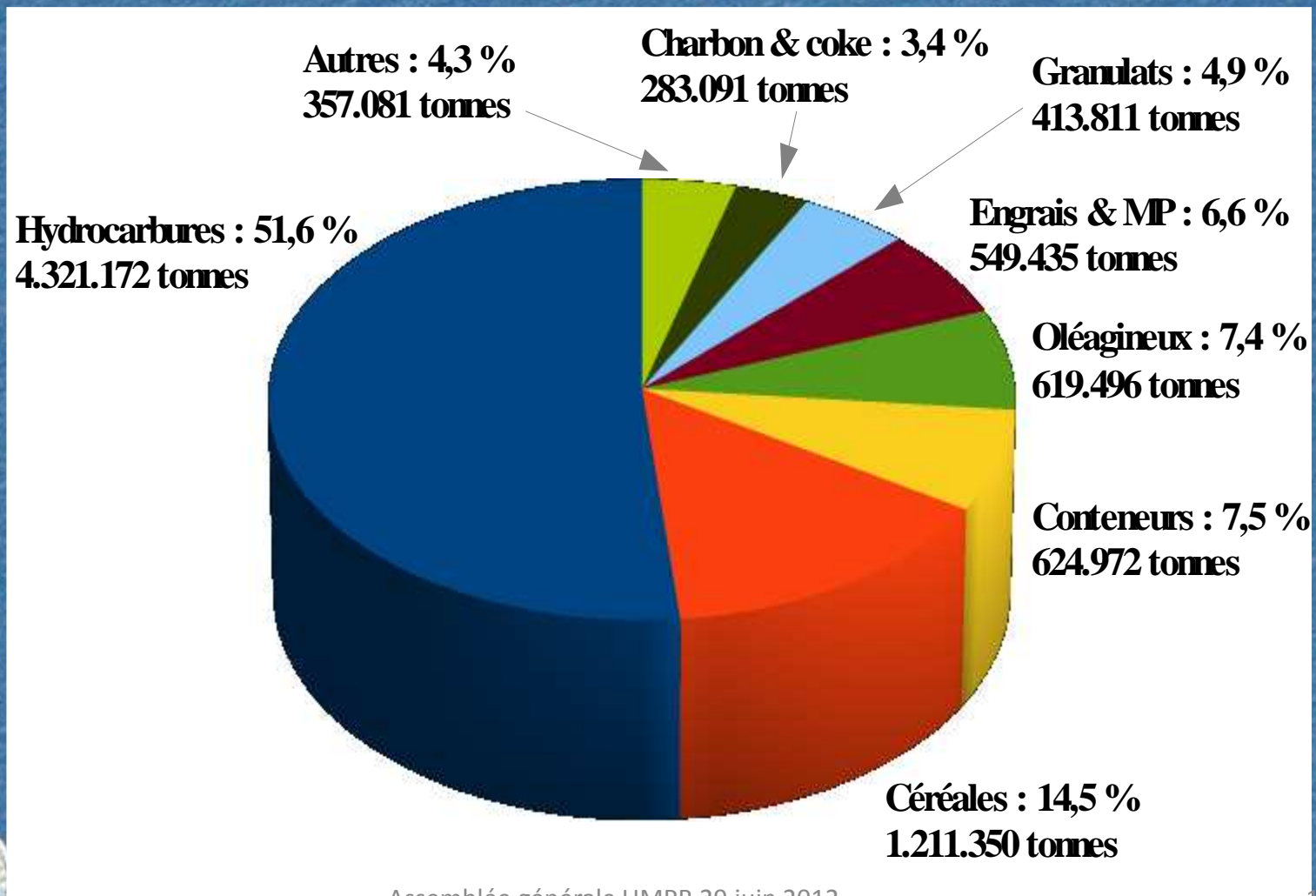
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1283	1224	1226	1304	1285	1260	1197



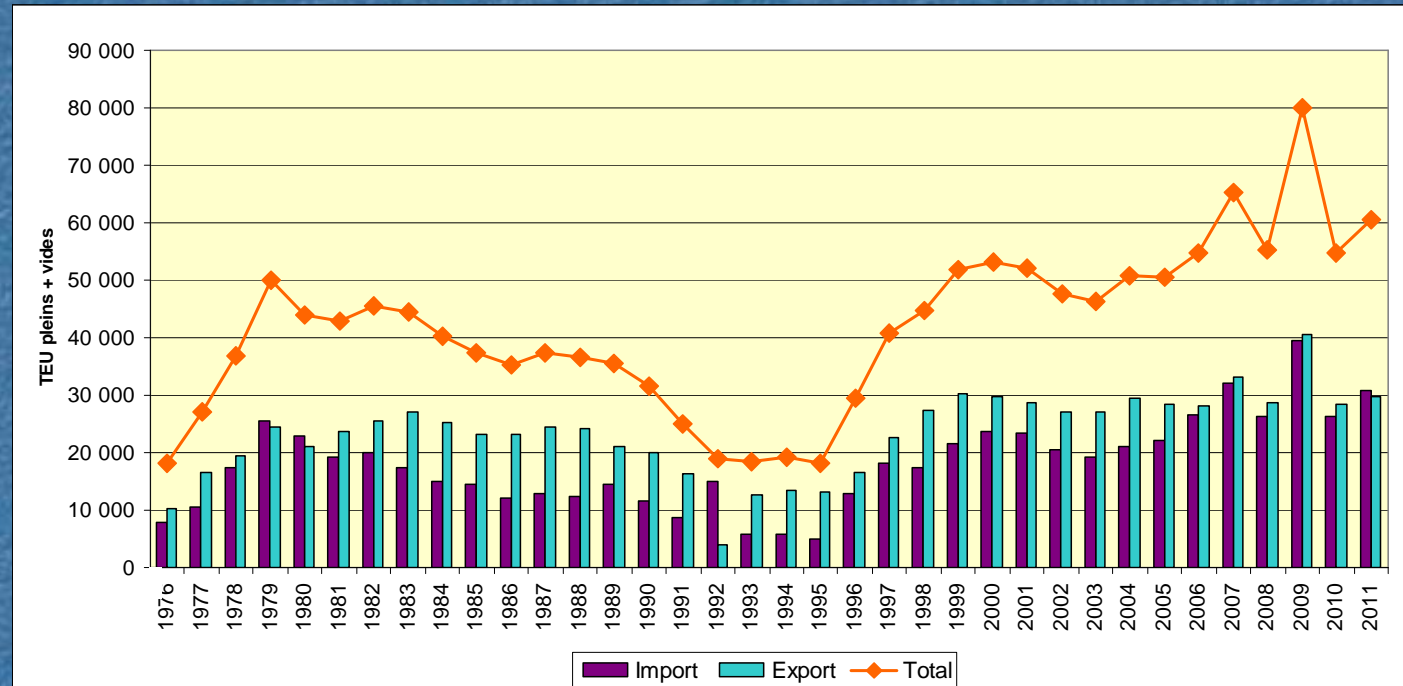
Le port de Bordeaux en 2011 : 8,4 millions de tonnes contre 8,7 en 2010



Un trafic portuaire de 8,4 Mt en 2011



Zoom sur le trafic conteneurs



Un trafic x 3 depuis 1995, et > 50 000 EVP depuis 2006 grâce à la mise en place feeders hebdomadaires à jour fixes (MSC et CMA CGM), en transbordement sur les hubs de Anvers et Le Havre.

Pic à 80 000 EVP en 2009 (impact bois de tempête)

Objectif : continuer à prendre des parts de marché à la route, et actions ciblées vers certains secteurs aquitains (vins par ex).



Trafic à fin mai 2012

Entrées : 2 444 kt + 0,2 %
Sorties : 792,2 kt - 18,6 %

Total : 3 236,2 kt - 5,2 %
Soit une diminution de 176,3 kt

Entrées
75,5 %



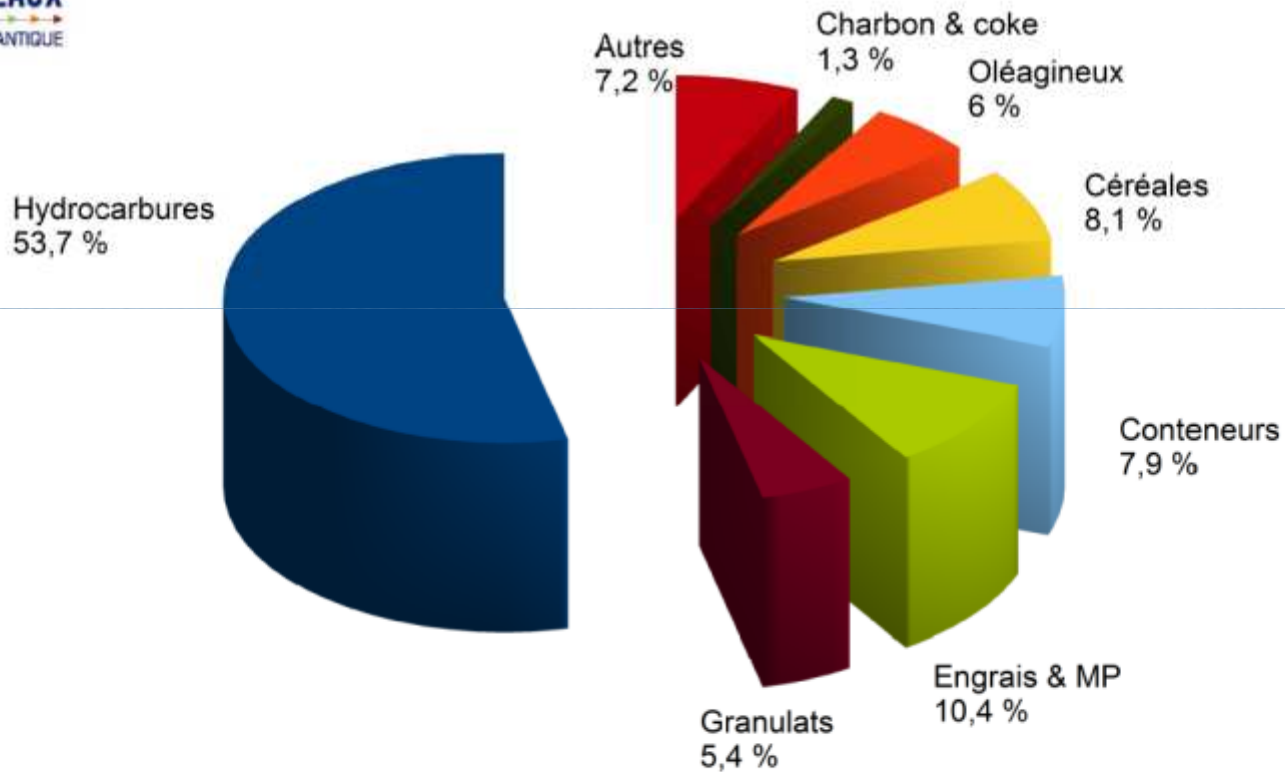
Sorties
24,5 %

Vracs liquides - 0,4 %
Vracs solides - 21,2 %
Autres + 17,1 %

CS 28 juin 2012 ◀



Trafic à fin mai 2012

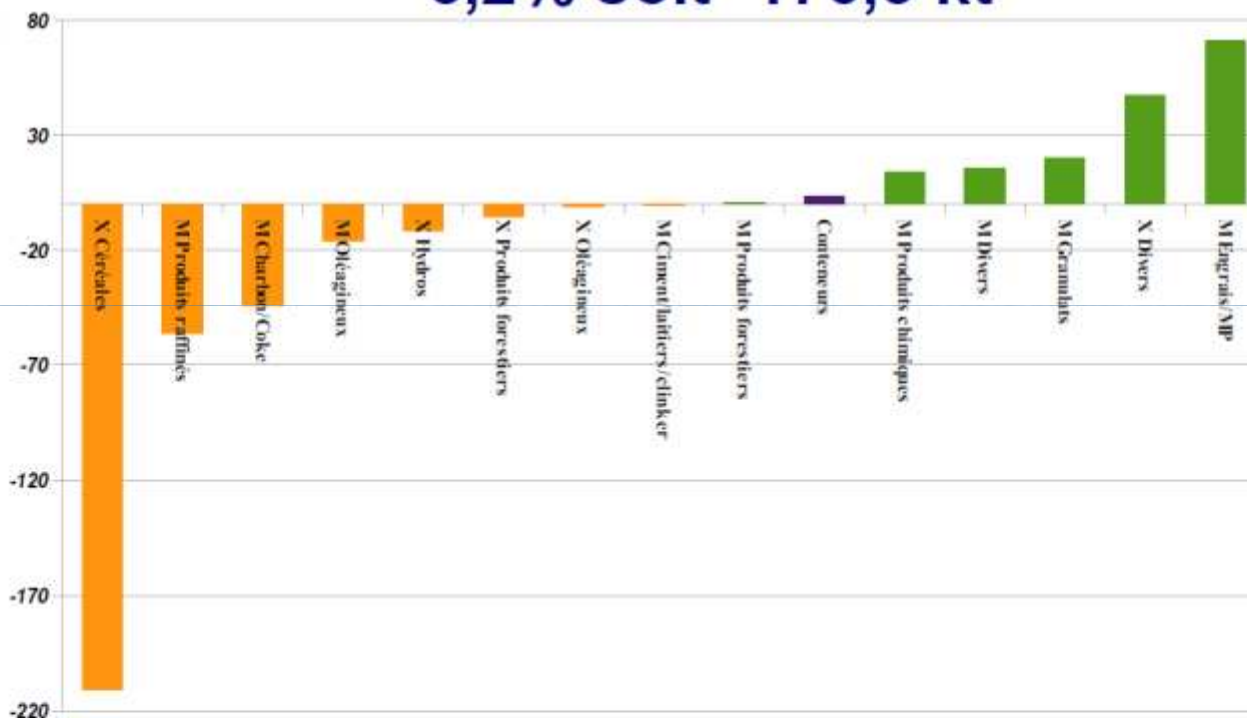


CS 28 juin 2012 ◀



Trafic à fin mai 2012

-5,2% soit -176,3 kt



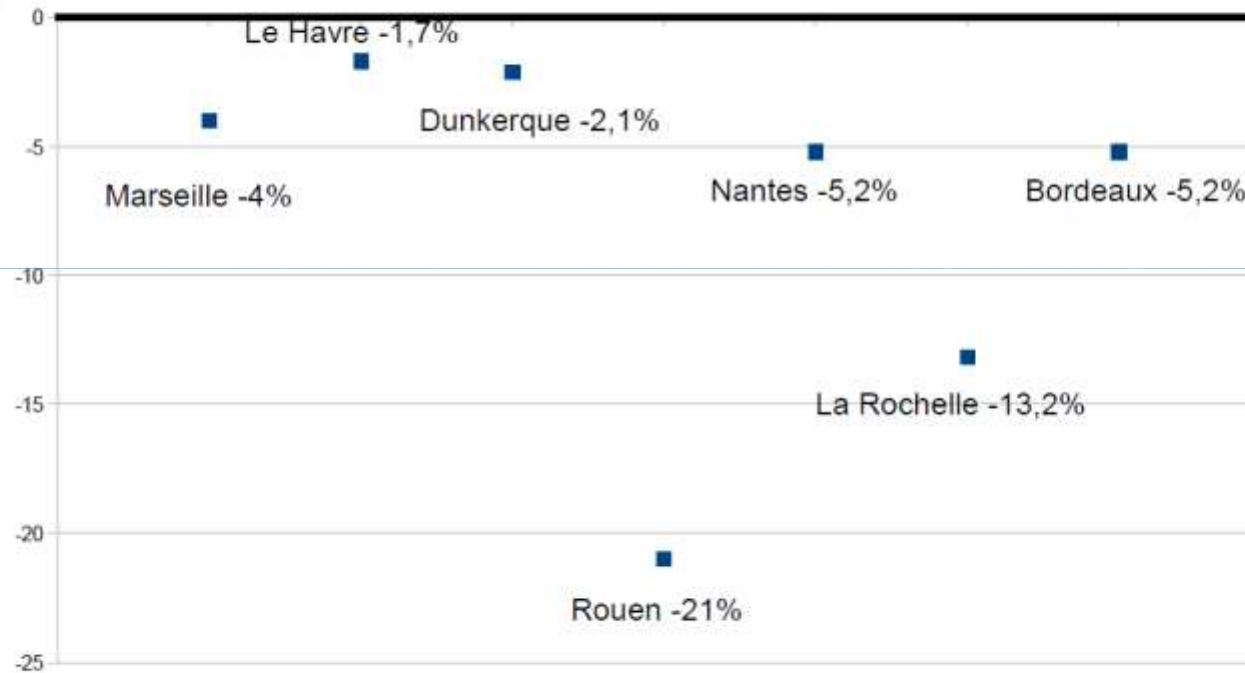
M = imports / X = exports

CS 28 juin 2012 ◀



Trafic à fin mai 2012

Evolution des GPM



CS 26 juin 2012 ◀

La réforme de la manutention



La réforme de la manutention

l'antenne
Les transports au quotidien

Zoom... Pénibilité

L'accord suspendu à des questions techniques

La question-clé de la pénibilité des professions de dockers, grutiers et assimilés devrait bientôt connaître son épilogue. La Fnpd a allégé son mouvement de grève devant les avancées constatées dans ce dossier et l'Umm se dit optimiste quant à sa résolution. D'après l'Union nationale de l'industrie de la manutention dans les ports français, ne reste plus à régler que "des questions techniques très compliquées".

Alors qu'un accord sur la pénibilité était en bonne voie entre les syndicats (dont la Fnpd) et les organisations patronales (l'Umm et l'Union des ports français), le processus avait été interrompu par l'irruption de la réforme des retraites. "Nous avons des incertitudes tant que la loi n'était pas votée", explique **Xavier Galbrun**, le délégué général de l'Umm. "Aujourd'hui, les choses sont clarifiées et nous sommes rassurés". Celui-ci explique que le texte amendé par la commission mixte paritaire du Parlement rend compatible la réforme des retraites avec des accords sur la pénibilité et le maintien du dispositif amianté. Ainsi, "les partenaires sociaux ont toute liberté pour négocier des accords de branche dans le cadre de la loi". Celui sur la pénibilité figurera en annexe de la future convention collective qui a déjà été élaborée par le patronat et les syndicats.

L'obtention par les salariés d'un accord sur la cessation anticipée d'activité est présentée comme le dernier obstacle à la mise en œuvre totale de la réforme portuaire, qui devra être achevée au printemps prochain. L'Umm ne s'avance pas sur un délai de résolution mais rappelle que les sept Grand Ports maritimes n'auront plus le droit d'exploiter les outillages de manutention à compter de deux ans après la validation de leur projet stratégique.

La Fnpd, qui a annulé jeudi son mot d'ordre concernant la grève d'une heure par shift et le week-end, a maintenu le travail "dans le strict respect de la sécurité" et la suppression des heures supplémentaires, shifts de nuit ou shifts exceptionnels. Le syndicat affilié à la Cgt attend encore une exonération de la "taxe Fillon", contribution des entreprises sur les cessations anticipées d'activité, et... le maintien de l'âge légal de départ à la retraite à 60 ans.

Toujours jeudi, **Nicolas Sarkozy** s'est dit "désolé qu'Anvers soit devenu le premier port français" en raison des grèves qui ont paralysé les ports de l'Hexagone cet automne. Selon lui, "plus de conteneurs en provenance de France (ont été traités) sur le port d'Anvers que sur le port du Havre".

F. A.



La réforme de la manutention

La reprise du travail des salariés se précise sur les quais du fleuve

PORT DE BORDEAUX
L'accord national sera signé mercredi après six semaines d'un conflit social tendu

Le chargement et le déchargement des bateaux à quai à Bassens, Le Verdon et Ambès s'est déroulé normalement ce week-end. À la suite de l'accord passé vendredi entre la CGT et l'Union nationale des industries de la manutention, dockers et personnels portuaires (près de 150 personnes au Grand port maritime de Bordeaux) ont décidé de suspendre leur grève. En fait, celle-ci avait été levée des vendredi 11 février en signe d'apaisement et « pour faire place aux négociations », indique Jean-Yves Sanguiniet, secrétaire général de la CGT au port de Bordeaux.

L'accord de vendredi fixe le départ en retraite deux ans plus tôt en raison de la pénibilité du travail et il prévoit la possibilité d'y ajouter une troisième année. « Il s'agit d'un pas historique, la pénibilité est reconnue dans la profession et au-delà de ce qui est prévu dans la réforme des retraites, souligne Jean-Yves Sanguiniet. La profession a fait bouger les lignes. »

Des conséquences multiples
La fin du conflit, commencé au début du mois de janvier, est-elle proche ? « La trame essentielle a été validée, il reste quelques subtilités de rédaction à affiner », précise Jean-Yves Sanguiniet qui a participé la semaine dernière aux quatre journées de négociations. L'accord doit



Ces derniers jours, le port de Bassens a été très affecté par la grève de ses ouvriers. PHOTO ARCHIVES

officiellement être signé mercredi à Paris et sera présenté jeudi aux personnels de la manutention et aux dockers du Grand port maritime de Bordeaux. Depuis l'appel à la grève lancé le 3 janvier, l'activité portuaire était partiellement paralysée. Aucune manutention n'était effectuée entre le vendredi et le lundi, personnels du port et dockers faisant grève à tour de rôle durant ces quatre jours. Le reste de la semaine, le port fonctionnait au ralenti. Avec des conséquences multiples : un cargo de graines de colza, arrivé aux quais de Bassens le 31 décembre n'a pu repartir, complètement déchargé, que début février.

Escales annulées

La direction du port estime qu'une dizaine d'escales ont été annulées à cause de la grève : des bateaux de bois, des porte-conteneurs de CMA-

CGM détournés vers Bilbao ou des ports belges. Des exportateurs ont différé des chargements ou ont opté pour le rail ou la route. Les éléments en béton du pont Bacalan-Bastide sont restés bloqués dans la forme de radoub (cale sèche).

Ces jours derniers, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Bordeaux se disait « très préoccupée » par la situation tandis que l'Union maritime et portuaire – qui regroupe les entreprises utilisatrices du port – mettait en garde contre « une catastrophe ». Dans l'imédiat, nul n'est en mesure de donner un chiffrage même approximatif des conséquences de la grève. Début février, la préfecture a mis en place un dispositif d'urgence avec une « cellule de veille » pilotée par la CCI. À charge pour elle d'évaluer l'impact du conflit.

Michel Monteil



La réforme de la manutention

16 Gironde

MARDI 10 MAI 2011
WWW.SUDOUEST.FR

Port : la tension monte

BASSENS Les grutiers CGT ont brièvement envahi les locaux de la société de manutention Sea Invest

La situation sociale ne s'arrange pas au Grand port maritime de Bordeaux. Le bref envahissement, hier à Bassens, des locaux de la société de manutention Sea Invest par plusieurs dizaines de grutiers témoigne de ce durcissement.

Dans le cadre de la réforme portuaire, l'entreprise privée Sea Invest est l'actionnaire majoritaire de la nouvelle société BAT, créée pour reprendre les grues et les pontons du Port. BAT doit aussi reprendre les 47 salariés en charge de la conduite de ces équipements.

Mais le changement d'employeur bute sur un différend entre la CGT d'un côté, le Port et BAT de l'autre. Le différend porte sur les modalités d'organisation du travail, que BAT souhaite changer.

Retour à l'employeur

BAT, dont nous n'avons pu joindre hier le président Franck Humbert, a écrit la semaine dernière aux salariés en question pour leur faire savoir qu'ils avaient jusqu'à ce mardi soir pour accepter d'être transférés dans les conditions que la nouvelle société souhaite mettre en œuvre. Faute de quoi l'entreprise recruterait ailleurs, ce qui induit implicitement à terme un risque de plan social pour les grutiers du port s'ils refusent cette proposition.

Pas question pour la CGT d'accepter ce qu'elle qualifie de « diktat ».



PHOTO ARCHIVES STEPHANE LARQUE

Dans ces conditions, les grutiers sont allés hier, selon l'expression de Cyrille Mauran, secrétaire du syndicat, « rendre le courrier qu'ils avaient reçu ». En fait, ils ont roulé les lettres en boule et les ont jetés dans les locaux de Sea Invest, où ils avaient pénétré. Un peu avant cette brève action, la CGT avait diffusé un communiqué vibrant à l'encontre du Port, où elle rappelait notamment « la fermeture totale actuelle du terminal du Verdon pour faute d'investissement et de suivi de maintenance ».

Paradoxalement, aucun préavis de grève n'a été déposé à ce jour. Mais, entre la CGT et les manutentionnaires, il semble y avoir une opposition de principe, qui fait craindre à des acteurs de la place qu'on aille très vite dans le mur. On saura sans doute cette semaine s'il peut en aller différemment.

B.B.

Eolien au Verdon : Bussereau reedit non

ESTUAIRE Le président du Conseil général de Charente-Maritime, vivement critiqué par le maire du Verdon, maintient son opposition

BERNARD BROUSTET

b.broustet@sudouest.fr

Le courroux suscité en Gironde par l'opposition de Dominique Bussereau à la création éventuelle d'une zone d'essais d'éoliennes accolée à un site d'assemblage, ne fait pas fléchir le président UMP du Conseil général de Charente-Maritime. « Je ne suis pas opposé à un projet de développement industriel au Verdon », a déclaré Dominique Bussereau à « Sud Ouest ». « Quand j'étais secrétaire d'État aux Transports, j'ai installé un comité stratégique pour le développement de l'avant-port. Et je n'ai rien contre l'Aquitaine, puisque j'ai défendu avec Jean-Pierre Raffarin l'idée d'une grande région Aquitaine-Poitou-Charentes, qui aurait Bordeaux pour capitale. »

Pour ce qui est du projet actuel du Verdon, l'ancien ministre affirme avoir entendu parler à l'origine d'« une éolienne de temps en temps ». Mais on nous annonce plusieurs éoliennes de très grande taille qui pourraient être installées en même temps. « Les habitants des Chartrons ou des allées de Bourmy n'aimeraient guère, je pense, avoir ce type de paysage en face de leur villa du bassin d'Arcachon ».

Les arguments de Dominique



Bussereau Interpellé hier par les élus du Verdon. PHOTO ARCHIVES A.L.

Bussereau n'ont pas convaincu les élus du Verdon, dont certains l'ont rencontré hier à La Rochelle lors d'une réunion sur le futur parc naturel marin. Une vive algarade l'a opposé à Gérard Barbé, adjoint au développement économique. Elle a donné lieu à des excuses de sa part. Et le maire Jacky Bidault considère l'incident clos. En revanche, l'édile du Nord-Médoc est en total désaccord avec Dominique Bussereau.

« Le Médoc aux Médocains »

Rappelant que le projet du Verdon, potentiellement porteur d'emplois, a fait l'objet d'un vote unanime du

Conseil municipal, et d'un engagement « sans équivoque » de l'État, Jacky Bidault estime qu'« il n'est pas supportable d'entendre des voix s'élever contre cette opération » au-delà de l'estuaire. Comme si certains avaient le droit de vie ou de mort sur notre Médoc. « J'usqu'à preuve du contraire », proteste-t-il, « le Médoc appartient aux Médocains. Le Verdon, le Nord-Médoc en général ne seront pas sanctuarisés. Il est temps que tous nos grands élus... et en premier lieu M. Juppé s'engagent à soutenir ce projet qui fait du développement de ces énergies nouvelles une priorité ».



La réforme de la manutention

Bordeaux Des négociations et des avancées

Après avoir annoncé qu'il cesserait, le dimanche 15 mai, sa prestation de conduite et de maintenance des outillages de manutention (*« le marin » du 13 mai*), le grand port maritime de Bordeaux a prolongé le contrat jusqu'au vendredi 20 mai. Il n'y a donc pas eu d'arrêt de l'exploitation des engins de manutention.

Le délai a aussi permis l'ouverture, le lundi 16 mai, de négociations entre la société Bordeaux atlantique terminal (BAT), propriétaire de l'outillage, et la CGT. Le secrétaire général de la Fédération nationale des ports et docks, Tony Hautbois, a même fait le déplacement.

Menées par Franck Humbert, directeur de Sea-invest Bordeaux et président du BAT, et Cyril Mauran, responsable syndical CGT à Bordeaux, les négociations, qui ont duré deux jours, ont permis, semble-t-il, de faire un pas en avant vers le transfert des salariés du GPMB

vers BAT. **« Nous avons abouti à un accord de principe concernant l'organisation du travail, sa durée et les rémunérations »,** indique Franck Humbert. **« Il y a encore certains points importants à revoir mais ils ne sont pas de nature à rompre les négociations »,** a cependant précisé Alexandre Guillot, secrétaire général adjoint de la CGT à Bordeaux.

Les deux parties ont convenu de se revoir en début de semaine et ont demandé au GPMB de poursuivre la prestation de conduite de l'outillage jusqu'au 31 mai. Si un accord est conclu, il ne restera plus alors qu'à ratifier les conventions de détachement avec le GPMB. L'établissement assure que les salariés du port qui seront transférés vers BAT pourront être affiliés à la caisse de prévoyance des salariés du port. Un point qui faisait blocage.

Loïc FABRÈGUES



La réforme de la manutention



La réforme de la manutention

4 - Lundi 6 Juin 2011

l'antenne
les transports au quotidien

En hausse

Le monde a commencé à sortir de sa récente crise financière, avec une production manufacturière qui a progressé de 6,5 % au premier trimestre de cette année par rapport à la même période de 2010, selon les chiffres donnés par l'Onudi. La croissance a été alimentée essentiellement par une augmentation de 11,5 % de l'activité dans les pays émergents, avec une production en progression de 15 % pour la Chine, a indiqué l'Organisation des Nations unies pour le développement industriel. La production manufacturière des pays industrialisés n'a en revanche grimpé que de 4,4 % au cours du premier trimestre, avec une forte poussée de 7,1 % observée aux États-Unis. La France, l'Allemagne et la Grande-Bretagne "ont aussi enregistré un essor significatif de la production manufacturière", contrairement à la Grèce (- 6,9 %), au Portugal et à l'Espagne, qui ont enregistré une croissance marginale de moins d'1 %.

Réaction...

Bordeaux

Réforme : L'Union maritime demande la nomination d'un médiateur

Selon l'Union maritime et portuaire de Bordeaux (UMPB), le port girondin est bloqué depuis le 1^{er} juin. La réforme portuaire bute en effet sur le détachement des personnels employés par le Grand Port maritime de Bordeaux (GPMB) vers les entreprises privées de manutention. La fédération des sociétés de la place portuaire bordelaise accuse "l'établissement public portuaire en charge de mener à bien la réforme" de s'être "montré incapable de le faire". À ses yeux, "ceci a pour conséquence immédiate l'arrêt des lignes maritimes et le blocage de l'économie régionale autour du port". L'UMPB ajoute : "Les entreprises dépendant de l'activité portuaire sont prises au piège, leurs salariés pris en otage et les emplois menacés".



L'Union maritime demande "expressément et avec force, d'une part, la reprise immédiate des opérations de manutention portuaire et, la nomination par l'État d'un médiateur".

Bordeaux est le seul des sept grands ports maritimes de métropole où la réforme n'a pas encore pu entrer en vigueur. Alors que les opérations de détachement de main d'œuvre vers les entreprises privées ont pu être entamées partout ailleurs, la situation sociale est toujours bloquée sur la place bordelaise suite à un échec des discussions locales sur l'organisation du travail des salariés de la manutention portuaire au sein de l'entreprise Bordeaux Atlantique Terminal (BAT). Un retard qui commence à échauffer les esprits chez les acteurs de la communauté portuaire locale qui préfère demander à l'État d'avoir recours à la nomination d'un médiateur de la République afin de trouver une issue au dossier.

En baisse

Les prix du blé ont continué de chuter mercredi à Chicago. Selon Bill Nelson, de Doane Advisory Services, le marché a continué de réagir à l'annonce samedi par le gouvernement russe que le pays allait lever le 1^{er} juillet son embargo sur les exportations de céréales. Cet embargo avait été adopté en août 2010 en raison de la sécheresse qui dévastait les cultures du pays, l'un des premiers exportateurs mondiaux de blé. "C'était attendu, mais la date du 1^{er} juillet a surpris. Le marché s'attendait plutôt à septembre, une fois la moisson terminée", a commenté l'expert. Par ailleurs, "l'Europe bénéficie de précipitations. Les nouvelles se font moins haussières" pour les prix du blé, a-t-il ajouté.

Pagaille

Les cheminots de Sao Paulo ont paralysé jeudi toutes les lignes de trains de banlieue pour réclamer des hausses

La réforme de la manutention

Le port dans l'impasse

BASSENS Faute d'accord sur la réforme de la manutention, le vide juridique met le port à l'arrêt

MICHEL MONTIEL

Depuis que s'est levé le port de Bordeaux en France, les départements ont été chargés de la manutention des marchandises. La situation de Biscage en fait un cas à part. Le port de Biscage est géré par le syndicat d'initiative de Biscage (SIB), qui a demandé à l'État de soutenir sa gestion. L'État assure également l'entretien des quais et des pontons, mais les travaux de manutention sont assurés par des entreprises privées. Les entreprises de manutention sont des sociétés à responsabilité limitée (SARL). À l'origine de ces sociétés étaient les sociétés de Biscage, mais elles ont été remplacées par des sociétés de Biscage. Les deux grandes entreprises de manutention sont les sociétés « Biscage 1 » et « Biscage 2 ». Elles sont gérées par des sociétés de Biscage. Les deux grandes entreprises de manutention sont les sociétés « Biscage 1 » et « Biscage 2 ». Elles sont gérées par des sociétés de Biscage.

Situation délicate Le port de Biscage est géré par le syndicat d'initiative de Biscage (SIB). Le SIB est une société à responsabilité limitée (SARL) qui a demandé à l'État de soutenir sa gestion. L'État assure également l'entretien des quais et des pontons, mais les travaux de manutention sont assurés par des entreprises privées. Les entreprises de manutention sont des sociétés à responsabilité limitée (SARL). À l'origine de ces sociétés étaient les sociétés de Biscage, mais elles ont été remplacées par des sociétés de Biscage.

Les entreprises de manutention sont des sociétés à responsabilité limitée (SARL). À l'origine de ces sociétés étaient les sociétés de Biscage, mais elles ont été remplacées par des sociétés de Biscage.

Le port de Biscage est géré par le syndicat d'initiative de Biscage (SIB). Le SIB est une société à responsabilité limitée (SARL) qui a demandé à l'État de soutenir sa gestion. L'État assure également l'entretien des quais et des pontons, mais les travaux de manutention sont assurés par des entreprises privées. Les entreprises de manutention sont des sociétés à responsabilité limitée (SARL). À l'origine de ces sociétés étaient les sociétés de Biscage, mais elles ont été remplacées par des sociétés de Biscage.



Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt.

Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt.

Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt.

Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt. Les grues à bras articulés, les grues sont à l'arrêt.



Les grutiers bordelais défendent leur régime

NEGOCIATION Elle bute sur le maintien, après 2012, du système actuel de protection sociale

La détermination des grutiers bordelais de défendre leur régime de protection sociale est le résultat d'une négociation difficile. Les grutiers bordelais ont obtenu un accord de protection sociale qui leur permet de continuer à travailler dans le port de Bordeaux. L'accord de protection sociale est le résultat d'une négociation difficile. Les grutiers bordelais ont obtenu un accord de protection sociale qui leur permet de continuer à travailler dans le port de Bordeaux.

La détermination des grutiers bordelais de défendre leur régime de protection sociale est le résultat d'une négociation difficile. Les grutiers bordelais ont obtenu un accord de protection sociale qui leur permet de continuer à travailler dans le port de Bordeaux. L'accord de protection sociale est le résultat d'une négociation difficile. Les grutiers bordelais ont obtenu un accord de protection sociale qui leur permet de continuer à travailler dans le port de Bordeaux.



Le trafic des conteneurs est bloqué.

Le trafic des conteneurs est bloqué. Le trafic des conteneurs est bloqué. Le trafic des conteneurs est bloqué. Le trafic des conteneurs est bloqué.

Assemblée générale UMPB 25 Juin 2011



La réforme portuaire

Bordeaux Les grues ont repris du service

Sans personnel dans les grues depuis le 1^{er} juin (« le marin » de la semaine dernière), le grand port maritime de Bordeaux (GPMB) a retrouvé une activité normale le mardi 7. Décidé lundi 6 juin, lors d'une réunion au ministère des Transports, ce redémarrage de l'outillage pourrait être l'ultime épisode du feuilleton de la réforme portuaire sur Bordeaux. Jeudi, à l'heure où nous mettons sous presse, partenaires sociaux et représentants de la société Bordeaux Atlantique Terminal (BAT), propriétaire de l'outillage, étaient en effet réunis en vue de ratifier l'accord collectif.

Dans la foulée, il était prévu de signer les conventions tripartites de détachement qui doivent sceller le transfert de 47 salariés du GPMB vers la société BAT. « Je ne vois pas pourquoi nous ne signerions pas », déclarait Marie-Luce Bousseton, la directrice générale du GPMB, à la veille de la journée décisive. **Mais nous sommes trois alors...** »

Dans les arguments en faveur d'un accord figurait le rapprochement entre le GPMB et BAT qui avaient pourtant, selon un proche du dossier, onze points de divergences. Parmi eux se trouvaient la réparation des outillages défectueux et l'affiliation de BAT à la caisse de prévoyance du port.

Concernant les engins, il a notamment été convenu que le GPMB mènerait à bien les travaux sur le portique 201 du



Stoppées le mercredi 1^{er} juin, les grues sur le port de Bordeaux ont redémarré le 7 au matin.

Verdon. Quant au maintien de BAT dans le régime, « le GPMB a garanti les prestations individuelles à cotisations équivalentes à la fois pour les salariés et pour l'employeur », selon un membre de la direction du port.

LA DIRECTRICE QUITTE LE PORT

Dans la catégorie des points qui pouvaient encore remettre en cause tout accord se trouvait, pour l'essentiel, l'absence de confirmation ministérielle d'une affiliation de BAT à la caisse de prévoyance après le 31 décembre 2012. « On nous a promis ce document, on l'attend », a indiqué Cyril Mauran, le

secrétaire général de la CGT des grutiers à Bordeaux.

Sans aucun lien avec ce retard dans l'application de la réforme, il a été annoncé, le mardi 7 juin, au ministère de tutelle du GPMB, le départ de Marie-Luce Bousseton de ses fonctions à la tête du port. Un départ que l'intéressée confirme pour le vendredi 10 juin au soir. « C'était prévu de longue date. Je pars pour me rapprocher de ma famille qui est sur Paris. »

Depuis de longs mois, la communauté portuaire avouait que depuis l'abandon du projet de terminal méthanier au Verdon une fissure s'était ouverte entre elle et la direction du port.

Loïc FABRÈGUES

La réforme de la manutention

BORDEAUX

La directrice du GPMB quitte ses fonctions

Directrice du Grand Port maritime de Bordeaux (GPMB) et présidente du directoire de l'établissement public depuis mars 2009, **Marie-Luce Bousseton** a confirmé quitter ses fonctions dès aujourd'hui.

Si d'aucuns y voient un lien de cause à effet avec sa gestion de la réforme portuaire, et de la crise récente avec l'Union maritime et portuaire de Bordeaux (UMPB) entraînant le blocage du port durant près d'une semaine, l'intéressée dément tout lien avec le calendrier de la réforme et évoque des raisons personnelles : *"Mon départ est prévu depuis la fin de l'année dernière. Je déménage en région parisienne, où je prendrai de nouvelles fonctions. J'espérais mener à bien la réforme portuaire dans des délais plus courts mais des raisons personnelles font que je ne peux exercer mon mandat au-delà du*

10 juin", a-t-elle confié. Les conventions tripartites entre le port, le manutentionnaire BAT et le personnel, qui encadrent le transfert des 47 grutiers et dépanneurs de l'établissement public à l'opérateur privé sont toujours en instance de signature.

Évoquant un poste à l'activité *"intense"*, elle a déclaré *"avoir essayé de porter les ambitions d'un port dont les capacités de développement liées à la croissance démographique et économique de la région bordelaise sont évidentes"*.

Elle n'a pas donné d'informations concernant son successeur dont, à ses dires, *"la nomination devrait intervenir très vite"*. Selon des sources émanant du milieu portuaire, il pourrait s'agir d'un représentant du secteur autoroutier.

Morgan BAILLON

La réforme de la manutention

BORDEAUX

La réforme portuaire accoste enfin au GPMB

La réforme portuaire a abouti au Grand Port maritime de Bordeaux. Dans un contexte particulièrement tendu ces dernières semaines, les conventions tripartites ont (enfin) été signées dans la nuit de jeudi 9 à vendredi 10 juin, puis dans la matinée du 10 respectivement par le GPMB et BAT (Bordeaux Atlantique terminal, le manutentionnaire) ainsi qu'individuellement par les 47 grutiers et dépanneurs concernés. Ces personnels sont donc désormais officiellement employés par l'opérateur privé BAT, société créée pour les besoins de la réforme et détenue par SEA INVEST (activité de shipping, 65 % du capital), par le GPMB (30 %) ainsi que par BALGUERIE (transports et logistique, 5 %).

Le port comme l'Union maritime et portuaire de Bordeaux (UMPB) se félicite de cet accord, mais leurs réactions en disent long sur le bras de fer qui les a opposés : par exemple, le premier fait état de "sa volonté permanente d'aboutir dans les

négociations qu'il a conduites" tandis que le second souligne "l'efficace intervention de la Direction générale des transports du ministère de l'Écologie (...) [qui] a permis de surmonter les derniers blocages et de parvenir à l'aboutissement de cette réforme". Certes, tous deux veulent désormais envisager l'avenir sous des perspectives de développement, de paix sociale et de compétitivité... Mais, signe du récent conflit et du climat de méfiance qui règne encore aujourd'hui, le port "entend, plus que jamais, continuer à jouer son rôle de promotion du port et de développement des activités industrielles et logistiques" et l'UMPB "entend que la communauté qu'elle représente soit étroitement associée aux décisions que prendront l'État, les collectivités et le Grand Port maritime pour l'avenir du port de Bordeaux".

Morgan BAILLON

La réforme de la manutention

Désormais réformés, les ports espèrent restaurer leur crédibilité et leur activité

Les 900 grutiers et portiqueurs de Marseille, du Havre ou encore de Rouen... sont désormais sous l'autorité d'entreprises privées

En vigueur depuis les premiers jours de juin au terme de presque trois années d'après négociations, la réforme portuaire engage une nouvelle donne, mais pas encore un nouveau départ. Confirmé par l'accord du 15 avril conclu avec la CGT, le passage sous l'autorité d'entreprises privées des 900 grutiers et portiqueurs de Marseille, du Havre, de Rouen, de Saint-Nazaire, de La Rochelle, de Bordeaux et de Dunkerque doit permettre aux ports français d'en finir avec leur « manque de fiabilité sociale ». Comprendre, leur spécialité de grèves à répétition.

Du côté de la CGT comme du patronat, on reconnaît que l'avenir de la réforme dépendra de la capacité à regagner des parts de marché significatives sur les ports de la

mer du Nord et de la Méditerranée. Autant de destinations où sont débarquées près de la moitié des marchandises acheminées vers la France par voie maritime.

Priorité politique, la réforme des ports a acheté la paix sociale mais en y mettant les formes. La prise en compte de la pénibilité dans le calcul de droits à la retraite, sur laquelle achoppait l'accord, a été résolue en contournant habilement les principes de la réforme générale des retraites qui venait d'être adoptée.

Le gouvernement n'a accepté d'avancer que de deux ans l'âge de départ – au nom du respect des règles de droit commun instaurées en 2010 – mais accepté une « anticipation additionnelle » permettant de partir trois ans avant la limite

légale. En outre, le passage des personnels concernés vers le secteur privé – avec une garantie d'emploi de quatorze ans – a donné lieu au versement de confortables « primes de transfert », d'au moins 12 000 euros brut par salarié.

La CGT, même si elle rappelle qu'elle n'était pas demandeuse d'un tel départ de la manutention vers le privé – réalisé depuis 1992 et sans heurts pour les dockers – évoque « un accord historique sur la pénibilité ». « Le dialogue social devrait entrer dans une phase beaucoup plus sereine, c'est évident », admet ainsi Tony Hautbois, secrétaire général de la Fédération des ports et docks. « Tout dépendra des trafics nouveaux que les ports seront en mesure d'attirer », ajoute-t-il toutefois.

« Le nouveau paysage est prometteur mais les choses ne seront pas forcément faciles ; pour réussir, il faut impérativement retrouver des volumes et cela nécessite de regagner la confiance des chargeurs et des armateurs », estime de son côté Christian Paschetta, président de l'Union nationale des industries de manutention (UNIM).

Les règles du jeu ont changé

Le passage au secteur privé des quelque 2 000 portiqueurs et grutiers permet de répartir le personnel et de fixer les horaires avec davantage de souplesse. « Cela change beaucoup de choses dans l'organisation du travail », fait valoir Laurent Castaing, président du directoire du Grand Port maritime du Havre (GPMH). Selon lui,

« les premières mesures de productivité sont bonnes – presque meilleures qu'avant l'entrée en vigueur de la réforme ».

Au Havre, où l'objectif est de doubler le trafic de conteneurs d'ici 2020 comme l'activité d'importation-exportation de véhicules neufs d'ici 2015, un groupe de travail paritaire s'est constitué pour formaliser le principe du recours prioritaire au dialogue. En cas de conflit, la grève ne devrait intervenir qu'en dernière extrémité. « Pour Le Havre, donner de telles garanties de fiabilité sociale serait un argument commercial fort », considère M. Castaing.

A Marseille, on tente aussi de rebondir sur la réforme. L'autorité portuaire cherche à mobiliser l'ensemble des acteurs économiques

autour d'une vaste opération de communication à destination des chargeurs « afin de leur expliquer que les règles du jeu ont changé ».

« J'ai bon espoir que début 2012, nous commencerons à remonter la pente », assure Jean-Claude Terrier, directeur général du Grand Port maritime de Marseille (GPMM), qui se réjouit de la prochaine entrée en service de nouveaux terminaux méthaniers et de conteneurs à Fos-sur-mer (Bouches-du-Rhône).

En attendant que ces perspectives se concrétisent, la fréquentation des ports français fait grise mine. Pénalisé par la multiplication des grèves tournantes au premier trimestre, le bilan de l'année en cours devrait se situer à un niveau inférieur à celui de 2010. ■

Jean-Michel Normand

L'état préoccupant de l'outillage transféré

Bordeaux

Situation de crise au Verdon

L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux a lancé un cri d'alarme pour demander la réouverture du terminal du Verdon où aucun navire n'escale plus depuis 18 semaines en raison d'avaries sur deux portiques. Principalement touchée, la compagnie MSC a dû ainsi transférer son activité sur Bassens. « Le terminal de Bassens n'est pas fait pour accueillir deux armateurs simultanément. Cette situation ne peut plus durer. Le port de Bordeaux, qui a en charge la maintenance de l'outillage, s'était pourtant engagé à réparer les portiques du Verdon », indique Henri-Vincent Amoureux de l'UMPB.

À la demande de Stephan Frijbers, dirigeant de MSC France, une réunion de crise s'est tenue le 3 août entre les principaux opérateurs du Verdon, le GPMB, la société de maintenance BAT et l'UMPB. Le port de Bordeaux s'est engagé à la remise en service d'un des portiques d'ici la fin du mois, à entamer la réparation du second portique et à mener des études pour le transfert d'une grue mobile au Verdon. Dans un communiqué, l'UMPB demande que les pouvoirs publics valident rapidement l'arrivée de Christophe Masson afin qu'il puisse travailler prioritairement sur ce dossier. **Marianne Peyri**

Christophe Masson, nouveau directeur du GPMB

Lors d'une réunion extraordinaire, le 19 juillet, les membres du conseil de surveillance ont donné un avis favorable, à l'unanimité moins une voix, à la nomination de Christophe Masson en tant que président du directoire du GPMB. Ingénieur des ponts, eaux et forêts, Christophe Masson, 44 ans, était depuis 2006 responsable de la mission Charles de Gaulle Express, projet de liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport de Reissy, à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. Selon le GPMB, « son arrivée, qui coïncide avec la mise en œuvre opérationnelle de la réforme portuaire à Bordeaux, sera pour Christophe Masson l'occasion d'accompagner le GPMB dans cette étape décisive, en privilégiant un développement durable de l'outil portuaire et des activités logistiques et industrielles qui y sont associées ». Christophe Masson devrait entrer en fonction officiellement à la fin de l'été. D'ici là, l'intérim est assuré par Étienne Naudet, directeur de l'aménagement et de l'environnement. Marie-Luce Bousseton, directrice du GPMB, avait démissionné en juin pour des motifs personnels.

Ça bouge à Dunkerque

Martine Bonny, directrice du Grand port maritime de Dunkerque (GPMD), devait quitter ses fonctions dans un proche avenir. Elle a été nommée inspecteur général. Elle est à la tête du GPMD depuis septembre 2008 et avait alors succédé à Jean-Claude Terrier appelé de son côté à rejoindre la direction du port de Marseille. De 2004 à 2008, Martine Bonny a dirigé le port de Rouen, étant alors la première femme à devenir directrice d'un port autonome en France. Âgée de 62 ans, elle est diplômée de l'École nationale de l'administration (ENA), promotion 1979.

...notamment au Verdon...

Terminal : les portiques toujours à l'arrêt

LE VERDON Le principal utilisateur du site tire le signal d'alarme. Un portique pourrait fonctionner fin août

Ça commence à tourner au cauchemar. Ça fait dix-neuf semaines maintenant que le terminal porte-conteneurs du Verdon est à l'arrêt. Plus aucun bateau ne peut s'y arrêter. Ce qui contraint le principal utilisateur du site, l'armateur italien MSC, à remonter l'estuaire jusqu'à Bassens. Avec toutes les conséquences matérielles et financières qui en découlent.

Les raisons de cette situation sont tout à fait étonnantes, en tout cas bien difficiles à comprendre sur un site portuaire normalement en activités et en théorie « suivi de très près ».

Pour mémoire, un premier portique a rencontré des difficultés en fin d'année dernière. Il a été mis à l'arrêt et des opérations lourdes de maintenance ont été envisagées. C'est là que, fin mars, un nouveau problème a surgi : le second portique a rencontré des difficultés techniques. Il a fallu l'interdire à son tour.

On pouvait penser alors que le premier portique allait reprendre du service. Eh bien non ! Il n'était pas réparé. Ce qui fait que l'activité du terminal a été totalement stoppé.

Une reprise... ratée

Quatre mois et demi ont passé et rien n'a bougé depuis ! Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) affirme pourtant avoir tout fait pour activer les choses. Et ce, malgré le passage officiel des portiques sous le contrôle de la société BAT le 3 mai.

Ce passage de relais n'a rien à voir

avec les incidents. Il était prévu bien avant. Devant céder à la nouvelle société, un matériel fonctionnant parfaitement, le port se charge logiquement de toutes les réparations.

« La semaine dernière, nous pensions sincèrement que nous allions arriver au bout du tunnel », indiquait hier matin le Port de Bordeaux : « Un portique a été remis en service lorsque de nouveaux problèmes ont été constatés. Des vibrations anormales au niveau des quais. Il a fallu reprendre les travaux. »

Des engagements

La situation devenant préoccupante, une réunion de crise s'est tenue le 3 août au port.

L'Union maritime et portuaire de Bordeaux assistait à cette réunion et fait part de son mécontentement. « Nous avons demandé au GPMB de prendre des engagements forts

pour régler le problème. la MSC est trop pénalisée », indique Henri-Vincent Amoureux, directeur de l'Union maritime : « Des engagements ont été pris ; nous attendons pour voir. Nous ne manquerons pas de réagir s'ils ne sont pas tenus. »

Selon le port, les réparations nécessaires vont être réalisées cette semaine et la semaine suivante. Si tout va bien, le portique défaillant pourrait reprendre du service aux alentours du 20 août. Le port a aussi donné son accord pour soutenir la mise en place d'une grue mobile sur le quais pour servir de réserve au cas où.

Pour le second portique, en revanche, il faudra patienter. Selon le Port, les travaux ne pourront pas se réaliser avant le début de l'année prochaine. Donc, six mois encore ici à attendre.

Jean-Paul Vigneaud

...notamment au Verdon...

Après cinq mois d'arrêt, le terminal reprend du service

LE VERDON Le portique 202 est enfin réparé. Les porte-conteneurs de MSC peuvent de nouveau y accoster. Un soulagement au port

Tout vient à qui s'attendre, dit-on. Certes mais dans le cas présent l'impatience a bien souvent frôlé la colère.

Comme nous le rappelions dans notre édition du 10 août, cela fait vingt semaines que le terminal du Verdon était totalement à l'arrêt. Les conséquences d'une série de coups de malchance. L'obligation de stopper un premier portique à la fin de l'année dernière (avec de lourdes opérations de maintenance à la clé)

puis l'arrêt tout aussi subit du second portique à la fin du mois de mars, avec l'impossibilité totale de trouver une solution. Autant dire la paralysie totale du terminal.

Tout semblait vouloir s'arranger ce début août avec la réouverture annoncée du portique 202 lorsque de nouveaux désordres ont été constatés. Des vibrations inquiétantes, ce qui laissait penser que les réparations n'étaient pas terminées. De nouveaux tests ont été réalisés au niveau des rails de l'avant et arrière-bec de portique. Rien de grave, mais il fallait encore quelques petits travaux et réglages. Ce qui a été fait la semaine dernière.

De nouveaux essais ont eu lieu le 12 août et, hier, le grand port maritime de Bordeaux était tout heureux d'annoncer la réouverture du terminal. Une bonne nouvelle ac-

cueillie avec joie et soulagement, celle-ci permettant à la MSC (Méditerranéan Shipping Company) de réutiliser les installations.

La MSC est le seul gros utilisateur du site. Avec ses 444 navires porte-conteneurs, elle est le numéro 2 mondial du transport maritime conteneurisé.

Les activités de la société sont en progression constante. En Gironde comme ailleurs. Elle assure la ligne Bilbao - Le Verdon - Anvers et fait étape dans l'estuaire une fois par semaine. Toujours fidèle au rendez-vous. Tellement qu'elle a accepté les problèmes rencontrés jusqu'à remonter l'estuaire pour déposer et prendre ses conteneurs à Bassens. Dix heures de plus sur l'eau, l'obligation de faire appel aussi au service pilotage soit beaucoup de temps perdu et des frais supplémentaires.



Les porte-conteneurs vont de nouveau s'arrêter ici. PHOTO ORMAS

Début août, ses dirigeants ont fait par de leur impatience, de leur crainte aussi qu'un nouvel arrêt survienne dans l'avenir.

Pour répondre au souhait de la société, une grue mobile a été pré-

vue pour faire face à une éventuelle nouvelle panne. En attendant la réparation du second portique qui, elle, devrait être terminée au début de l'année prochaine.

J.-P. V.

Retrouver la fiabilité

»» BORDEAUX

Entretien avec Henri-Vincent Amaourex, directeur de l'Union maritime et portuaire de Bordeaux

« Il faut restaurer la confiance dans la fiabilité du port »

Journal de la Mer Méditerranée (JMM) : Quelles sont les attentes actuelles des utilisateurs du port ?

Henri-Vincent Amaourex (H.-V.A.) : Après un conflit qui a duré trois ans, il faut désormais restaurer la confiance. Le manque de fiabilité du port a conduit à une dégradation de son image qui a impacté tous les niveaux de la chaîne. Il reste désormais à convaincre la clientèle que la paix sociale et la fiabilité technique sont durablement assurés sur les quais de port de Bordeaux, conditions du retour des trafics.



Henri-Vincent Amaourex

JMM : Jugez-vous la politique commerciale du port, ses dernières années, suffisamment offensive ?

H.-V.A. : Dans un contexte politique défavorable, la politique commerciale et de promotion du port a été le parent pauvre de cette période. L'opposition devant venir du droitiste même si, à leur décharge, il est difficile de promouvoir ce qu'il ne faut pas qu'il ne fonctionne. Au-delà, avoir fait à que le port puisse accueillir des activités liées au report modal quand on voit les difficultés auxquelles on cherche à Ambès, notamment sur la zone de Sabarige où l'opposition des élus est forte. Depuis des années, on en reste au projet d'étude. Un port n'est pas déployable, le crédit passe au niveau de Bassens, si on veut développer des activités, c'est surtout sur ces zones. Le port a son rôle à jouer dans le démantage de ces projets. Il doit les accompagner avec rigueur et l'appui permanent de la communauté portuaire.

JMM : Les efforts faits en termes d'amélioration des accès maritimes et terrestres sont-ils suffisants ?

H.-V.A. : Concernant l'accès maritime, on est pénalisé par l'absence de l'état de vétusté de la drague Pierre Lehart qui a connu des soucis. On attend que les travaux d'entretien soient restaurés et que le démarrage pour améliorer l'accès se poursuive résolument. C'est devenu préoccupant en termes de développement pour pouvoir accueillir notamment de gros navires à Bassens. On s'est réjoui, l'été dernier, de l'arrivée d'un Panamax par le passage de l'île. Ce type d'accès doit pouvoir se renouveler. Concernant les accès terrestres, l'engagement de l'agglomération nuit à la performance portuaire. Cette fluidité manque pour accéder à Bassens, Ambès ou le Verdon. L'aménagement de la rive de la Garonne à Bassens a permis d'améliorer les flux, mais pas à la hauteur de ce que l'on attendait. Quant à l'aménagement nord au niveau d'Ambès, il faut que la

Communauté littorale de Bordeaux prenne cette question à bras-le-corps.

JMM : Quels sont les points positifs que vous identifiez sur l'aménagement des sites portuaires et la bonne marche des trafics ?

H.-V.A. : L'amélioration a été faite sur un projet de parking à Bassens comprenant des services d'accueil pour les chauffeurs de poids lourds, un local pour des marins. Divers élus et collectivités locales y sont très impliqués. Ce projet est en cohérence avec la règle ou norme en termes de sécurité du site portuaire. Autre point positif : l'arrivée de conseillers en 2013 le conseil mondial sur les transports intelligents. Dans ce domaine, Bordeaux est bien positionné et bénéficie d'une large reconnaissance. Cela a illustré par l'installation d'un système de modulation pour évoluer les décisions de la passerelle, par les outils informatiques de la société de recherche Thomas qui permet de connaître le positionnement et la consommation des navires, un simulateur de pilotage. Le système Florentin (Flota - Forme Opérationnelle de l'Agence d'Échanges Informatiques de GOMéris), qui permet notamment le suivi des navires et des marchandises, de dématérialiser les formalités administratives et douaniers, le traitement de statistiques, a été retenu comme exemplaire. Au-delà de la prouesse technique, il est l'illustration de la qualité de dialogue entre le port, l'UMPB et la direction des Douanes.

Concernant les accès terrestres, l'engagement de l'agglomération nuit à la performance portuaire.

JMM - novembre 2013 - page 124

Comment renouveler l'outillage ?

Ports : comment renouveler l'outillage ?

Et pourquoi les ports ne garantiraient pas les investissements privés d'outillage ? Une solution envisagée pour assurer la « consolidation capitalistique » du secteur privé portuaire français.

Outillages inadéquats au trafic et trop coûteux à exploiter : autant de reproches que les entreprises de manutention ne manquent pas d'adresser auprès des autorités portuaires quand elles attendent de nouveaux matériels. Or, sauf qu'avec la privatisation des ports et des grues, le privé est aujourd'hui aux commandes et c'est à lui, et à lui seul, d'investir pour répondre aux perspectives promises d'augmentation du trafic.

« Je ne doute pas que leurs choix seront meilleurs que quand c'était les ports qui les faisaient », a glissé l'ancien général des Ports et Chaussées Claude Gosselin, le mardi 20 mai lors d'un débat-débat du Prospekt OJD de Paris. Mais ne faut-il pas attendre que tous les manutentionnaires n'aient pas les financements adéquats pour renouveler l'outillage existant ?

Ce fin commandeur du dossier qui fut membre de la commission nationale d'évaluation des outillages lors de la réforme, pose la « vraie question essentielle ». Le président de l'Unim, le syndicat des manutentionnaires, en convient bien volontiers. « Tout le monde s'est focalisé sur le dimensionnement de la réforme, répond Christian Paschetta, mais pour la consolider et poursuivre le développement portuaire, il faut que les manutentionnaires, qui ne disposent que d'une surface économique relativement faible,

deviennent de véritables entreprises industrielles. »

Lesdits manutentionnaires intervenent de fait. Avant 1997 et la réforme du statut des docks, ils n'avaient ni personnel ni investissement, tout au plus du matériel à conserver, ne dépassant pas un petit tiers du poste total des actifs.

PARENTS RICHES

Avant mai 2011 et sauf au Havre et à Dunkerque et quelques concessions anciennement confiées à Casoria (Marseille-Fos), les mêmes manutentionnaires dépossédés antérieurement de leur port portuaire pour l'investissement de matériel bord à quai.

« Le système portuaire français n'a pas permis de donner une enveloppe à de grands groupes susceptibles d'investir, notamment à l'étranger », convient Christian Paschetta.

Au contraire, il y a eu de grandes grosses qui sont venues en France, le belge Sea-Invest devenu leader incontesté dans les vrac, l'italien DP World et l'américain MSC aujourd'hui très présents dans le conteneur même si c'est en partenariat avec des capitaux français.

Les ports français sont-ils condamnés à être mangés par les gros ? Ces groupes seront-ils au rendez-vous de l'investissement en France ? DP World, présent



À Fos, le privé a acheté quatre portiques roules. Mais sans la garantie financière de l'autorité portuaire, pas sûr qu'il puisse aller beaucoup plus loin.

dans 50 ports et 39 pays, n'a certes pas hésité à investir 1,3 milliard de livres (1,6 milliard d'euros) dans un nouveau terminal à Londres (London Gateway).

CONSOLIDATION

« Nous avons beau avoir des parents riches, glisse Christian Paschetta qui dirige Portsynergy depuis à 50/50 par DP World, on nous demande de faire nos preuves. Sachant que les retours sur investissement ne

sont pas les mêmes dans les ports français que dans un terminal rouler en Italie ». Sachant aussi, ajoute le président de l'Unim, que « les banques sont pour le moins frustes, voire extrêmement timides ».

Certes, les manutentionnaires ont six yeux moins gros que le ventre que les autorités portuaires étatiques. Le port de Marseille a ainsi équipé le terminal à conteneurs de Mourmoulan de cinq portiques pour 120 000 mouvements de conteneurs par an au total.

« Alors que la logique internationale correspond à 40 000 à 45 000 mouvements par portique dans un petit terminal », indique Christian Paschetta. Sans le sou, le privé ne pourrait de toute façon pas se payer plus.

L'huile est donc, pour le port de Tancarville qui quitte ses fonctions dans moins d'un mois (lire ci-dessous), « à une vraie réflexion sur la consolidation capitalistique des entreprises ».

Une idée ? « Pourquoi ne pas demander aux autorités portuaires de garantir l'investissement », interroge Christian Paschetta. Aucune doctrine ne s'oppose à un tel « accompagnement », comme il dit. Même si les directeurs de port, à qui on a retiré l'exploitation de l'outillage, peuvent être réticents.

Puis, au Havre, où le privé a investi massivement avant la crise et même depuis, la question est particulièrement complexe à Fos, où on compte comme le très bon élève de la réforme et où les perspectives semblent prometteuses. Mais que le privé (Portsynergy et MSC-Bastard) n'y a pas acheté plus de quatre portiques neufs et n'a seulement quatre des dix outillages attribués au grand port maritime peuvent rassurer les navires de plus de 15 000 TWT. Il n'y a pas encore d'urgence mais cela ne va pas tarder.

Thibaut TESLAND

CHRISTIAN PASCHETTA QUITTE L'UNIM ET PORTSYNERGY

Après six années à la présidence de l'Unim, Christian Paschetta quitte la tête de la gestion professionnelle des manutentionnaires lors de son assemblée générale le 21 juin à Bastia. « J'avais dit que je reste-

rais jusqu'à ce que la réforme soit menée à son terme, c'est fait même s'il y a encore des progrès à accomplir » glisse ce Marseillais de 64 ans qui a été en première ligne tout au long de la mise en place du changement

d'organisation des grands ports français.

Christian Paschetta a choisi aussi de quitter, d'ici la fin l'année, son poste de directeur général de Portsynergy, filiale à 50/50 de Terminal Link (CMA CGM) et

La condamnation du GPMB au profit de 4Gas

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE BORDEAUX**

N° 0904165

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SOCIETE 4GAS BV

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

M. Monge
Rapporteur

Le Tribunal administratif de Bordeaux

Mme Aubert
Rapporteur public

1ère Chambre

Audience du 11 janvier 2012
Lecture du 14 février 2012

39-04
60-01-02-02
60-04-01-03 C

Vu la requête enregistrée le 29 octobre 2009, présentée pour la SOCIETE 4GAS BV, dont le siège est situé Max Euwelaan 21 à Rotterdam (3062), Pays-Bas, par Me Chahib-Noural et Me Sultan, avocats au barreau de Paris ; la SOCIETE 4GAS BV demande au tribunal :

- de condamner le Grand port maritime de Bordeaux à lui verser la somme de 320 401 888 euros, assortie des intérêts moratoires, en réparation de son préjudice résultant de la résiliation de la convention de réservation conclue le 4 août 2006 entre elle et le Port autonome de Bordeaux ;
- de mettre à la charge du Grand port maritime de Bordeaux une somme de 10 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Elle soutient qu'elle a conclu le 4 août 2006 avec le Port autonome de Bordeaux – devenu le Grand port maritime de Bordeaux – une convention de réservation lui conférant une option exclusive de location de parcelles situées sur le domaine du port et l'autorisant à mener toutes les études préalables à l'obtention des autorisations nécessaires à la réalisation et à l'exploitation d'un terminal méthanier sur le territoire de la commune du Verdon-sur-Mer ; que la validité de la période d'option, d'une durée de trois ans, pouvait être portée à cinq ans pour tenir compte des difficultés éventuellement rencontrées ; qu'alors même qu'elle bénéficiait du soutien du port autonome, de la ville de Bordeaux et de la politique énergétique française, elle s'est effectivement heurtée à des difficultés liées à l'organisation d'un débat public de longue durée et à l'obtention des autorisations administratives requises (autorisation

N° 0904165

12

D E C I D E :

Article 1er : Le Grand port maritime de Bordeaux est condamné à verser à la SOCIETE 4GAS BV la somme de 345 000 euros, ladite somme étant assortie des intérêts au taux légal à compter du 13 août 2009.

Article 2 : Le Grand port maritime de Bordeaux versera à la SOCIETE 4GAS BV la somme de 1 200 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le surplus des conclusions de la requête et les conclusions du Grand port maritime de Bordeaux tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetés.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à M. Jeroen G. Princen, administrateur chargé de la liquidation judiciaire de la SOCIETE 4GAS BV, au Grand port maritime de Bordeaux et au ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Copie en sera transmise au préfet de la Gironde.

Délibéré après l'audience du 11 janvier 2012, à laquelle siégeaient :

M. Chemin, président,
M. Monge, premier conseiller,
M. Basset, conseiller,

La en audience publique le 14 février 2012.

Le rapporteur,	Le président,
T. MONGE	B. CHEMIN

Le greffier,

J. BELENFANT

La République mande et ordonne au ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en ce qui le concerne ou à tous huissiers de justice à ce requis un ce qui concerne les voies de droit commun, contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,

L'aménagement de Sabarèges



COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX
VILLE DE AMBARES ET LAGRAVE

ETUDE PREALABLE D'AMENAGEMENT

SECTEUR DE SABAREGES

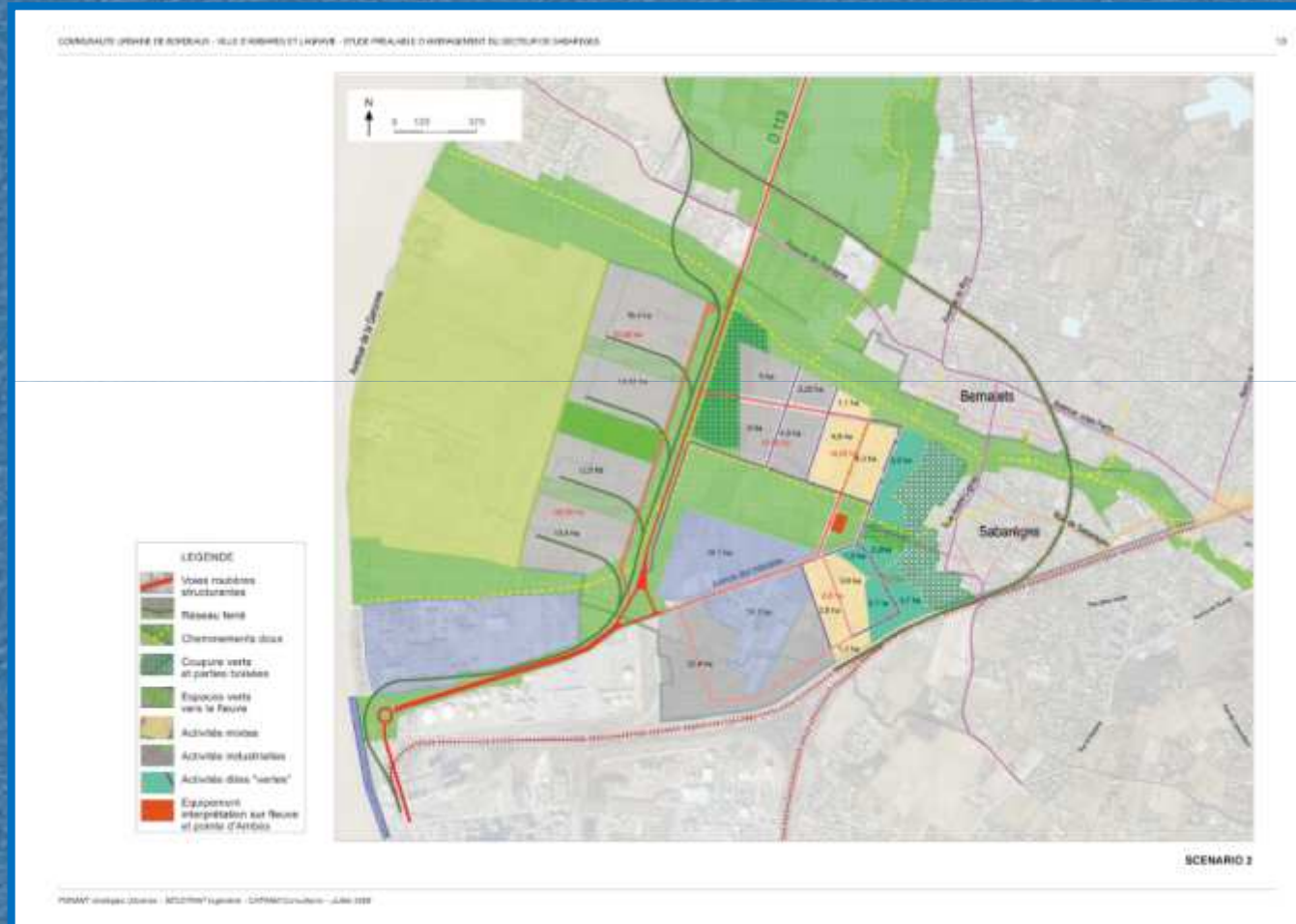
SCENARIOS D'AMENAGEMENT
PLAN D'ACTIENS

Juillet 2009

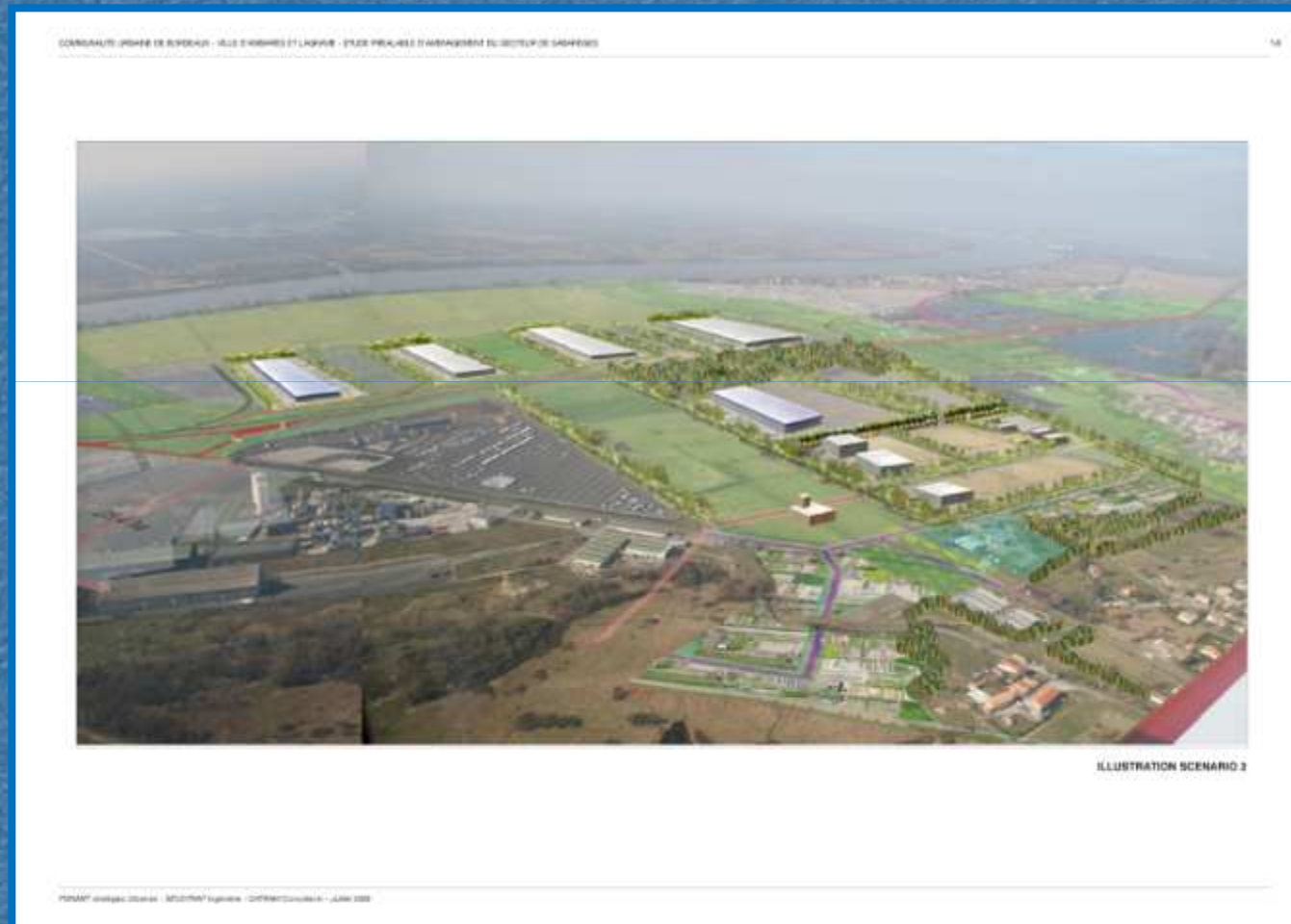
DOCUMENT DE TRAVAIL

PONANT Stratégies Urbaines - SECOTRAP Ingénierie - CATRAM Consultants

L'aménagement de Sabarèges



L'aménagement de Sabarèges



L'aménagement de Grattequina



Les investissements privés

AQUITAINE

Premier producteur de pétrole en France, la société canadienne, qui a récemment racheté six concessions à Total, exploite désormais ses propres capacités de stockage dans le port de Bordeaux.

Vermilion investit pour stocker son pétrole

Maitriser la chaîne logistique, depuis le forage en passant par le transport, jusqu'au stockage. C'est le raisonnement qui a conduit Vermilion à investir 6 millions d'euros dans ses propres installations de stockage du pétrole brut à Ambès, le site spécialisé dans les hydrocarbures et les produits chimiques du port de Bordeaux. Le pétrolier canadien spécialisé dans l'exploitation de gisements anciens est arrivé en France en 1997, avec la reprise d'actifs d'Esso, puis en 2006 avec le rachat d'Esso Repco la filiale du géant américain. Outre les puits de pétrole, Vermilion a aussi mis la main sur des infrastructures avec les capacités de stockage du port et un oléoduc de 140 kilomètres qui achemine le pétrole depuis les sites de production de la région vers le port avant expédition à une raffinerie.

Capacité de stockage doublée

Cependant, en janvier 2007 la fuite d'un des bacs a entraîné une minicatastrophe écologique avec la fuite de 11.000 mètres cubes d'hydrocarbure et des soucis pour l'entreprise obligée d'arrêter la pro-



Dépôt Vermilion du bec d'Ambès au confluent de la Dordogne et de la Gironde.

duction de ses puits girondins et landais pendant une semaine. La production a ensuite repris grâce à une noria de camions vers le port de Bayonne. En 2009, une partie des installations sont devenues réutilisables. Depuis, Vermilion s'est lancé dans des travaux. Le bac concerné par l'incident a été aban-

donné et les quatre autres modernisés. La société qui produit 800 mètres cubes par jour dans la région dispose désormais d'une capacité de stockage de 22.000 mètres cubes, qui va doubler avec l'entrée en service prochaine des deux autres bacs. « Nous souhaitons nous dissocier et

devenir autonomes afin de maîtriser l'ensemble du processus qui permet une meilleure efficacité opérationnelle et des plans de sécurité correspondant à nos normes », résume Jean-Pascal Simard, directeur relations publiques Europe de Vermilion REP SAS.

Opérateur de son site

Désormais opérateur de son site de stockage, Vermilion, qui emploie 120 personnes en France, a dû embaucher 5 personnes pour l'exploitation sans parler des dix emplois induits pour le gardiennage du site.

Des installations qui ne sont pourtant pas liées à la montée en puissance de l'entreprise en France qui a racheté en début d'années six gisements d'hydrocarbures de Total dont 6 en Ile-de-France et celui de Vic Bilh dans les Pyrénées-Atlantiques. D'autant que le pétrolier canadien n'était pas intéressé par les 3 autres concessions de Total exploitées dans la région dont 2 (Lagrave et Pecorade) étaient également mises en vente.

FRANK NIEDERCORN
CORRESPONDANT À BORDEAUX

Les investissements privés

AQUITAINE

La filiale de Sofiproteol modifie son procédé industriel pour produire des tourteaux plus riches en protéines et en même temps réduire son impact énergétique.

Oléagineux : Saipol va investir 32 millions d'euros à Bassens

À partir de 2013, l'usine Saipol de Bassens, principal site du Sud-Ouest pour la valorisation des oléagineux, va considérablement modifier son processus industriel. L'investissement, 32 millions d'euros, est considérable, mais l'industriel filiale de Sofiproteol, le groupe industriel et financier de la filière oléagineuse, espère en tirer des bénéfices avec des produits à la fois mieux valorisés et plus verts. En effet, le site installé sur les 11 hectares de la zone industrialo-portuaire de la rive droite de la Garonne en aval de Bordeaux, traite chaque année 650.000 tonnes de graines de colza et de tournesol qui sont transformées en tourteaux destinés à l'alimentation animale, en huile végétale, mais aussi en biodiesel et en glycérine végétale.

C'est ce procédé assez sommaire de trituration des graines pour extraire l'huile de la matière végétale qui va évoluer avec l'installation d'une unité de « décorticage » permettant de séparer la coque des graines de tournesol, du cœur riche en huile et protéines. Avec un double avantage. D'abord les tourteaux de tournesol auront une meilleure valeur nutritionnelle avec davantage de protéines et moins de fibres. Ensuite, les 46.000 tonnes de coques récupérées chaque année serviront de combustible pour une chaudière qui fournira la vapeur nécessaire au fonctionnement des installations de l'usine. Cela permettra une économie substantielle de 40.000 tonnes équivalent CO₂, puisque cette chaudière fonctionne aujourd'hui au gaz. « Ce genre de projet est désormais éco-



RICHARD D'AMPIÈRE / ZÉCA

Colza destiné à la fabrication de tourteaux ou de biocarburant.

nomiquement viable car il existe une demande pour des tourteaux de meilleure qualité », explique-t-on chez Saipol.

Perspectives d'emplois

Le projet qui va générer la création d'une dizaine d'emplois sur un site qui emploie 83 personnes, a aussi bénéficié d'un appui substantiel des pouvoirs publics à hauteur de 25 % des investissements. L'Ademe apporte ainsi 6,1 millions d'euros pour la construction de la chaudière biomasse dans le cadre du fonds chaleur (BCIAT), tandis que le projet de « décorticage » reçoit un soutien de 2 millions d'euros versé par le Feder, le conseil régional d'Aquitaine et la communauté urbaine de Bordeaux.

FRANK NIEDERCORN
CORRESPONDANT À BORDEAUX

Le délabrement de la ligne d'Ambès



Le complexe industriel envoie une bonne partie de sa production par voie ferrée. (www.ambes.com)

Plus de trains vers la presqu'île

AMBÈS Les liaisons ferroviaires sont interrompues depuis la semaine dernière. Trois entreprises chimiques sont pénalisées

BERNARD BROUSTET

Depuis le début de la semaine dernière, plus aucun train ne peut gagner Ambès, en raison de problèmes techniques sur la voie. Cette situation pose de sérieux problèmes à trois entreprises chimiques de la presqu'île, Yara, Cabogal et Ika Nobel, unis à des raffineries de pétrole.

L'interruption des liaisons ferroviaires est due à une inspection périodique effectuée par la SNCF pour le compte de RFF. Cette visite a révélé un écart trop important entre les rails. D'où la décision de remblayer le ballast. En même la semaine dernière, cette intervention a dû être interrompue. En effet, une panne s'est produite sur la machine. Mais rien n'a empêché l'opération. Rapidement du nom de son inventeur, cette machine permet entre autres de

soulever les rails et d'agir sur le ballast. Mais, dans l'attente de pièces de rechange nécessaires, elle est restée à l'arrêt plusieurs jours.

Activité en baisse de 80 %

Cette situation pose de gros problèmes à l'entreprise Cabogal, spécialisée dans le conditionnement de gaz de pétrole liquéfié (butane et propane), qui elle s'écoule en route dans la région.

En temps ordinaire, la totalité de l'approvisionnement de Cabogal est assurée par le fret. Selon son directeur Jean-Luc Paquet, l'activité de l'usine a chuté de plus de 80 % ces derniers jours. Si les solutions alternatives d'approvisionnement par la mer sont difficiles à mettre en place à court terme. Si bien qu'en cas de prolongation de cette situation, du chômage technique ne serait pas à exclure.

Grande unité de production d'en-

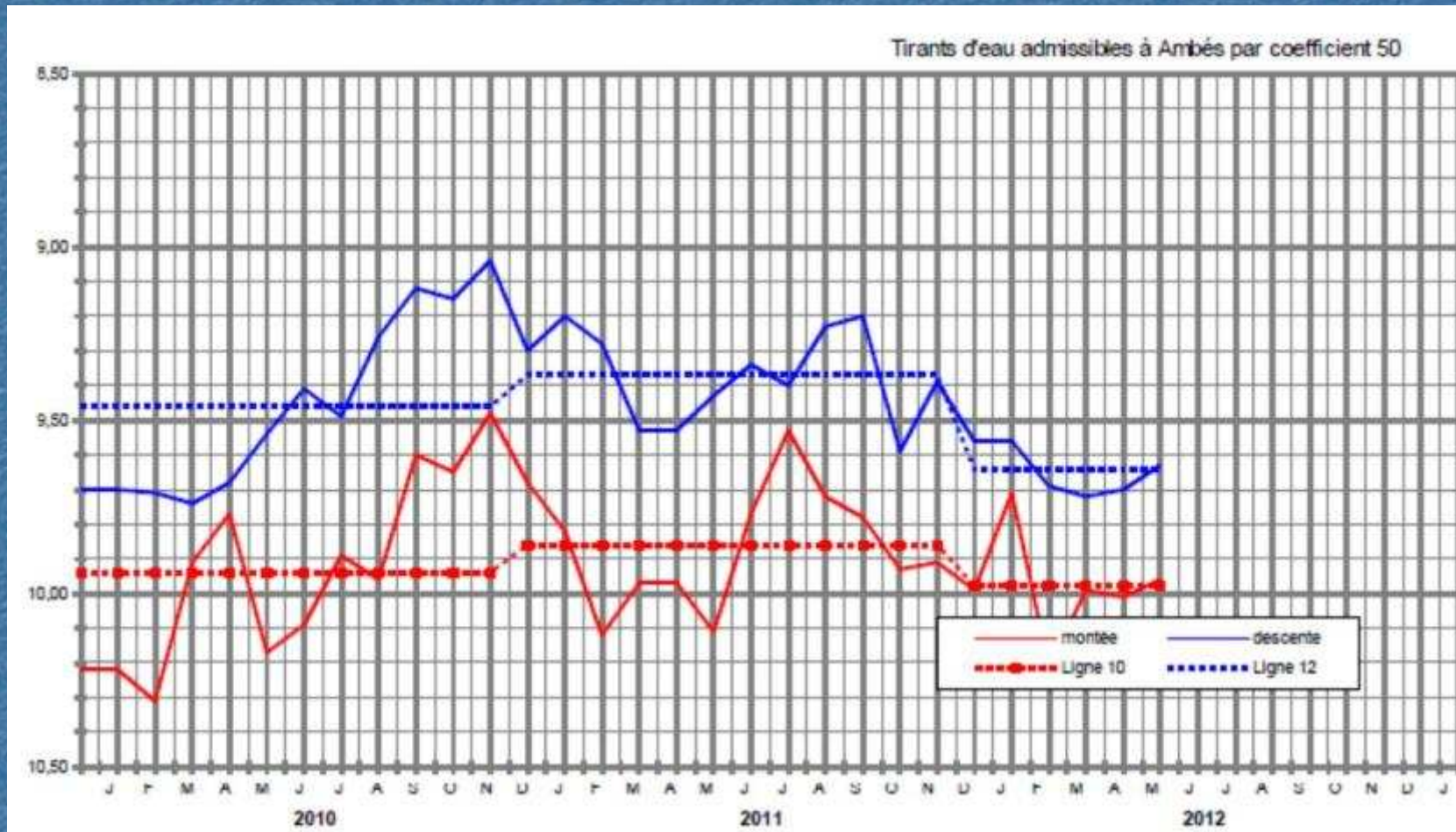
grais azotés, Yara utilise quant à elle le rail pour expédier une partie de ses produits finis, ainsi que l'armoire à réfrigération au fonctionnement de son usine sœur de Parisées, près de Lacq. Celle-ci dispose de quelques réserves. Mais la aussi une prolongation de l'arrêt poserait de sérieux problèmes. De son côté, l'établissement Ika Nobel, qui fabrique des produits de blanchiment du papier, et qui envoie une partie de sa production par le fret, est lui aussi gêné.

RFF affirme faire tout son possible pour que la circulation soit rétablie lundi. Reste à savoir si ces problèmes qui ne sont pas inédits ne risquent pas de se reproduire sur cette ligne, où les investissements de rajustement nécessaires semblent avoir été différés. Un souci pour le complexe industriel d'Ambès, dont les produits, qui ne sont pas tous-à-côté, voyagent en moyenne sécurisés par le fret que par la route.

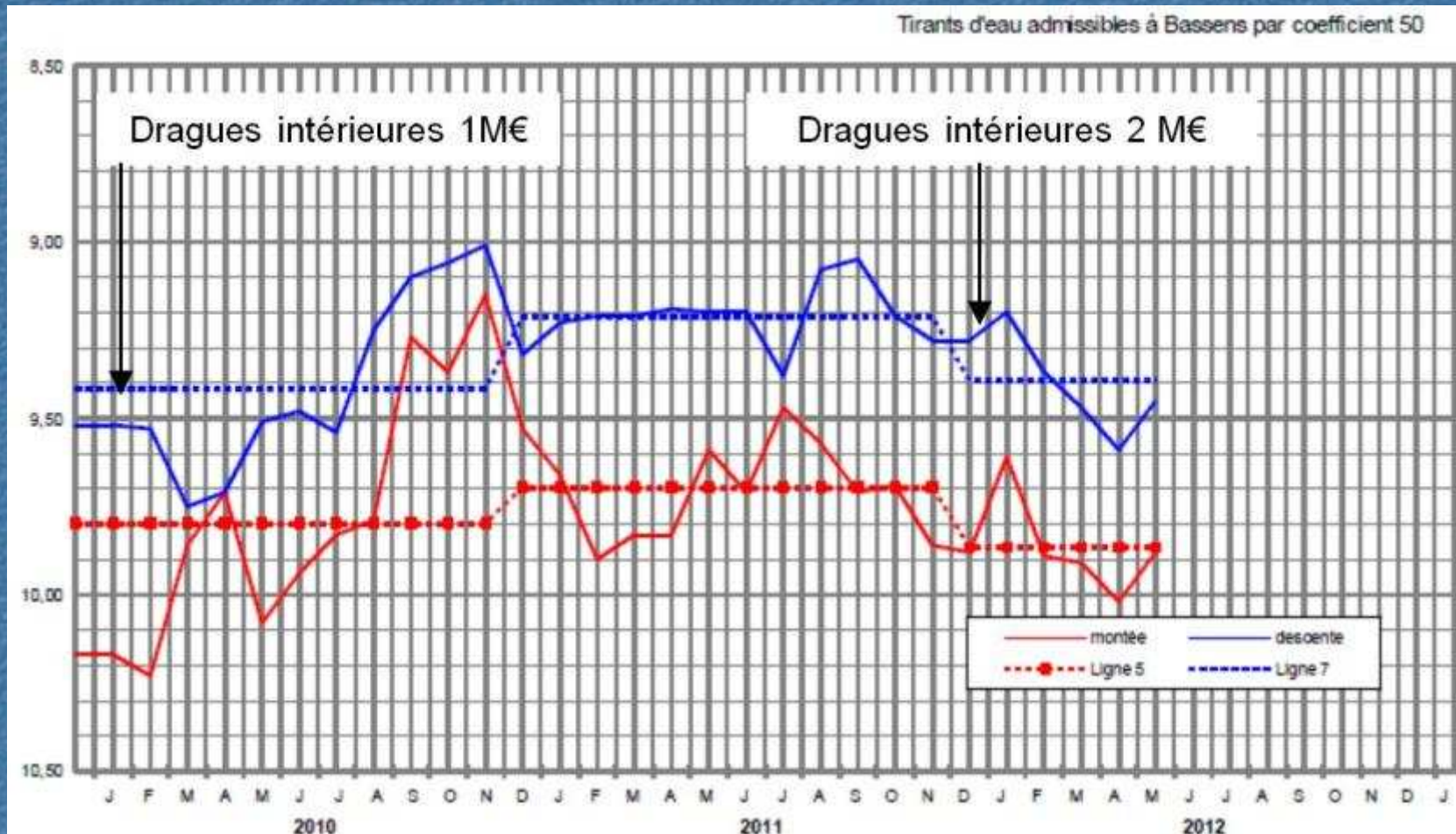
L'entretien du chenal de navigation



Le rétablissement des tirants d'eau



Le rétablissement des tirants d'eau



La future drague « Anita CONTI »



Le remorquage: L'armement à 3 toujours sans réponse



P
E
RC

31 DEC. 2009

Monsieur Jean-Michel SUCHE
Directeur régional
des Affaires maritimes
1-3, rue Fondaudouge

33074 BORDEAUX CEDEX

Intéressé de la Commission de remorquage de Bordeaux
pour l'armement des remorqueurs à trois.

Monsieur le Directeur,

La Commission de remorquage du Port de Bordeaux s'est réunie le 2 décembre 2009 pour faire l'analyse du service de remorquage local et de ses évolutions. La Direction régionale des Affaires maritimes était représentée à cette réunion.

La Commission a ainsi entendu le Compagnie de remorquage Bordeaux Bassens faire un point d'actualité sur les délais de l'armement à trois auprès de votre administration.

Sans avoir de quelconque préférence d'ingénierie dans vos discussions, en particulier au plan technique, nous souhaitons insister sur l'intérêt économique que porte cette disposition pour la place portuaire.

Vous n'êtes pas sans savoir que le trafic du Port de Bordeaux, à l'écart des grandes routes maritimes nationales, est en recherche permanente de gain de productivité pour se maintenir et que l'armement à trois est une piste qui nous semble devoir approfondir.

Nous avons d'ailleurs noté avec grand intérêt que ce mode d'armement des remorqueurs était courant dans d'autres ports européens, ce qui leur apportait un avantage compétitif.

Nous soulignons donc de façon marquée la poursuite de vos discussions en espérant que l'intérêt économique de notre place trouvera un écho auprès de vos services.

Je vous prie, Monsieur le Directeur, de croire à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président de la Commission de remorquage

Jean-Paul SANDRAZ

Le remorquage à 3

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

INSPECTION GÉNÉRALE
DES
AFFAIRES MARITIMES

Rapport n° : 007282-02

Organisation du remorquage portuaire

établi par :

Gérard PATEY
ingénieur général
des Ports, des Eaux et des Forêts

Bruno BARADUC
inspecteur général
des Affaires maritimes

Vincent ALLAÏS
ingénieur en chef
des Travaux publics de l'Etat

Jean-Pierre MANNIC
administrateur général
des Affaires maritimes

28 novembre 2011

5.8. Le remorquage à trois

La décision d'effectif est parfois considérée en France comme « outil de régulation sociale » par les partenaires sociaux et par l'administration. Tel est le cas notamment au remorquage où l'armement à 4 hommes d'équipage fait figure de dogme à défendre pour les organisations syndicales, et à faire tomber pour les armateurs. Les organisations syndicales sont fermement attachées au « respect » de l'armement à 4, tandis que les armateurs attendent une évolution de la « règle » pour pouvoir armer leurs navires à 3, comme la plupart des remorqueurs dans les grands ports en Europe.

Concernant le « remorquage à trois », il n'y a donc pas lieu d'avoir une position prédéterminée ni globale pour l'ensemble de l'activité ou même un port ou une catégorie d'activité. Chaque décision d'effectif, au remorquage comme pour toute autre catégorie de navigation professionnelle, doit être prise « navire par navire » et pour une activité donnée, au niveau de décision approprié.

Précisément, dans le cas du remorquage portuaire, l'armement à 4 hommes d'équipage (sans mention de l'organisation à bord et des qualifications) quelle que soit la taille du navire, sa puissance, son mode de propulsion et son degré d'automatisation, son activité sur un plan d'eau

calme ou en pleine mer, la durée des vacances, etc... n'a pas grand sens.

Il a pu être observé que des remorqueurs strictement identiques, opérant sous pavillon français dans un port français ou sous un autre pavillon dans un port d'Europe, avaient un effectif différent ; et, de la même façon, qu'un remorqueur français avait pu bénéficier, pour une activité identique, d'une décision d'effectif différente selon qu'il opérât en France ou hors de France.

La décision d'effectif relève en premier lieu de la responsabilité de l'employeur (l'armateur). L'administration en accordant son visa ne fait que confirmer que les conditions de sécurité sont réunies et que l'effectif permet de respecter « a priori », dans les conditions présentées par l'armateur, la réglementation sur la durée du travail.

Cela étant dit, l'observation des effectifs des remorqueurs dans la plupart des ports européens, pour des navires identiques et une activité très comparable, montre un armement très majoritairement arrêté à trois hommes d'équipage dont 2 officiers, en accord avec l'approche internationale de la sécurité de la navigation maritime.

On peut ainsi raisonnablement penser qu'une partie de la flotte au remorquage pourrait disposer d'une décision d'effectif à 3 sans altération de la sécurité de la navigation et dans le respect de la durée du travail, celle-ci étant davantage impactée par le rythme des rotations et relèves que par l'effectif présent simultanément à bord (3 ou 4).

Lors de l'instruction des demandes de visas d'effectifs, l'administration devrait bien sûr s'assurer qu'un accord préalable entre l'armateur et les représentants des personnels navigants a été recherché comme précisé par le décret de 1967 et que l'impact éventuel sur l'emploi a été mesuré et pris en compte par ailleurs dans le cadre des procédures prévues en la matière.

En conclusion, il conviendrait de laisser aux acteurs locaux des marges d'initiatives suffisantes pour régler ces questions suivant les principes évoqués ci-dessus et de renoncer à vouloir traiter cette question par une « doctrine nationale ».

Le remorquage à 3



L'empilement réglementaire se poursuit au détriment des ports français...

1^{er} juin 2011 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 7 sur 152

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT**

Décret n° 2011-609 du 30 mai 2011 relatif aux études de dangers des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses portant application des articles L. 551-2 et suivants du code de l'environnement

NOR : DEVP1028866D

Publics concernés : intervenants (maîtres d'ouvrage, gestionnaires, propriétaires, exploitants, opérateurs) participant à la gestion, à l'exploitation ou au fonctionnement des ouvrages d'infrastructure de transport (aires routières ou autoroutières de stationnement, gares de triage ou faisceaux relais ferroviaires, ports intérieurs, ports maritimes, plates-formes multimodales combinant deux ou plus de ces ouvrages d'infrastructure de transport) ; préfets de département.

Objet : désigner le responsable de la réalisation de l'étude de dangers pour les infrastructures concernées ; organiser les pouvoirs de police et le régime contentieux.

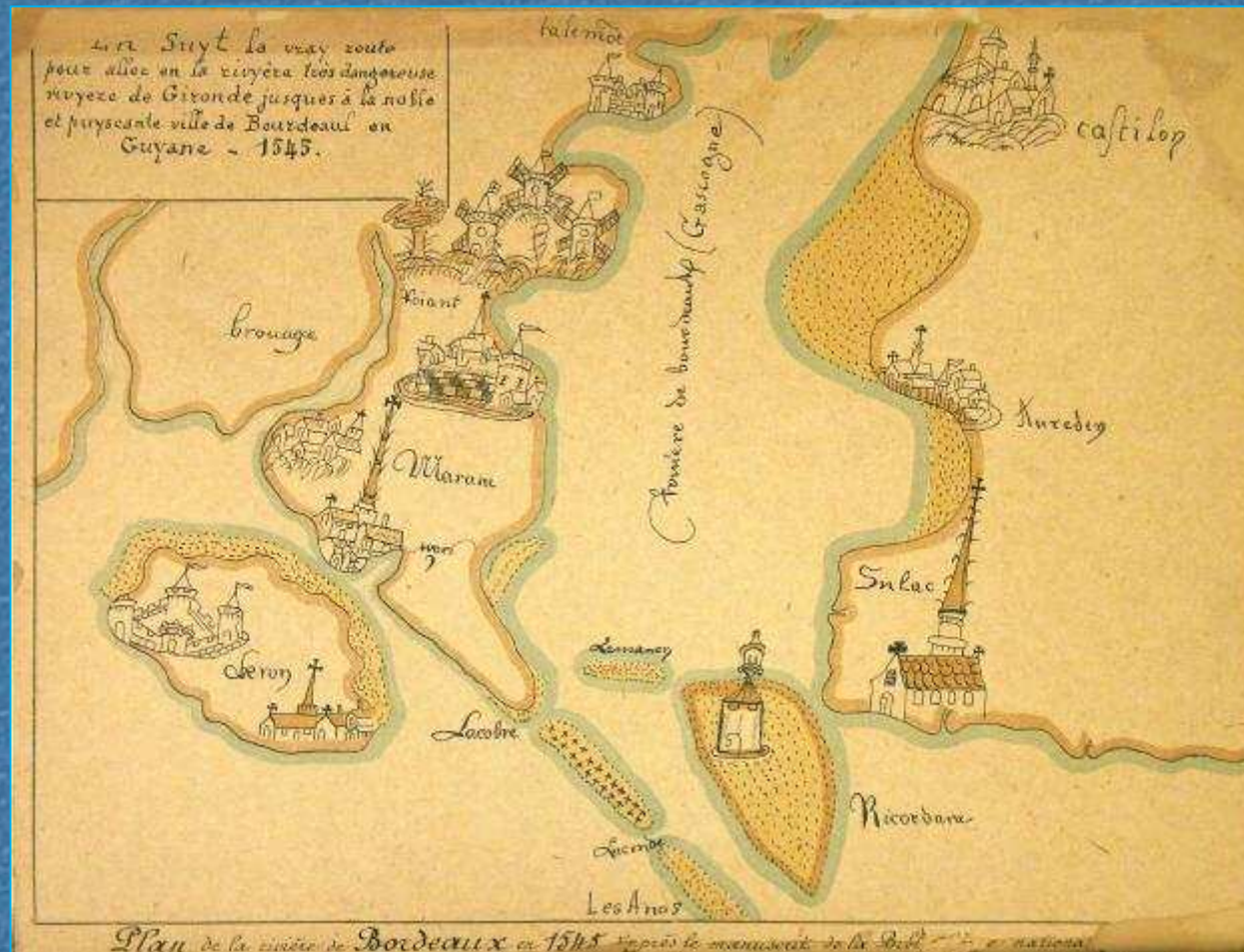
Entrée en vigueur : immédiate.

Notice : le décret précise :

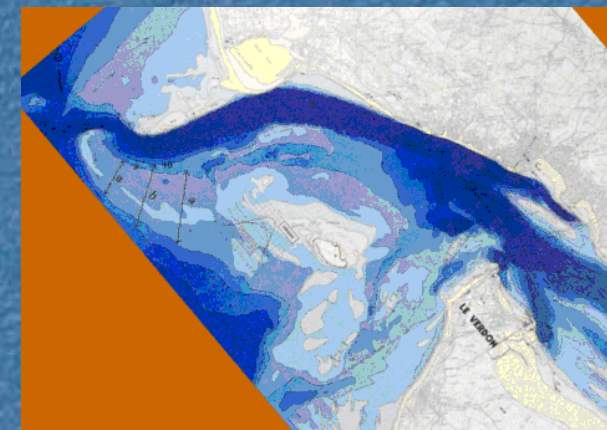
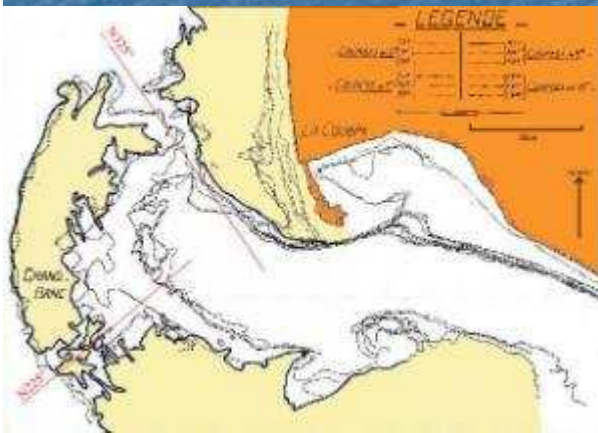
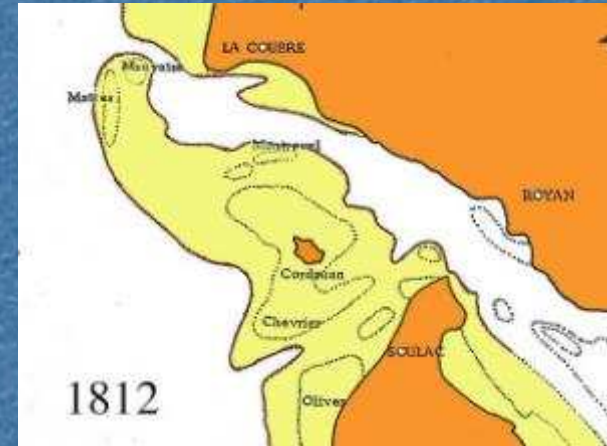
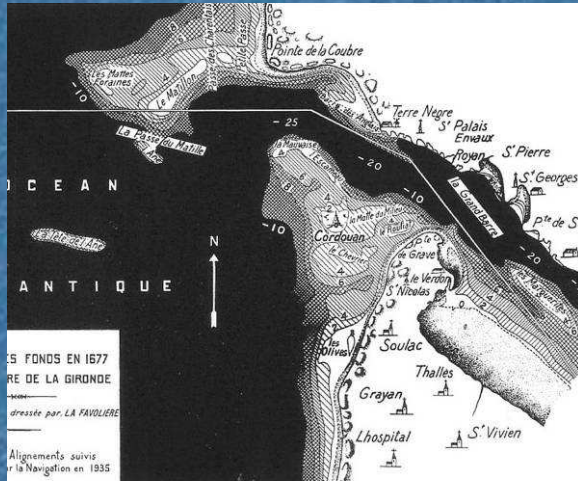
- l'intervenant responsable de la réalisation de l'étude de dangers ;
- les conditions et modalités selon lesquelles le représentant de l'Etat dans le département peut prendre par arrêté les mesures de sécurité et de salubrité publiques prévues à l'article L. 551-3 du code de l'environnement ;
- les conditions dans lesquelles les décisions prises par le représentant de l'Etat dans le département, en matière de prescriptions d'aménagement et d'exploitation et de sanctions en cas de non-respect de ces prescriptions, peuvent être déférées à la juridiction administrative.

Références : les dispositions du code de l'environnement, dans leur rédaction issue du présent décret, pris en application de l'article 218 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, peuvent être consultées sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Projet de rectification de la passe d'entrée en Gironde



Phase 1: Cycles d'évolution de l'embouchure



La rectification de la passe d'entrée en Gironde



RECTIFICATION DE LA PASSE D'ENTREE EN GIRONDE

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION - LOI SUR L'EAU
(ARTICLES L.214-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE
(ARTICLES L. 123-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

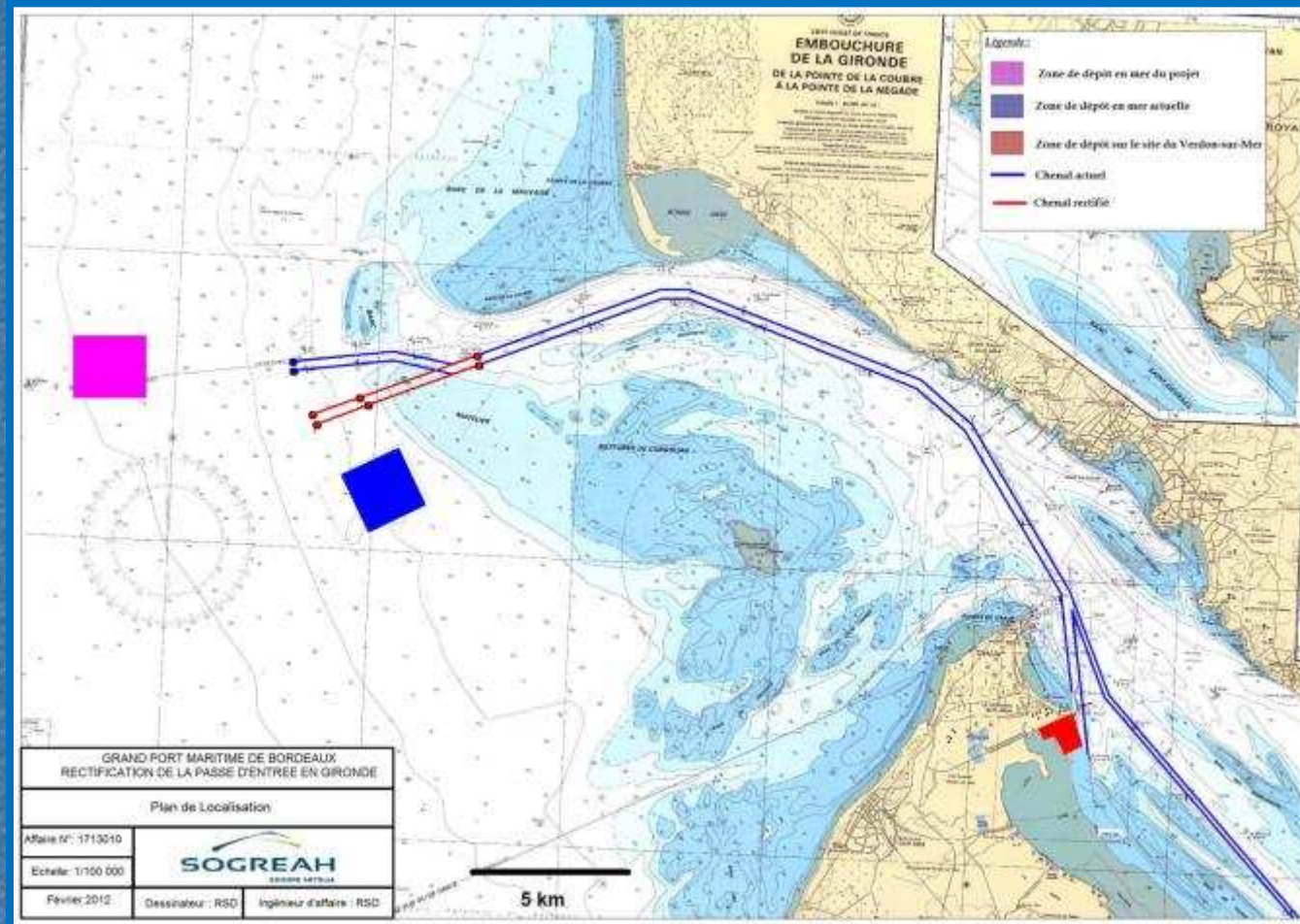
ETUDE D'IMPACT VALANT DOSSIER D'INCIDENCE LOI SUR L'EAU
(ARTICLES L. 122-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

La rectification de la passe d'entrée en Gironde


<small>GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX</small> <small>RECTIFICATION DE LA PASSE D'ENTREE EN GIRONDE</small> <small>DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE – NOTICE NATURA 2000</small>	
SOMMAIRE	
5.1. RAPPELS REGLEMENTAIRES.....	1
5.1.1. OBJECTIF DU DOCUMENT D'EVALUATION DES INCIDENCES AU REGARD DE LA CONSERVATION DES SITES NATURA 2000.....	1
5.1.2. CONTENU DU DOCUMENT D'EVALUATION DES INCIDENCES AU REGARD DE LA CONSERVATION DES SITES NATURA 2000.....	1
5.2. CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AUTORISATION.....	3
5.2.1. RECTIFICATION DE LA PASSE D'ENTREE EN GIRONDE ET DEPOT D'UNE PARTIE DES SEDIMENTS A TERRE.....	3
5.2.2. OBJET DE LA DEMANDE.....	5
5.3. DESCRIPTION DES OPERATIONS.....	6
5.3.1. PRINCIPE DES OPERATIONS DE DRAGAGE.....	6
5.3.1.1. Localisation des sites de dragage.....	6
5.3.1.2. Volumes de dragage.....	7
5.3.1.3. Techniques de dragage.....	8
5.3.2. PRINCIPE DE L'IMMERSION.....	8
5.3.2.1. Localisation du site d'immersion.....	8
5.3.2.2. Principe de l'immersion.....	8
5.3.3. PRINCIPE DU DEPOT A TERRE.....	9
5.4. NATURE ET QUALITE DES MATERIAUX DRAGUES ET IMMERGES.....	10
5.5. RAPPEL DES IMPACTS PHYSIQUES.....	10
5.5.1. IMPACTS HYDROSEDIMENTAIRES.....	10
5.5.1.1. Matières en suspension.....	10
5.5.1.2. Incidences sur la couverture sédimentaire.....	12
5.5.2. IMPACTS SUR LA ZONE TERRESTRE.....	12
5.6. LOCALISATION DES OPERATIONS ET DESCRIPTION DES SITES NATURA 2000.....	13
5.6.1. LOCALISATION DES OPERATIONS PAR RAPPORTS AUX SITES NATURA 2000.....	13
5.6.1.1. Station.....	13
5.6.1.2. Sites NATURA 2000 marins.....	13
5.6.1.3. Sites NATURA 2000 terrestres.....	14
5.6.2. SIC PANACHE DE LA GIRONDE ET PLATEAU ROCHEUX DE CORDOUAN.....	16
5.6.2.1. Présentation.....	16
5.6.2.2. Caractérisation.....	16

<small>GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX</small> <small>RECTIFICATION DE LA PASSE D'ENTREE EN GIRONDE</small> <small>DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE – NOTICE NATURA 2000</small>	
5.6.3. ZPS PANACHE DE LA GIRONDE.....	19
5.6.3.1. Présentation.....	19
5.6.3.2. Caractérisation.....	19
5.6.4. SIC ESTUAIRE DE LA GIRONDE.....	19
5.6.4.1. Présentation.....	19
5.6.4.2. Caractérisation.....	19
5.6.5. SIC MARAIS DU BAS MEDOC.....	20
5.6.5.1. Présentation.....	20
5.6.5.2. Caractérisation.....	20
5.6.6. ZPS MARAIS DU NORD MEDOC.....	20
5.6.6.1. Présentation.....	20
5.6.6.2. Caractérisation.....	21
5.7. HABITATS D'INTERET COMMUNAUTAIRE SUR LES SITES NATURA 2000 DE LA ZONE D'ETUDE.....	21
5.7.1. CARACTERISATION DES HABITATS.....	21
5.7.2. HABITATS RECENSES DANS LES ZONES NATURA 2000 DANS LA ZONE D'ETUDE.....	21
5.7.2.1. Habitats marins présent sur la zone d'étude.....	21
5.7.2.2. Habitats terrestres présents sur la zone d'étude.....	23
5.7.3. CARACTERISATION DES HABITATS SUR LES ZONES DE PROJETS.....	23
5.7.3.1. Caractérisation de la zone draguée et de la zone d'immersion.....	23
5.7.3.2. Caractérisation du site portuaire du Verdon-sur-Mer.....	25
5.7.4. ESPECES RECENSEES AU TITRE DE LA DIRECTIVE HABITATS ET PRESENTES SUR LA ZONE D'ETUDE.....	28
5.7.4.1. Espèces marines.....	28
5.7.4.2. Espèces terrestres.....	39
5.7.5. ESPECES RECENSEES AU TITRE DE LA DIRECTIVE OISEAUX ET PRESENTES SUR LA ZONE D'ETUDE.....	42
5.7.5.1. Oiseaux marins.....	42
5.7.5.2. Autres oiseaux.....	42
5.8. INCIDENCES SUR LES HABITATS ET ESPECES D'INTERET COMMUNAUTAIRE.....	44
5.8.1. INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000 MARINS.....	44
5.8.1.1. Incidences sur les habitats côtiers d'intérêt communautaire.....	44
5.8.1.2. Incidences sur les espèces marines d'intérêt communautaire.....	45
5.8.1.3. Incidences sur les mammifères marins.....	47
5.8.1.4. Incidences sur les oiseaux marins.....	47
5.8.2. INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000 TERRESTRES.....	48

La rectification de la passe d'entrée en Gironde



Le SAGE Estuaire de la Gironde



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DE LA GIRONDE

Direction Départementale des Territoires
et de la Mer de la Gironde
Service des Procédure Environnementales

Bordeaux le, **23 MARS 2012**

Affaire suivie par : Catherine AULEAU
Mail : catherine.auleau@gironde.gouv.fr
Tél. : 05 56 95 31 41 Fax : 05 56 24 83 25

OBJET : SAGE « Estuaire de la Gironde et milieux associés »
renouvellement de la commission locale de l'Eau

Monsieur le Directeur,

La commission locale de l'Eau (CLE) chargée de l'élaboration et du suivi du schéma d'aménagement et de gestion des eaux «Estuaire de la Gironde et milieux associés » a été mise en place le 8 février 2006. Le mandat de six ans des membres de la CLE étant expiré depuis le 8 février 2012, il m'appartient de renouveler intégralement la commission.

La composition de la commission a été modifiée pour y associer de nouveaux membres. Vous trouverez ci-joint la nouvelle composition de la CLE comprenant un représentant de l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux.

Je vous sollicite afin de désigner un représentant qui siègera dans le collège des usagers et des organisations professionnelles pour une période de six ans.

Il convient de renouveler dans les meilleurs délais cette instance, aussi je vous serais obligé de bien vouloir me communiquer **avant le 15 avril prochain** le nom et les coordonnées de votre représentant.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Préfet et par délégation
Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer,

Le directeur adjoint,
délégué à la Mer et au Littoral de la Gironde,
Eric Névoles

Monsieur le Directeur
de l'Union Maritime et Portuaire
De Bordeaux
14 place des Quinconces
33000 BORDEAUX

Cité Administrative - B.P. 90 - 33000 BORDEAUX cedex
Découvrez la nouvelle organisation de l'État en Gironde sur www.gironde.pref.gouv.fr

La Commission Portuaire de Bien-être des Gens de Mer du port de Bordeaux



PREFET DE LA GIRONDE

Direction départementale des territoires et de la mer de la Gironde

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA COMMISSION PORTUAIRE DE BIEN-ÊTRE DES GENS DE MER DU PORT DE BORDEAUX

Conformément au décret n° 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports et à l'arrêté du 15 décembre 2008 relatif aux commissions portuaires de bien-être des gens de mer, la Commission portuaire de bien-être des gens de mer du port de Bordeaux, ci-après désignée la commission, a été créée par arrêté préfectoral en date du 16 septembre 2011.

Le présent document précise ses modalités de fonctionnement et se réfère notamment à la circulaire n° 2008-001 du 15 décembre 2008 relative à l'installation et au rôle des commissions portuaires de bien-être des gens de mer.

Article 1 – Objet et missions de la commission

La commission est une structure de concertation, sans personnalité morale, qui, par la mobilisation et la concertation de l'ensemble des acteurs portuaires et maritimes, a pour objet de faciliter la mise en œuvre locale des dispositions de la convention n° 163 et de la recommandation n° 173 de l'organisation internationale du travail.

Les besoins sont définis et appréciés par les représentants des syndicats des gens de mer et associations œuvrant au bien-être des gens de mer dans le port.

La commission tient à jour un état des lieux des structures d'accueil et des services proposés aux marins. Elle examine leur pertinence, en mettant en évidence les complémentarités, redondances, ou absences constatées, en fonction notamment de l'évolution des infrastructures portuaires et de trafic. Elle formule toutes propositions pour améliorer leur fonctionnement de manière réaliste et raisonnable.

La commission examine la liste des personnes intervenant dans le cadre des moyens et services de bien-être en vue de leur habilitation par l'autorité portuaire à circuler dans l'enceinte portuaire.

Conformément aux indications de la recommandation 173 de l'OIT, la commission veille à ce que les moyens et services de bien-être bénéficient de ressources financières régulières et suffisantes. A cet effet, le tour de table des financeurs potentiels devra être fait régulièrement.

La commission soumet au Conseil supérieur du bien-être des gens de mer toutes difficultés ou problèmes n'ayant pu être résolus localement.

Article 2 – Composition de la commission

Les membres de la commission sont désignés pour une durée de cinq ans par arrêté préfectoral. Ils s'obligent à une présence régulière aux réunions.

Les règles de suppléance des membres absents ou empêchés sont celles de l'article 3 du décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif :

- 1° Le président et les membres qui siègent en raison des fonctions qu'ils occupent peuvent se faire suppléer par un membre du service ou de l'organisme auquel ils appartiennent ;
- 2° Un membre désigné en raison de son mandat électif ne peut se faire suppléer que par un élu de la même assemblée délibérante ;
- 3° Les personnalités qualifiées ne peuvent se faire suppléer.

Le préfet d'Aquitaine, préfet de la Gironde, ou, en son absence, le directeur départemental adjoint des territoires et de la mer de la Gironde, délégué à la mer et au littoral, préside la commission. Il est assisté :

- d'un bureau, composé de six membres issus de collèges différents ;
- d'un secrétariat assuré par la direction départementale des territoires et de la mer.

La commission peut entendre ou associer à ses travaux, en tant que besoin des personnes qualifiées et des représentants des administrations concernées.

Article 3 – Fonctionnement de la commission

Lors de sa première réunion, la commission adopte son règlement intérieur et désigne son bureau.

Le bureau se réunit autant que de besoin sur convocation de son président.

La commission se réunit en assemblée plénière au minimum deux fois par an, dont une fois en début d'année pour adopter son rapport annuel. Elle peut également être réunie à la demande du président ou du bureau en cas d'événement exceptionnel.

Chaque réunion fait l'objet d'un compte rendu adressé à ses membres et à la sous-direction des gens de mer de la direction des affaires maritimes (bureau GMS).

La commission communique toutes observations ou suggestions utiles au secrétariat du Conseil supérieur de prévention des risques professionnels maritimes et du bien-être des gens de mer.

La visite du Préfet Maritime de l'Atlantique le 24 mars 2011



Le baptême de « QUINOA » le 4 novembre 2011



La sûreté portuaire



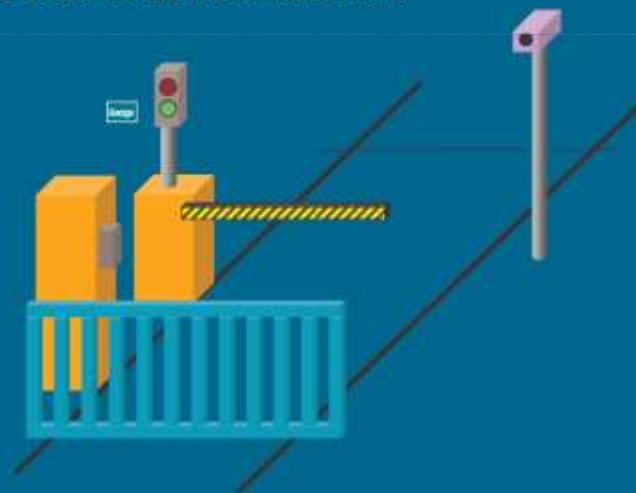
La sûreté portuaire

Pour la sûreté sur le port de Bordeaux, le GTSP, groupe de travail restreint, réunit des représentants de l'autorité portuaire, police, gendarmerie, douanes, affaires maritimes, Union Maritime et Portuaire, nommés par le préfet pour piloter la sûreté sur les différents sites portuaires.

Le contrôle des accès de la zone portuaire de Bassens bientôt effectif

Principe du contrôle d'accès

- ✓ Un portail auto porté à ouverture commandée
- ✓ Une barrière à ouverture/fermeture automatique
- ✓ Un lecteur de badge avec interphone
- ✓ Un feu rouge/vert
- ✓ Une caméra vidéo de surveillance de la zone
- ✓ Des capteurs de sécurité de franchissement



Étude prospective pour l'implantation de nouvelles activités industrielles et logistiques sur le port de Bordeaux



Etude prospective pour l'implantation de nouvelles activités industrielles et logistiques sur le port de Bordeaux

Séminaire stratégique

5 mai 2011

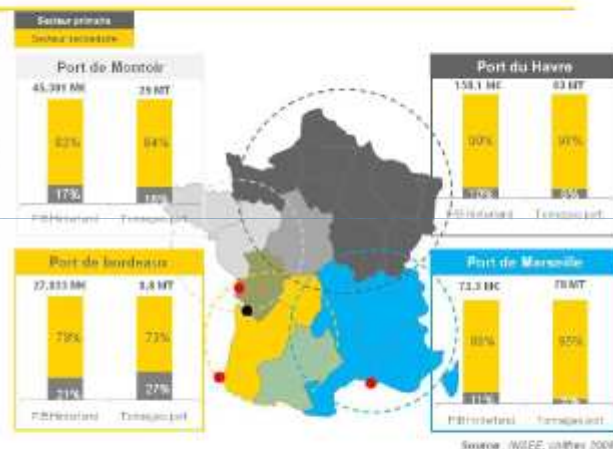
 **ERNST & YOUNG**
Quality In Everything We Do

Étude prospective pour l'implantation de nouvelles activités industrielles et logistiques sur le port de Bordeaux

Le cas de Bordeaux : Un hinterland limité comparé aux autres principaux ports Français

Hinterland

- ▶ Une faiblesse de l'industrie au sein de l'hinterland économique comparé aux autres ports français
- ▶ Un hinterland partagé avec plusieurs ports sur la façade atlantique (Montoir, La Rochelle, Bayonne)
- ▶ La conjonction de plusieurs facteurs structurels supplémentaires :
 - ▶ Accès direct difficile par la route à Bordeaux depuis le Verdon grevant les potentiels de développement du seul terminal relié directement à la mer
 - ▶ Une concurrence forte exercée par le transport routier jugé plus flexible
 - ▶ Port d'estuaire => tirant d'eau, marée etc... (mais peut jouer positivement car connexion au plus proche des zones de consommation)

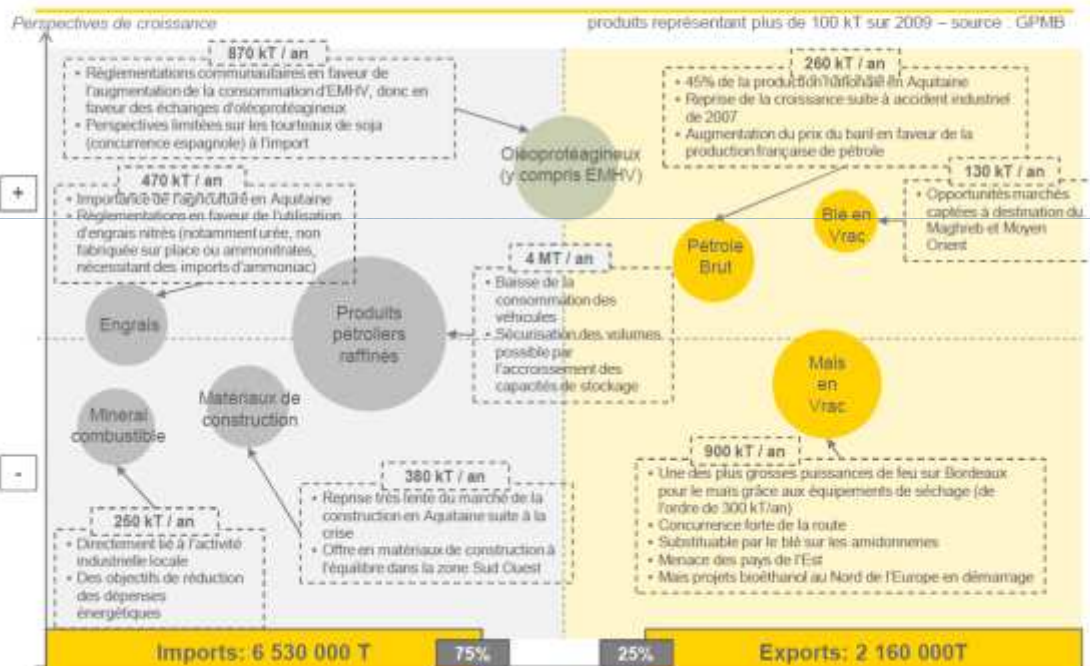


Verbatim opérateur

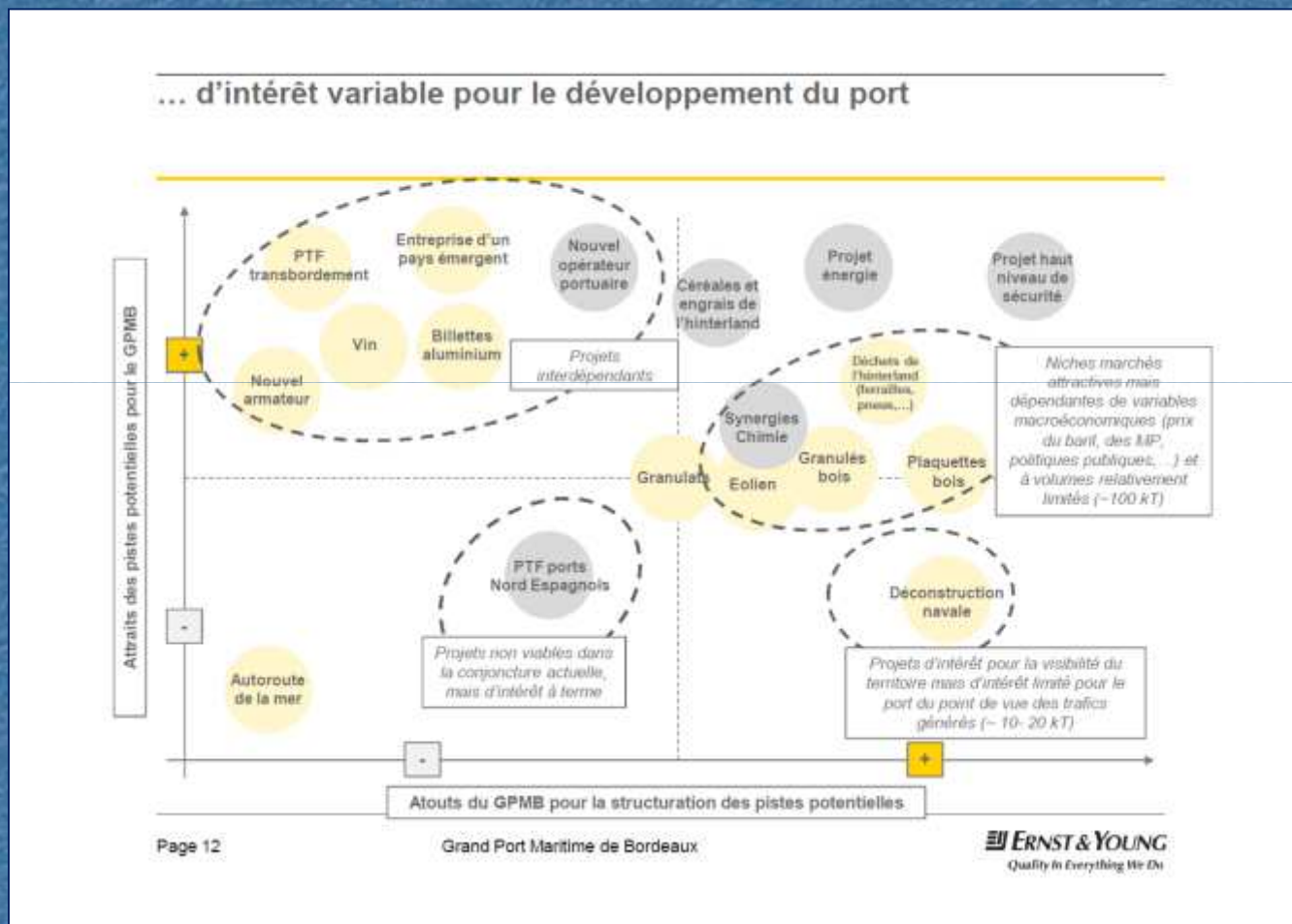
« L'activité économique d'un port est une photographie de l'économie régionale. Un port secondaire peut difficilement prétendre à des développements massifs du fait de cette condition »

Étude prospective pour l'implantation de nouvelles activités industrielles et logistiques sur le port de Bordeaux

Toutefois, Bordeaux a su maintenir ses positions sur la plupart des trafics



Étude prospective pour l'implantation de nouvelles activités industrielles et logistiques sur le port de Bordeaux



Le projet de Parc Naturel Marin sur l'Estuaire de la Gironde et les pertuis charentais



Le projet de Parc Naturel Marin Estuaire de la Gironde et pertuis charentais

Les représentants
de l'État

Les élus locaux



Les usagers
professionnels et
de loisirs

Les experts scientifiques et les
gestionnaires d'espaces
naturels

Un conseil de gestion à composer

Suite à la réunion du comité de concertation du 20 juin 2011, le nombre de membres du conseil de gestion a été porté à 57 membres.

Deux représentants des « industries portuaires » doivent siéger au conseil de gestion, c'est-à-dire les Unions Maritimes et Portuaires de Bordeaux et La Rochelle.

Le principe de suppléants est acté.

Simultanément, l'orientation de gestion « *Promouvoir les autres activités maritimes (portuaires, industrielles, de loisirs...) dans le respect de la protection des écosystèmes marins* » devient « *Promouvoir et développer les activités maritimes (portuaires et industrielles, ainsi que de loisirs...) dans le respect des écosystèmes marins* ».

L'enquête publique s'est déroulée du 22 août au 22 septembre 2011 sur 117 communes (73 en Charente-Maritime, 31 en Gironde et 13 en Vendée).

Le parc devait être créé avant les élections présidentielles.



Le projet de centre routier de Bassens



Le projet de centre routier de Bassens

» » OBJECTIFS

Validation de l'opportunité et de la faisabilité du centre routier

Etude de marché et définition du « business model » : Calibrage et viabilité du projet, type de services à proposer, évaluation du montant de l'investissement

Développement d'éléments argumentaires pour le cahier de la consultation d'opérateurs gestionnaires du centre routier

Etat de la demande, niveau de la concurrence, rentabilité, montant des investissements, durée de la concession

Définition d'un projet commun porté par les partenaires concernés

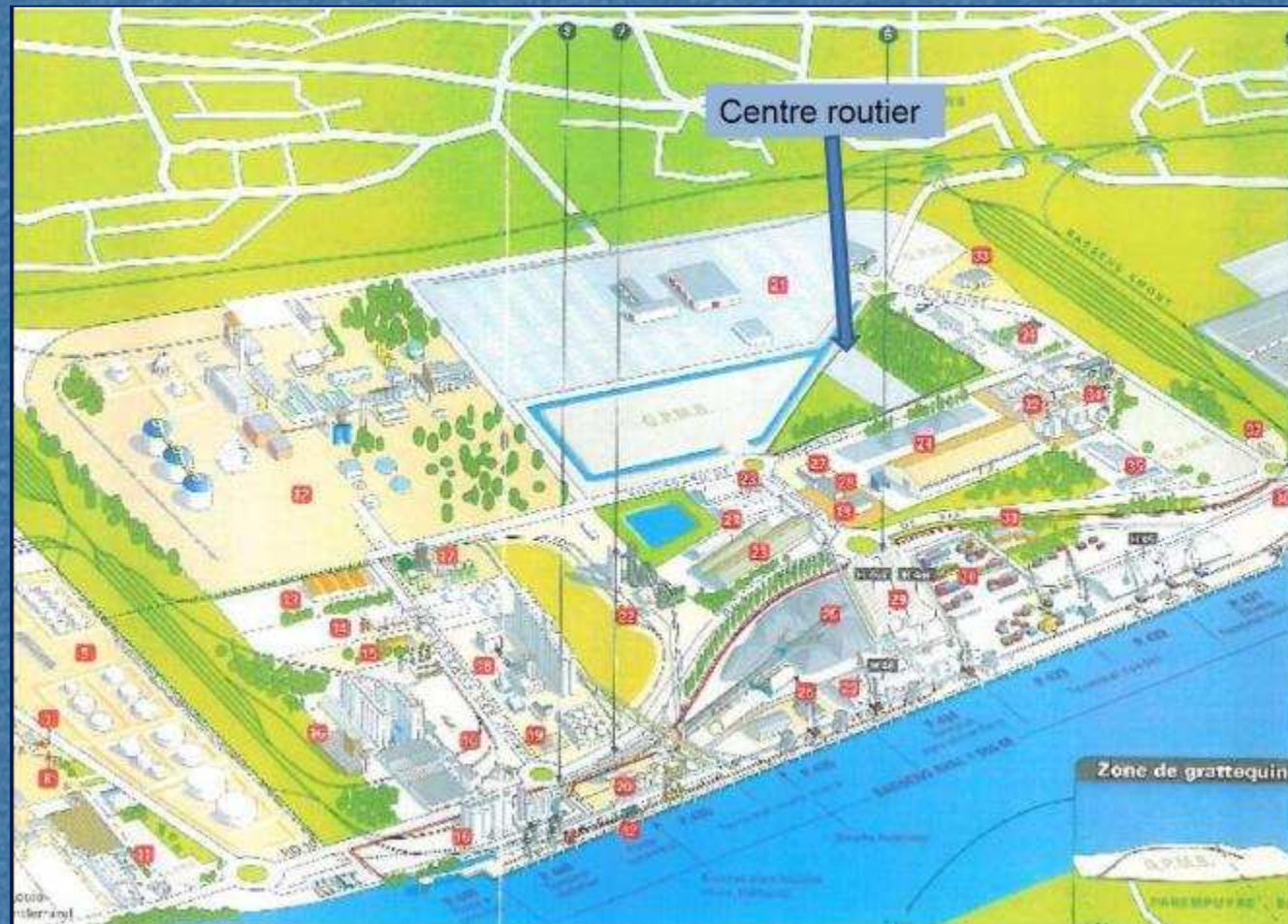
Projet prenant en compte les attentes des partenaires, portage et partage de l'investissement..



CCI
BORDEAUX



Le projet de centre routier de Bassens





La place portuaire de Bordeaux



POSEIDON : l'informatique au service du développement économique régional

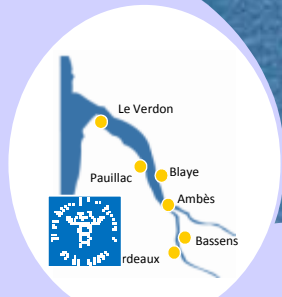


Plate-forme Opérationnelle de Systèmes d'Echanges Informatisés de **DON**nées 164



Présentation POSEIDON à l'École Nationale des Douanes à La Rochelle, le 9 juin 2011

**Table ronde « Action économique »
Le partenariat opérateurs-administrations au travers des travaux
menés au sein de la communauté portuaire de Bordeaux**

Jean-Michel THILLIER, sous-directeur du commerce international à la
direction générale des douanes et droits indirects :

*« L'exemple de Bordeaux a prouvé que la mise en place d'un CCS était
possible sur toute place et que le système prenait en compte les
spécificités locales (tous trafics, tout volume d'activité portuaire,
investissements « contenus » pour les professionnels portuaires) ».*

Le port de Bordeaux distingué



Le contrat d'objectifs des métiers du transport et de la logistique en Aquitaine





CONTRAT D'OBJECTIFS
PLURIANNUEL DES METIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE
EN AQUITAINE
2011-2013











Article 3 - Champ d'intervention du contrat -

Le champ territorial retenu est la région Aquitaine.

Le champ des activités économiques couvert par le présent contrat d'objectifs, concerne :

- le transport routier de marchandises.	4941A - Transports routiers de fret interurbains. 4941B - Transports routiers de fret de proximité. 5320Z - Autres activités de poste et de courrier. 8010Z - Activités de sécurité privée (partie transports de fonds uniquement).
- le transport routier de voyageurs	4939A - Transports routiers réguliers de voyageurs. 4939B - Autres transports routiers de voyageurs.
- le déménagement	4942Z - Services de déménagement.
- la location de véhicules industriels	4941C - Location de camions avec chauffeur. 7712Z - Location et location-bail de camions.
- le transport sanitaire	8690A - Ambulances.
- la messagerie et l'affrètement	5229A - Messagerie, fret express. 5229B - Affrètement et organisation des transports.
- le transport combiné	Il n'existe pas de code NAF spécifique. On peut les trouver dans 2 catégories plus larges: - 52.24B Manutention non portuaire - 52.26Z Services auxiliaires des transports terrestres (pour ceux qui exploitent aussi des terminaux ferroviaires)
- l'organisation des transports internationaux	5229B - Organisation des transports internationaux.
- le transport de fonds	8010Z uniquement les activités de transports de fonds et de valeurs.
- la logistique et l'entreposage	5210B - Entreposage et stockage non frigorifique.
- les activités maritimes et portuaires	5010Z - Transports maritimes et côtiers de passagers. 5020Z - Transports maritimes et côtiers de fret. 5220Z - Services auxiliaires des transports par eau. 5224A - Manutention Portuaire.

Le simulateur du pilotage

22 juin 2012



Le simulateur du pilotage



Bordeaux Les pilotes se dotent d'un simulateur high-tech



Loïc Fabrigues

Le simulateur permet de se familiariser au franchissement du nouveau pont en construction sur la Garonne.

La station de pilotage de la Gironde vient de s'équiper d'un simulateur de manœuvres en 3D. Fourni par la société Transas, le matériel place son utilisateur à la barre d'un navire dans les conditions de navigation sur la Garonne entre Bassens et le Pont de pierre.

L'outil permet en outre aux pilotes de s'entraîner au franchissement du nouveau pont en construction sur le fleuve entre Bacalan et Bastide, un passage obligé pour les paquebots de croisières s'amarrant dans la préfecture girondine.

Le réalisme des images numérisées projetées sur un écran

panoramique est saisissant. L'immersion est telle que la sensation de mouvement du navire est réelle, par forte houle, alors que la passerelle est fixe.

« **Tout est mis en œuvre pour continuer à escaler sereinement à Bordeaux** », souligne Christophe Reux, le président des pilotes.

D'un coût de 400 000 euros avec la construction du bâtiment dédié à son installation, l'investissement a été financé par la communauté urbaine de Bordeaux, le GPMB et les pilotes.

Loïc FABRIGUES

Le simulateur du pilotage



Le simulateur du pilotage



Le simulateur du pilotage





www.uniport-bordeaux.fr



Assemblée générale UMPB 29 juin 2012

Union Maritime et Portuaire
de Bordeaux



Assemblée générale UMPB 29 juin 2012