



Communiqué

Conseil de Surveillance du 27 mars 2009

Le 27 mars 2009, le Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de La Rochelle se réunissait pour la deuxième fois. Voici les différents sujets qui étaient à l'ordre du jour et qui ont été approuvés au cours de cette séance.

1. Evolution de la composition du Conseil de Surveillance

Le 16 janvier 2009, lors de la séance d'installation du présent Conseil sous la présidence de M. Bernard TOMASINI, Préfet de Région, M. Gilles GAUTRONNEAU était pressenti pour représenter le Conseil Municipal de La Rochelle au Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de La Rochelle, au titre du groupe formé par les représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements.

La délibération prise par le Conseil Municipal de La Rochelle, le 26 janvier 2009, confirme la désignation de M. Gilles GAUTRONNEAU pour siéger au Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de La Rochelle.

En date du 17 février 2009, la Préfecture de la Région Poitou-Charentes a pris un arrêté portant modification de la liste nominative des membres de ce Conseil de Surveillance qui compte donc 17 membres ayant voix délibérative.

2. Projet stratégique du Grand Port Maritime de La Rochelle

Après avoir été présenté dans ses grandes lignes aux membres du Conseil de Surveillance le 16 janvier dernier, le projet stratégique a été approuvé le 27 mars. Il avait au préalable été approuvé par le Conseil de Développement du 24 mars.

Cinq axes stratégiques ont été arrêtés. Ils tiennent compte de l'orientation des activités et de l'évaluation des marges de manœuvres.

1- Conduire les projets de développement des trafics en favorisant le report modal

. Afin d'atteindre son objectif de 10 millions de tonnes à l'horizon 2013-2015, les axes de développement s'appuient sur le vaste espace foncier offert par La Repentie (nouvelles marges de manœuvre spatiales) et le mode ferroviaire adapté aux trafics massifiés. Une attention particulière devra être portée sur l'infrastructure ferroviaire, notamment sur la liaison avec le réseau ferré national.

2- Renforcer la compétitivité

. En stabilisant et en dynamisant l'attractivité du port.

. En offrant des solutions de pré-post acheminement alternatives aux opérateurs, notamment pour faire face à l'accroissement des trafics sur l'Anse St-Marc.

. En étendant son hinterland naturel.

. En développant la capacité ferroviaire.

3- Favoriser une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

Les nouvelles missions du Grand Port Maritime, ajoutées à la mise en œuvre du transfert de certaines activités ainsi qu'à la mise en place d'une nouvelle gouvernance, impliquent une adaptation de l'organisation des services ainsi que la réorientation de certaines fonctions.

La volonté de maîtriser les effectifs au meilleur niveau et les impacts limités de la réforme, pour ce qui concerne le transfert de l'outillage, sur l'organisation actuelle conduisent à s'interroger sur le renforcement et le développement de certaines missions, comme :

- La capacité d'analyse et d'étude des marchés
- Le domaine environnemental
- La communication interne et externe
- Le domaine ferroviaire...

4- Poursuivre la rationalisation de la gestion

Cela concerne en particulier la politique tarifaire pluriannuelle (2010 et au-delà) et la rationalisation de l'espace portuaire.

5- Développer une conduite sociétale des activités du port

La principale caractéristique de la responsabilité sociétale se traduit par la volonté d'assumer la responsabilité des impacts que ses activités et ses décisions induisent sur la société et l'environnement, et d'en rendre compte.

Ainsi, les enjeux sociétaux à prendre en compte s'expriment dans les trois dimensions : économiques, environnementales et sociales.

Les enjeux économiques doivent répondre à deux objectifs : la performance des prestations et l'éthique des affaires.

Les enjeux environnementaux se situent dans les domaines suivants : l'énergie et le climat, l'eau et l'air, les sols et les déchets ainsi que le paysage et la biodiversité.

Les enjeux sociaux concernent la totalité de la sphère d'influence du port : salariés, clients, c'est-à-dire la collectivité au sens large. Ces enjeux peuvent s'appréhender selon deux axes :

- La relation employeur-salarié, au travers du dialogue social, des conditions de travail, de la santé et de la sécurité au travail, du développement des compétences, de la formation professionnelle.
- La relation à la collectivité avec l'objectif d'intégrer parfaitement le port en tant qu'entreprise créatrice de valeur et contribuant fortement à l'identité spécifique du quartier de la Pallice, de la ville de La Rochelle, de son agglomération et, au-delà, du département et de la région.

3. Approbation des opérations d'investissement

3.1. Réparation de la porte aval de l'écluse du bassin à flot

La porte aval du sas de l'écluse a été emboutie par le cargo *Anna* le 4 juillet 2008. Le choc s'est produit au droit du vantail aval sud. Indépendamment des dégâts visuels facilement identifiables, des incertitudes demeurent sur les éléments non visibles des portes.

Les travaux prévoient la dépose du vantail sud, un diagnostic de la réparation de celui-ci et, en fonction du diagnostic, l'inspection des pivots inférieurs, la dépose du vantail nord et son diagnostic, la refonte éventuelle du vantail sud et la remise en état des organes de manœuvre du vantail sud.

L'opération est basée sur une tranche ferme et des tranches conditionnelles qui seront notifiées en fonction de l'ampleur des dégâts qui seront constatés au fur et à mesure du déroulement des travaux. Le montant des dépenses sera compris entre 450 000 et 1 400 000 euros hors taxes. La consultation pour les travaux a été lancée. Le résultat est cohérent avec les estimations réalisées par le GPM LR.

La maîtrise d'œuvre de l'opération est réalisée en interne.

Les travaux seront réalisés en coordination avec l'expertise judiciaire qui se déroule parallèlement. Ils débuteront en mai prochain.

3.2. Môle d'escale : aménagement et restructuration des zones bord à quai

Le môle d'escale, mis en service en 1970, nécessite d'importants travaux de réfection pour lui permettre de satisfaire sa vocation de terminal avec évacuation des marchandises par voie ferroviaire depuis sa façade est (en particulier pour les pâtes à papier). A cet effet, il est nécessaire de renforcer les réseaux et la structure de chaussée pour accueillir les moyens lourds de manutention et de reprendre le faisceau existant de voies ferrées.

L'opération comprend la dépose des voies ferrées existantes à l'est et à l'ouest, la suppression des réseaux désaffectés, la réfection et le renforcement de la structure de terre-plein en bord à quai, la réfection des canalisations d'eau et la reconstruction de voies ferrées de chargement et de dégagement côté est. La réfection des voies ferrées côté ouest est prévue en tranche conditionnelle. Celle-ci sera affirmée le cas échéant après confirmation de l'utilité d'une desserte ferroviaire sur ce secteur dans la future organisation du terminal.

Le coût global de l'opération est évalué à 2,55 M€HT dont environ 400 k€HT de fourniture de rails, 150 k€HT de fourniture de rails spéciaux pour les voies de grue et 2 M€HT pour les travaux de terre-plein, réseaux et pose de voies ferrées et voies de grues.

La maîtrise d'œuvre de l'opération est réalisée en interne.

L'exécution des travaux démarrera en juin. Ils seront organisés en quatre phases (secteur nord-est / nord-ouest / sud-est et sud-ouest) de manière à maintenir le plus longtemps possible l'exploitation des quais et des hangars, mais des arrêts d'exploitation seront cependant nécessaires compte tenu de l'exiguïté des zones de travail.

3.3. Création de terre-pleins et restructuration du faisceau ferroviaire à La Repentie

Le faisceau ferroviaire de La Repentie est utilisé pour le chargement de marchandises depuis les hangars 15 et 16.

Ces voies sont en site propre (non circulables par des engins routiers) et dans un état de vétusté très avancé. Elles sont très difficiles d'accès pour le chargement de pâtes à papier qui nécessite de pouvoir contourner les rames afin de repositionner les fardeaux dans les wagons.

L'une des voies n'est plus utilisée. Par ailleurs, la portion de voie raccordée au terre-plein pour le chargement est trop éloignée des hangars. Aussi, il est nécessaire de remplacer ces voies (rails et traverses) et réaménager le faisceau pour permettre le chargement aisé de marchandises depuis les hangars et le terre-plein. Il a été décidé de ne reconstruire que deux voies sur trois.

L'opération comprend la dépose d'un faisceau composé de trois voies ferrées vétustes, le remblaiement et le traitement en chaussée lourde d'une plate-forme d'environ deux hectares, la création d'un réseau d'assainissement pluvial, la fourniture et pose d'une voie de chargement de wagons de 600 mètres linéaires et d'une voie de dégagement de 600 mètres linéaires également.

Le coût global de cette opération inscrite au plan de relance de l'économie est évalué à 1,33 M€HT dont environ 230 k€HT de fourniture de rails, 1,1 M€HT pour les travaux de terre-plein, réseaux et pose de voies ferrées.

La maîtrise d'œuvre de l'opération est réalisée en interne.

Le chantier débutera au mois de juin.

3.4. Siège du Grand Port Maritime de La Rochelle

Depuis sa création le 1^{er} janvier 2006, les cinq directions qui composent le Grand Port Maritime de La Rochelle sont hébergées dans quatre bâtiments distincts.

Le départ, programmé en septembre prochain, du service maritime de la DDE sur le site de la caserne Mangin à La Rochelle, conduit le GPM LR à réfléchir sur le regroupement de ses Directions et des personnels le composant, dans le bâtiment libéré.

Ce regroupement au sein d'un même bâtiment est aussi de nature à renforcer l'intégration des salariés et la communication interne entre les services.

Deux scénarios font l'objet d'un examen particulier avant décision :

- . **Regroupement sur le site de la Direction Générale en réutilisant le bâtiment occupé par le service maritime de la DDE**
- . **Regroupement au sein d'un bâtiment neuf**

4. Choix d'une dénomination commerciale

Depuis le 9 octobre 2008, la dénomination sociale du port de commerce de La Rochelle est « Grand Port Maritime de La Rochelle ». Cette dénomination identifie l'entreprise en tant que personne morale.

Afin de mieux marquer l'identité du port, son ancrage sur la façade atlantique et pour faciliter sa déclinaison en langue anglaise, il a été décidé de définir un nom commercial pour compléter la dénomination sociale.

Le nom commercial est le nom sous lequel l'activité d'une société est connue du public, de l'environnement local et de ses clients. Il peut figurer sur les documents commerciaux, les cartes de visite, le papier à en-tête ou les factures, en plus des mentions obligatoires (dénomination sociale, siège social, numéro de SIREN, etc.).

Le nom commercial adopté est : « **Port Atlantique La Rochelle** ».

Concernant l'identité visuelle, il est décidé de conserver le graphisme de fond du logo actuel. Ce logo n'a qu'un peu plus de trois ans d'existence et il est bon de capitaliser sur la notoriété déjà acquise.

Pour accompagner la dénomination commerciale et la nouvelle version du logo, une nouvelle signature est adoptée afin de mettre l'accent sur l'un des principaux atouts du port, à savoir la qualité de ses accès nautiques : « **La porte de l'Atlantique en eau profonde** ». Et, en anglais : « **The Atlantic deep sea gateway** ».

5. Point sur les trafics à fin février 2009

Le trafic cumulé du Grand Port Maritime de La Rochelle à fin février 2009 s'établit à 1 173 396 tonnes ce qui correspond à une hausse de 3,89 % par rapport à la même période en 2008.

Les filières les plus dynamiques, par ordre décroissant, sont les suivantes : marchandises diverses (+ 63,06 % avec 3 886 tonnes), les céréales et oléagineux (+ 31,35 % avec 217 173 tonnes) et les produits pétroliers (+ 23 % avec 181 458 tonnes).

TRAFICS 2009	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total	Evolution cumulée 2008 / 2009
Produits pétroliers	255 579	181 458											437 037	23,00%
Dont : A - Hydrocarbures raffinés	252 750	170 548											423 298	
B - Dérivés énergétiques	2 829	10 910											13 739	
2008	155 139	200 176											355 315	
Céréales / Oléagineux	205 508	217 173											422 681	31,35%
2008	113 041	208 751											321 792	
Produits papetiers	41 389	53 901											95 290	-20,47%
2008	57 434	62 385											119 819	
Grumes	5 430	3 793											9 223	-67,26%
2008	13 064	15 107											28 171	
Bois travaillés	10 870	7 692											18 562	-48,62%
Dont : A - En conventionnel	9 016	6 916											15 932	
B - En conteneurs	1 854	776											2 630	
EVP	186	85											271	
2008	15 028	21 099											36 127	
Vracs agricoles	18 654	65 212											83 866	-27,92%
Dont : A - Solides	7 898	54 692											62 590	
B - Liquides	10 756	10 520											21 276	
2008	70 340	46 012											116 352	
Vracs industriels	1 202	5 163											6 365	-52,93%
2008	6 683	6 839											13 522	
Sables	42 739	43 674											86 413	-31,95%
2008	52 611	74 378											126 989	
Produits métallurgiques	35	214											249	-91,50%
2008	2 864	67											2 931	
Marchandises diverses	9 824	3 886											13 710	63,06%
Dont : A - En conventionnel	2 899	2 385											5 284	
B - En conteneurs	6 925	1 501											8 426	
EVP	446	76											522	
2008	6 189	2 219											8 408	
Total	591 230	582 166	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 173 396	3,89%
2008	492 393	637 033											1 129 426	