

## PORT DE BORDEAUX : BILAN 2010 ET PERSPECTIVES 2011



Déjeuner de presse du 25 janvier 2011

Contacts  
Département développement et communication  
Grand Port Maritime de Bordeaux  
152 quai de Bacalan  
33082 BORDEAUX CEDEX

Laurence Bouchardie  
05 56 90 59 93  
l-bouchardie@bordeaux-port.fr

Océane Pourté  
05 56 90 59 89  
o-pourte@bordeaux-port.fr

# PORT DE BORDEAUX : BILAN 2010 ET PERSPECTIVES 2011



<b>1. Trafic 2010 et perspectives 2011 : Bordeaux maintient le cap .....</b>	<b>2</b>
<b>2. En 2010 – 2011, une attention portée à l’ensemble des sites portuaires, au travers d’investissements soutenus .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Les résultats financiers équilibrés et le soutien des partenaires publics confortent les perspectives du GPMB .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Les Bassins à flot, un développement prometteur pour le GPMB, partenaire du projet urbain .....</b>	<b>7</b>
<b>5. Grattequina : un 7<sup>ème</sup> terminal pour le Port de Bordeaux.....</b>	<b>9</b>
<b>6. Qualité et sécurité des accès maritimes : une priorité constante pour le GPMB.....</b>	<b>12</b>
<b>7. Informatique portuaire : conforter et conserver le leadership du Port de Bordeaux.....</b>	<b>14</b>
<b>8. Développement des investissements privés sur le Port de Bordeaux.....</b>	<b>16</b>
<b>9. Convention d’objectifs CUB - Port de Bordeaux : un partenariat privilégié, inscrit dans un processus durable.....</b>	<b>19</b>
<b>10. Nouvelle organisation des services .....</b>	<b>22</b>
<b>11. Mise en œuvre de la réforme portuaire à Bordeaux .....</b>	<b>24</b>

Crédits photos du dossier : GPMB-TASO-PAT IMAGES-MICHEL LE COLLEN-JEAN PIERRE LAMARQUE

## 1. Trafic 2010 et perspectives 2011 : Bordeaux maintient le cap

Avec 8,7 millions de tonnes en 2010, le Port de Bordeaux égale son résultat 2009. L'année 2010 s'achève en effet pour le GPMB sur un trafic quasiment égal à l'année dernière avec 8,70 Mt (contre 8,75 en 2009). Marqué par un contexte social difficile et par la baisse des exportations de bois de tempête, le maintien du Port à un niveau d'activité similaire confirme sa capacité à équilibrer ses trafics et à s'ancrer dans l'économie régionale.

Les importations s'élèvent à 6,29 Mt, niveau équivalent à 2009.

Les entrées de produits raffinés, premier trafic du GPMB, ont légèrement reculé (-1%) en début d'année suite aux déstockages effectués pour les opérations de nettoyage des cuves. La reprise industrielle et agricole a permis la hausse des importations d'engrais (+ 68 %) ; l'augmentation des prix des céréales et la reprise d'activité de Yara Ambès devraient profiter largement à ce secteur en 2011. Le secteur de la construction, dont le ralentissement économique a affecté cette année les importations de granulats et de laitier, devrait connaître une reprise en 2011 avec les grands chantiers de l'agglomération et de la région.

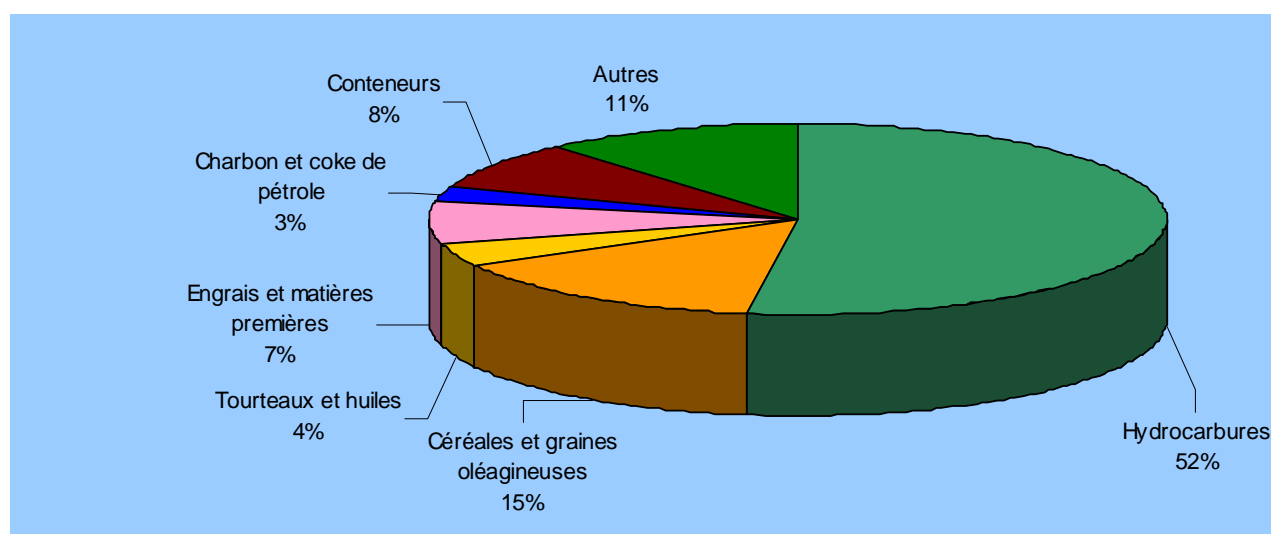
Les exportations, en léger repli, représentent 2,42 Mt.

Les records de chargement de blé (dont la qualité exceptionnelle a été soulignée cette année), ont contribué à la hausse des exportations de céréales, grâce aux efforts conjoints des opérateurs locaux et des professionnels portuaires. Divers trafics industriels tels que le quartz (+ 43 %) ou la terre réfractaire (+ 70%) compensent en partie la baisse du trafic de bois issu de la tempête de 2009 (- 49%) et celle du pétrole brut (- 5%).

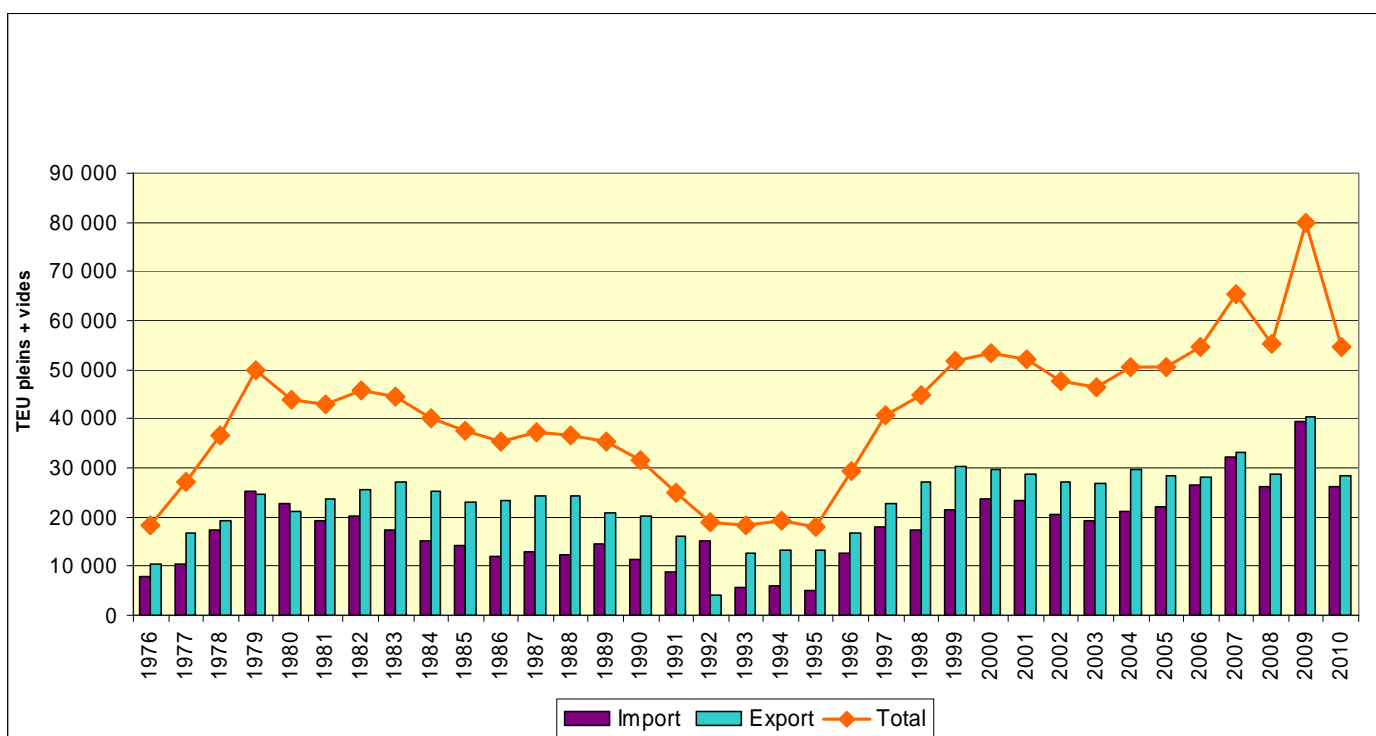
Grâce au bois de tempête, 2009 avait d'ailleurs été une année record pour les conteneurs. En 2010, le GPMB subit logiquement la baisse de ces flux, mais se hisse, avec 55000 EVP, au niveau des deux meilleures années réalisées sur ce trafic.

2011 s'amorce donc dans la stabilité, en misant sur des trafics de plus en plus variés, en espérant que la reprise économique et la montée en puissance des contrats maritimes ressenties par les opérateurs de la place portuaire à fin 2010 ne soient pas obérées par le contexte social.

### Prévisions trafic 2011



## Evolution trafic conteneurs



Deux armements de lignes régulières desservent Bordeaux : CMA CGM à Bassens et MSC au Verdon.

Les chablis issus de la tempête avaient permis au Port de Bordeaux de réaliser un record de trafic en 2009 avec plus de 80 000 EVP, dont 13 000 de bois exportés vers la Chine, et un flux équivalent de conteneurs vides pour les besoins de cet export de bois.

En 2010, les trafics de bois de tempête se sont taris, et logiquement le trafic conteneurs se contracte à un niveau de 54 620 EVP, en baisse de 31 %. Cette performance reste cependant une des meilleures enregistrées à Bordeaux, surtout si l'on considère le trafic de conteneurs pleins, qui avec 45 878 EVP n'est en recul que de 15 % malgré la perte de 13 000 EVP de bois, et une conjoncture sociale compliquée en 2010.

Les opérateurs affichaient une confiance commerciale retrouvée fin 2010, mais la pérennisation de certains flux demeurera suspendue à l'évolution de la situation sociale sur les terminaux portuaires.



## 2. En 2010 – 2011, une attention portée à l'ensemble des sites portuaires, au travers d'investissements soutenus

En 2010, le niveau d'investissement élevé (13,3 millions d'euros), parmi les plus hauts de la dernière décennie malgré la crise économique et les fortes perturbations sociales, a permis le démarrage de projets structurants et indispensables au développement de l'activité portuaire.

Dans le cadre du contrat de projet Etat-région 2007-2013, document par lequel l'Etat et la Région s'engagent sur la programmation et le financement de projets stratégiques, plusieurs opérations ont été menées en 2010, comme la modernisation du poste 511 à Ambès, dont les travaux de génie civil s'achèveront au 1er trimestre 2011. Ils seront ensuite complétés par le remplacement des bras de déchargement, réalisé par les opérateurs.

Les autres opérations concernent la modernisation des quais de Bassens, Le Verdon et Bordeaux, avec le renfort du plan de relance de l'économie pour permettre le remplacement des défenses d'accostage.



Le GPMB finance quant à lui la construction de son siège social à Bacalan, confirmant ainsi l'ancrage du Port sur le site des Bassins à flot, lieu historique de son activité et aujourd'hui quartier en pleine mutation. Le projet, qui représente un investissement de 3 millions d'euros, marque la dernière étape du regroupement des services du Port sur un même site : en septembre 2011, l'ensemble des personnels encore installés à la Bourse (direction financière, direction générale, secrétariat général) sera regroupé dans un nouveau bâtiment fonctionnel, durable et économe en énergie à Bacalan.



Le GPMB a également lancé les travaux de rénovation du hangar 81 au Verdon pour un montant de 2,2 millions d'euros, l'objectif étant à la fois de préparer l'accueil d'une nouvelle activité à caractère alimentaire courant 2011, et d'accomplir les travaux nécessaires à la suite des dégâts occasionnés par la dernière tempête. Enfin, dans le cadre des nouvelles obligations internationales, la mise en sûreté des sites portuaires est une priorité. Pour chaque site, l'établissement des plans de sûreté portuaire (PSP) puis les audits de contrôles, nationaux et européens, ont conduit à renforcer considérablement les mesures à mettre en œuvre : une

opération pour garantir la sûreté du Port a donc été validée en septembre 2010 pour un montant de 2,4 millions d'euros.

Pour 2011, les investissements sont fixés à 18,7 millions d'euros, montant qui représente un record (près du double des investissements moyens) et qui marque la confiance du Port dans son avenir, avec le soutien de l'Etat et des collectivités.

L'opération principale concerne, avec plus du tiers des investissements, l'amélioration des accès nautiques tout le long de l'estuaire (voir page 12). Des études environnementales seront menées pour l'aménagement de la passe de l'ouest, afin de démarrer, après enquête publique, un important chantier de dragage en 2012/2013.



Le Port envisage par ailleurs la valorisation d'une partie des sables dragués pour l'aménagement de ses terrains sur le site du Verdon et la lutte contre l'érosion sur la pointe du Médoc.

L'amélioration des passes intermédiaires, au droit des îles de l'estuaire décidée par le Conseil de Surveillance en novembre, est également prévue.

Une opération de rétablissement des tirants d'eau (dégradés par l'accumulation d'avaries sur la drague Pierre Lefort et les perturbations sociales de 2010) sera menée en complément.

Les quais et terre pleins constituent le second poste d'investissement, avec près d'un tiers des dépenses. En 2011, après les travaux du poste 511 à Ambès, la construction du terminal de Grattequina sur les communes de Parempuyre et Blanquefort débutera en rive gauche. Destiné à l'exportation de pièces de grandes dimensions (pales d'éoliennes notamment), et à l'importation de granulats ce projet comprend 4 phases, dont les 3 premières, prévues au contrat de projet Etat-Région 2007-2013, sont estimées à 13,7 millions d'euros (voir page 9).

Enfin, les quais et terre pleins de Bassens, ainsi que les voies ferrées portuaires, verront la poursuite d'investissements permettant leur amélioration ou réhabilitation, comme chaque année (investissement de 350 000 euros).

La réparation des écluses des Bassins à flot doit également être engagée cette année : diagnostic et définition des travaux seront réalisés en 2011.

### 3. Les résultats financiers équilibrés et le soutien des partenaires publics confortent les perspectives du GPMB



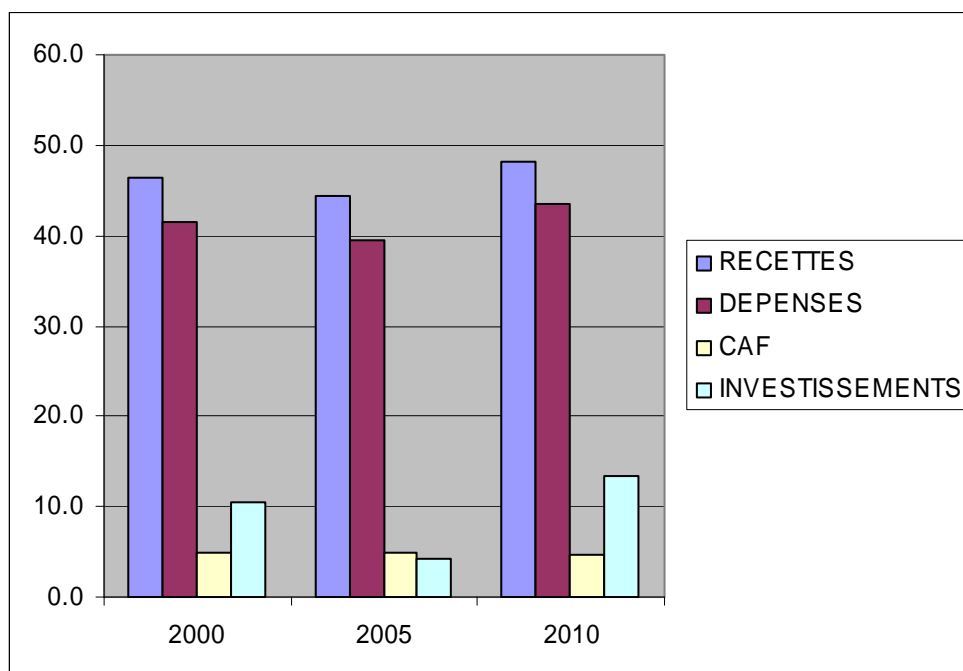
Les investissements 2010, qui s'élèvent à plus de 13 millions d'euros, ont été portés à hauteur de 8 millions d'euros par le GPMB, et à plus de 5 millions d'euros par ses co-financeurs, qui poursuivent leur coopération avec l'établissement portuaire. L'Etat a ainsi concouru aux opérations à hauteur de 3 millions d'euros, au côté des collectivités locales qui soutiennent la politique d'investissement avec 2,4 millions d'euros supplémentaires.

Avec un chiffre d'affaires de 47 millions d'euros (dont 24 de recettes liées au trafic, les objectifs ayant été atteints dans ce domaine avec 8,70 Mt), les produits dégagés en 2010 correspondent aux attentes de l'établissement, et libèrent une capacité d'autofinancement -CAF- nette de 3,8 millions d'euros pour la programmation d'investissements importants.

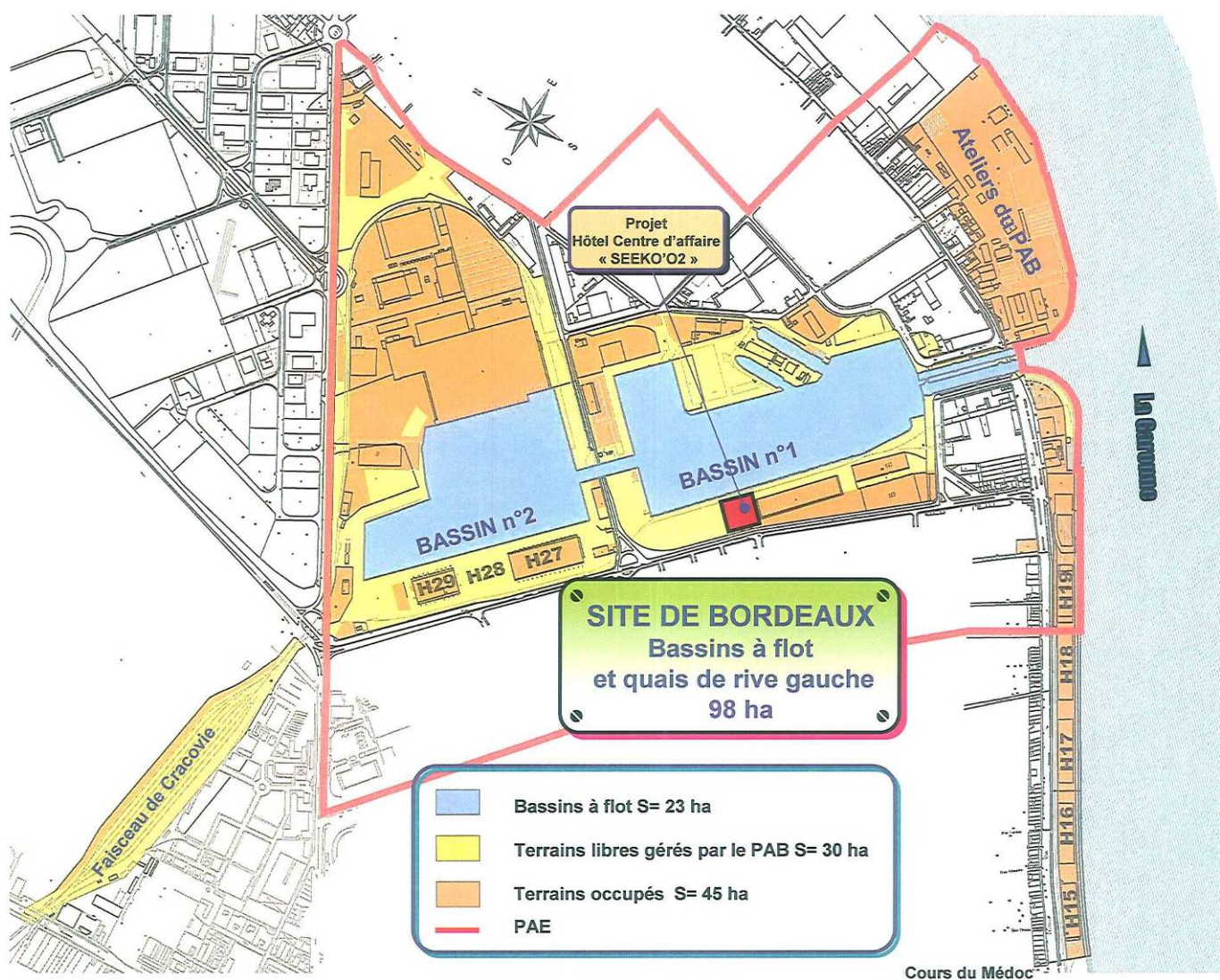
Elle est complétée et renforcée par les partenaires publics, Etat et collectivités locales, qui marquent eux aussi leur confiance dans l'avenir de l'établissement portuaire et poursuivent la dynamique engagée dans le sens d'un partenariat constructif.

En 2011, le GPMB reste donc solide dans ses fondamentaux, mais maintient une vigilance constante : le budget 2011 est un budget provisoire qui devra intégrer l'ensemble des effets de la réforme à finaliser dans les prochains mois.

Il devra par conséquent accompagner le changement et en intégrer les coûts, tout en conservant un niveau d'investissement élevé pour cette année de transition qui entend préparer l'avenir.



#### 4. Les Bassins à flot, un développement prometteur pour le GPMB, partenaire du projet urbain



#### **Programme d'aménagement du GPMB sur le site des Bassins à flot**

Outre la réalisation d'aménagements en maîtrise d'ouvrage sur ce secteur, le Port envisage de lancer plusieurs appels à projet en 2011.

#### **Projets d'aménagements des Bassins à Flot :**

Dans la continuité des projets de « revitalisation » des quartiers de Bordeaux Maritime et des Bassins à flot menés par la CUB et la municipalité de Bordeaux, et en lien avec le plan guide élaboré par l'agence Nicolas Michelin et Associés (ANMA), le GPMB, inscrit dans une logique de partenariat avec les collectivités, précise actuellement son programme d'aménagement.

Cette réflexion est conduite dans le cadre de l'« Atelier des Bassins à flot » comprenant la ville, la CUB, ANMA et le Port de Bordeaux, gestionnaire des bassins, du plan d'eau et plus globalement de la plaque portuaire.

Les grandes lignes du programme d'aménagement et la stratégie de valorisation de ce site par le GPMB seront présentées pour validation au conseil de surveillance dans le premier semestre 2011. Elles s'articulent autour des ambitions qui vont suivre :

Elément clé du programme d'aménagement, la réalisation d'un pôle nautisme sur le Bassin n°2 confortera l'ancrage urbain du Port de Bordeaux au cœur du grand projet de revitalisation des Bassins à flot. Le plan guide de l'ANMA prévoit la construction de plusieurs bâtiments le long de la rue Lucien Faure, respectant le ratio actuel de 50% d'activités liées au nautisme. Le GPMB étudie une nouvelle implantation du bureau du Port au plus près du port de plaisance pour améliorer l'accueil de plaisanciers, ainsi que 5 pontons supplémentaires (qui permettront d'accueillir à terme 300 bateaux en eau et 200 bateaux à terre) avec des aménagements en eau et électricité et une mise aux normes environnementales.

Le Bassin n°1, qui dispose déjà avec le Hangar G2 d'un bâtiment confortant son orientation tertiaire-créatif, poursuivra son développement. Un projet d'hôtellerie, centre d'affaires et balnéothérapie est d'ores et déjà en phase de conception, au droit du cours Balguerie Stuttenberg.

A proximité du Hangar G2, un parc de stationnement en ouvrage de 560 places comprenant une aire de sport est prévu.

Concernant le Boulevard Alfred Daney, un projet de vitrine tertiaire est à l'étude entre le Hangar M2 et la place Maran. Le Port pourrait ainsi valoriser son foncier, en accueillant des enseignes à la recherche de visibilité. Pour respecter les préconisations du plan guide de l'ANMA, cette bande tertiaire serait insérée de façon à ne pas gêner la construction de logements prévus à long terme en arrière de la base sous-marine.

Une réflexion et une étude de marché ont été envoyées par le Port pour évaluer les potentialités de Bordeaux comme site de réparation navale de grande plaisance. Bien qu'éloigné du bassin méditerranéen, principal lieu de navigation des yachts, la qualité des moyens d'assèchement du Port et la notoriété de Bordeaux sont des atouts à considérer : le conseil de surveillance du Port devrait, en 2011, arrêter les orientations à prendre sur le développement de cette activité, les investissements à engager étant importants.



L'habitat flottant ainsi que l'installation d'établissements flottants à vocation culturelle et de loisir sont également étudiés, en relation étroite avec les collectivités locales afin de donner au plan d'eau une animation diversifiée et une programmation diurne.

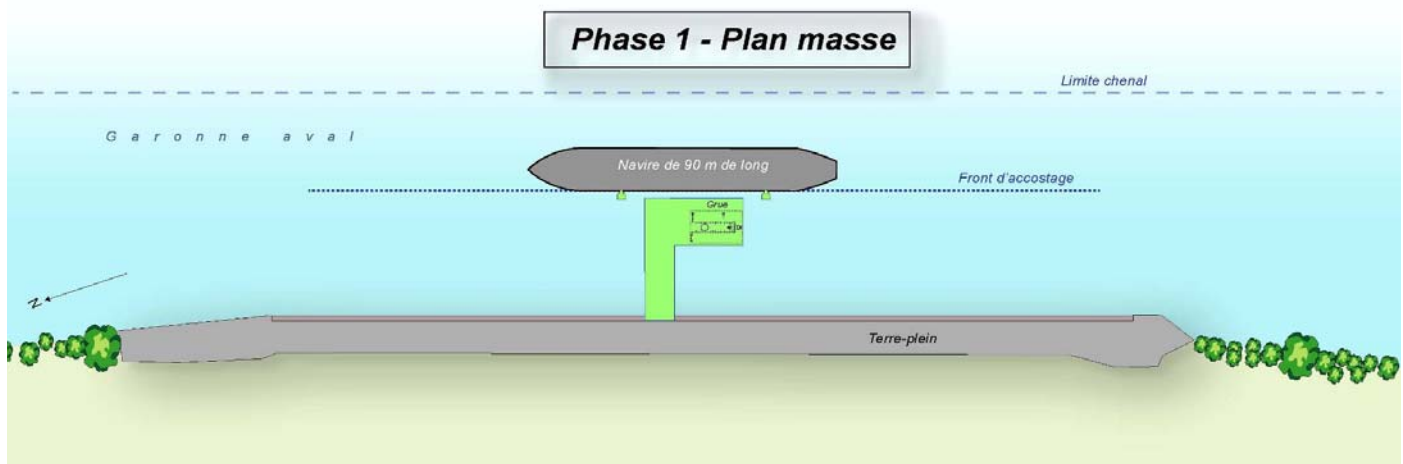
Enfin, dans le cadre du projet de Centre culturel et Touristique du Vin (CCTV) la ville et le Port ont récemment fait visiter aux équipes d'architectes retenues le site qui accueillera le futur bâtiment, tout près de la Garonne et à proximité du siège social du Port. La cession du terrain sur lequel s'implantera le CCTV devrait avoir lieu en 2011.

## 5. Grattequina : un 7<sup>ème</sup> terminal pour le Port de Bordeaux

Le Grand Port Maritime de Bordeaux va se doter prochainement d'un septième terminal en rive gauche de la Garonne, à Grattequina. Spécialisé dans les colis lourds ou de grandes dimensions, il assurera notamment le chargement de pales et de pièces d'éoliennes fabriquées par EADS Astrium sur l'Ecoparc de Blanquefort ; mais aussi la réception de granulats pour remédier aux déficits chroniques de la région bordelaise. Le projet global, qui s'inscrit dans le prolongement des activités existantes, est décomposé en quatre phases pour un coût total estimé à 20 millions d'euros dont 13,7 millions d'euros pour les 3 premières prévues au contrat de projet Etat-Région 2007-2013. Par cet investissement, le Port et ses partenaires misent sur le développement d'un trafic d'avenir (les énergies renouvelables et la construction), qui se développera sur un site déjà aménagé par le passé, lorsque Grattequina était un terminal charbonnier.

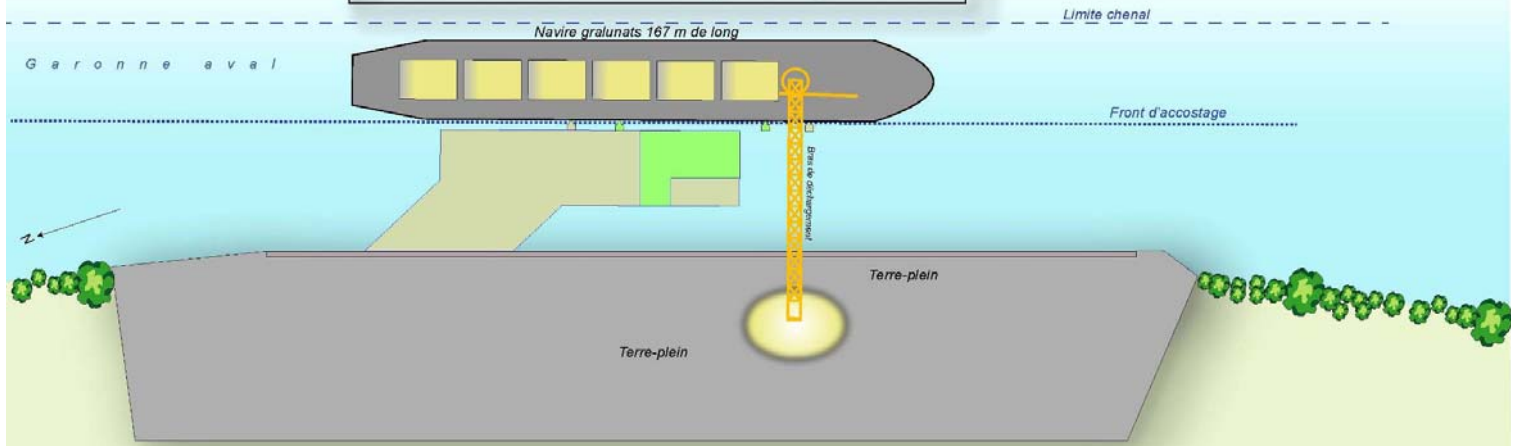
Le projet, encadré par le code de l'environnement, fera l'objet d'une étude d'impact. Alimentée, entre autres, par un audit écologique élargi, celle-ci permettra de connaître les incidences des aménagements, qui pourront alors être supprimées, réduites ou compensées. En matière de biodiversité, le site de Grattequina, situé en bord d'estuaire, est en effet marqué par un enjeu environnemental fort. La reconstruction du Port (qui n'était plus utilisé depuis la seconde guerre mondiale) se fera donc dans le respect des procédures réglementaires et dans le cadre d'un développement conciliant activités économiques et respect de l'environnement.

La première phase du projet, qui va démarrer prochainement, permettra de proposer un premier équipement opérationnel pour la fin de l'année 2011. Les travaux se limiteront pour cela à la construction d'un premier aménagement sur l'eau pour le chargement de pales jusqu'à 43 m.



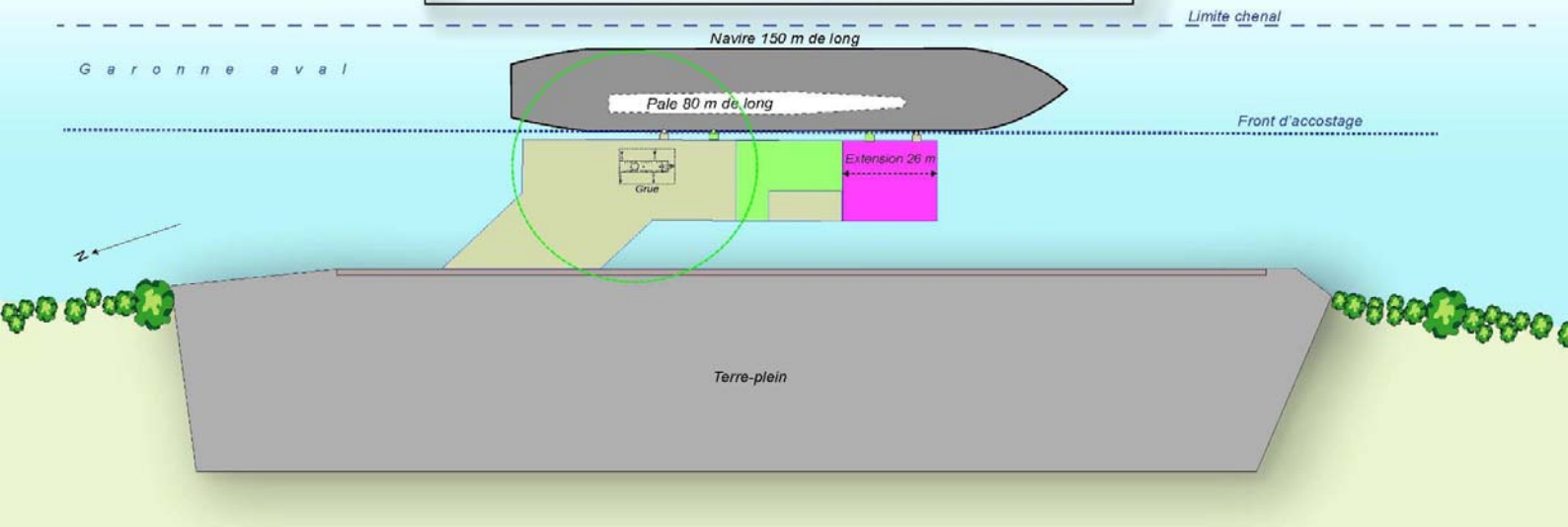
La phase 2 sera marquée par des travaux à la fois nautiques et terrestres : le Port de Bordeaux prévoit d'accompagner la montée en puissance de l'activité de l'industriel, tout en assurant le déchargement de granulats. Afin de répondre aux impératifs de la production d'EADS Astrium, des travaux seront réalisés pour agrandir la plate-forme et le viaduc d'accès permettant le passage de convois routiers d'envergure. Un nouveau front d'accostage sera réalisé avec deux ducs d'albe supplémentaires, ainsi qu'une souille pour l'accueil des navires de granulats à plus grand tirant d'eau. Lors des opérations de dragages, la qualité des sédiments sera contrôlée par des prélèvements, comme pour les autres sites d'intervention du Port.

## Phase 2 - Plan masse poste granulats



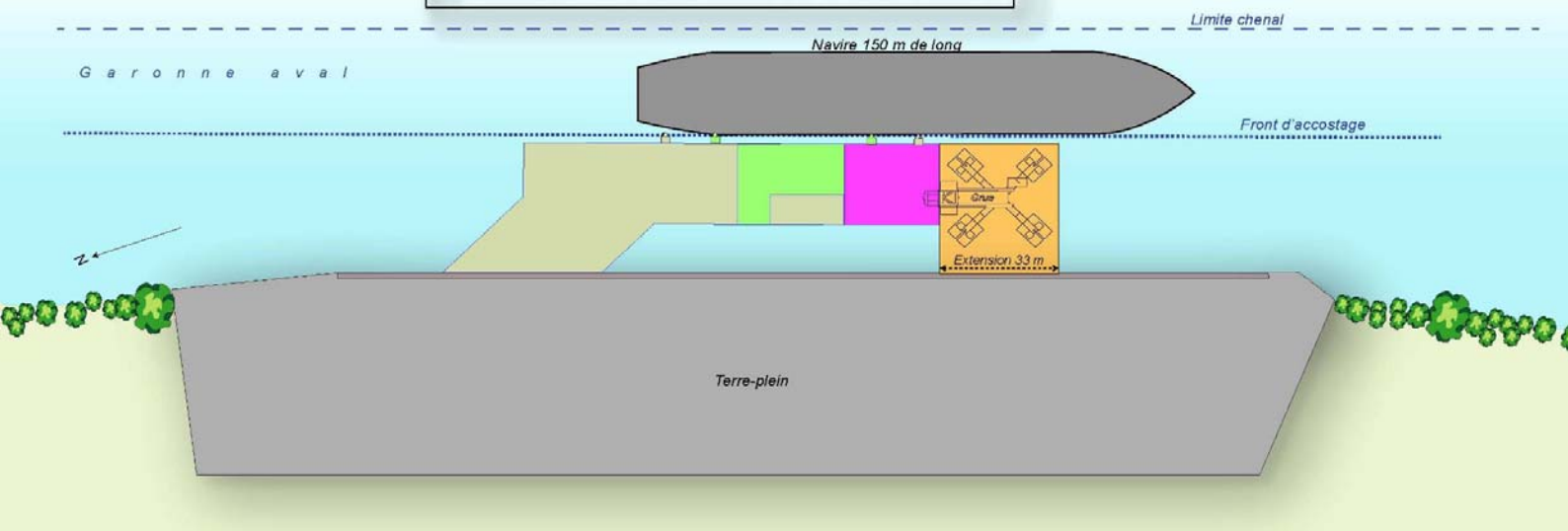
La phase 3 s'adapte ensuite à la croissance de l'activité éolienne, et donc à la production de pales de très grandes dimensions, de 60 à 80m. Les travaux consistent à allonger le quai d'une vingtaine de mètres.

## Phase 3 - Plan masse pales de 60 à 80 m



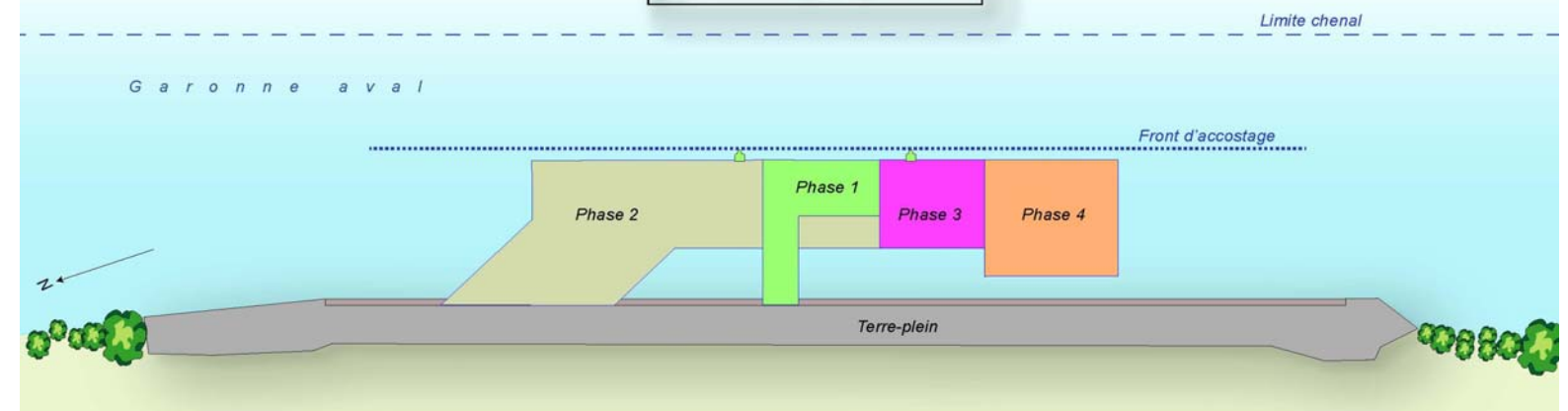
Enfin, pour la quatrième et dernière phase, qui doit permettre le chargement de colis lourds (mât, nacelle et rotor d'éolienne), les travaux consistent à étendre le quai par une plate-forme renforcée, capable de supporter des moyens de levage pour des colis de 400 tonnes.

### Phase 4 - Plan masse colis lourd



A terme, le terminal de Grattequina deviendra un site portuaire stratégique de la rive gauche, offrant d'importantes perspectives de développement industriel pour la zone de Bordeaux Nord/Blanquefort. Soutenu, dans le financement de ce projet, par ses partenaires publics (Etat, Conseil Régional, Conseil Général, CUB et FEDER) le Port pourra mettre en œuvre d'ici 2013 les 3 premières phases prévues au contrat de Projet Etat Région, approuvées par le Conseil de Surveillance du 25 novembre 2010.

### Phasage global



## **6. Qualité et sécurité des accès maritimes : une priorité constante pour le GPMB**

L'entretien général de l'estuaire est réalisé par 3 dragues :

- La drague « Pierre Lefort » et la drague « La Maqueline », toutes deux armées par le Port de Bordeaux et travaillant en permanence pour son compte.
- La drague « Samuel de Champlain », armée par le GIE Dragages Ports et basée à Nantes, qui intervient ponctuellement.

### **Dragage du chenal : vigilance et mobilisation en 2010 et 2011**

Le chenal d'accès est entretenu pour permettre l'accès en toute sécurité des navires sur les différents sites portuaires. Sur les 10 dernières années le tirant d'eau des navires par petit coefficient de marée est de 10 m sur les sites de Bassens, Ambès et Le Verdon.

Fin 2010 ce tirant d'eau était ramené à 9,3 m, du fait des avaries survenues sur la drague ayant entraîné des arrêts techniques, eux-mêmes perturbés par le climat social en période de réforme portuaire. S'ajoutent à cela les conséquences de 8 années d'étiage (débit faible lié aux phénomènes constatés en amont : précipitations et fontes des neiges limitées, rechargement des nappes phréatiques, utilisation agricole et pompage pour l'irrigation...).



Une surveillance périodique renforcée de l'état des fonds (relevés hydrographiques tous les 15 jours au lieu de tous les mois) et une coordination constante avec les services du pilotage et les entreprises de la place portuaire ont permis de gérer sans conséquence réelle pour le trafic la fin de l'année 2010.

Par ailleurs, le Port fait des efforts financiers importants pour compenser ces déficits de dragages. En 2010, il a fait intervenir des dragues complémentaires (la drague « Marieke » du groupe DEME, et la drague Laval du GIE Dragages-Ports).

En 2011, il commandera également des interventions supplémentaires à l'activité de ses propres dragues, pour un montant de 1,5 million d'euros, qui s'ajoutera aux 13 millions d'euros annuels consacrés aux dragages. Une drague aspiratrice en marche interviendra dès le 24 janvier, et une opération de dragage par injection d'eau (jet sed) sur les passes amont (entre Bassens et le Bec d'Ambès) aura lieu avant mi mars.

Ces deux moyens renforceront l'activité de la drague Pierre Lefort, ce qui permettra de draguer simultanément les seuils amont (de Bassens au Bec d'Ambès), les seuils intermédiaires (de Cussac à Pauillac) et les seuils aval (de By à Richard) et de compenser dès les premiers mois de l'année le retard accumulé

A noter que le GIE Dragages-Ports a passé commande en septembre 2010 du renouvellement de la drague aspiratrice en marche Pierre Lefort, qui devrait être mise en service à Bordeaux en 2013.

### **Accueil des gros porteurs : une coordination resserrée entre le port et les opérateurs**

La capitainerie du port, le service des dragages et le département commercial coordonnent leur action pour permettre le meilleur accueil des navires, et notamment les Panamax à l'export de blé, afin de contribuer au développement des opérateurs de la place portuaire et de répondre à leurs besoins. C'est ainsi qu'un record historique a été atteint cet été avec un chargement de 37000 tonnes sur les quais de Bassens, suite à la coopération du GPMB et des silos de Bassens, INVIVO et SPBL.

### **Amélioration des passes intermédiaires du chenal : un investissement majeur en 2011**

Pour 2011, le port s'est engagé sur un programme d'amélioration des profondeurs des passes intermédiaires (Beychevelle, Saint Julien), pour un montant de 5 millions d'euros dont 80% sont apportés par l'État, dans le cadre du contrat Etat/Port.

Cette action, par l'enlèvement de matériaux cohésifs, en complément du déroctage de 2005, permettra d'augmenter le niveau de ces passes, qui constituent des seuils de navigation :



cela améliorera la fenêtre d'accès des navires à Bassens par petit coefficient en réduisant le pied de pilote (marge de sécurité sous la coque des navires) sur la passe de Cussac.

### **Sécurisation de l'entrée de l'estuaire : la passe de l'ouest modifiée**

L'opération, d'un montant de 6 millions d'euros, portée par l'Etat (à 80 %) et le Port, a pour but d'assurer la pérennité la passe de l'Ouest, porte d'entrée de l'estuaire soumise à des processus hydro sédimentaires complexes, et qui n'a pas été remodelée depuis 40 ans. Les travaux consistent à rectifier le tracé de la passe, afin de ménager un passage entre les bancs de sable qui ne cessent de se déplacer : l'entrée du chenal sera draguée de façon à sécuriser la navigation.

Un modèle numérique a permis d'analyser la pertinence de la solution retenue.

D'ici juin 2011, le GPMB réalisera tous les relevés "in situ" nécessaires à la rédaction de l'étude d'impact. Ce dossier devrait être déposé en préfecture en fin d'année 2011 et l'instruction administrative devrait se dérouler au cours du premier semestre 2012. La réalisation des travaux est envisagée pour la fin 2012.

## 7. Informatique portuaire : conforter et conserver le leadership du Port de Bordeaux

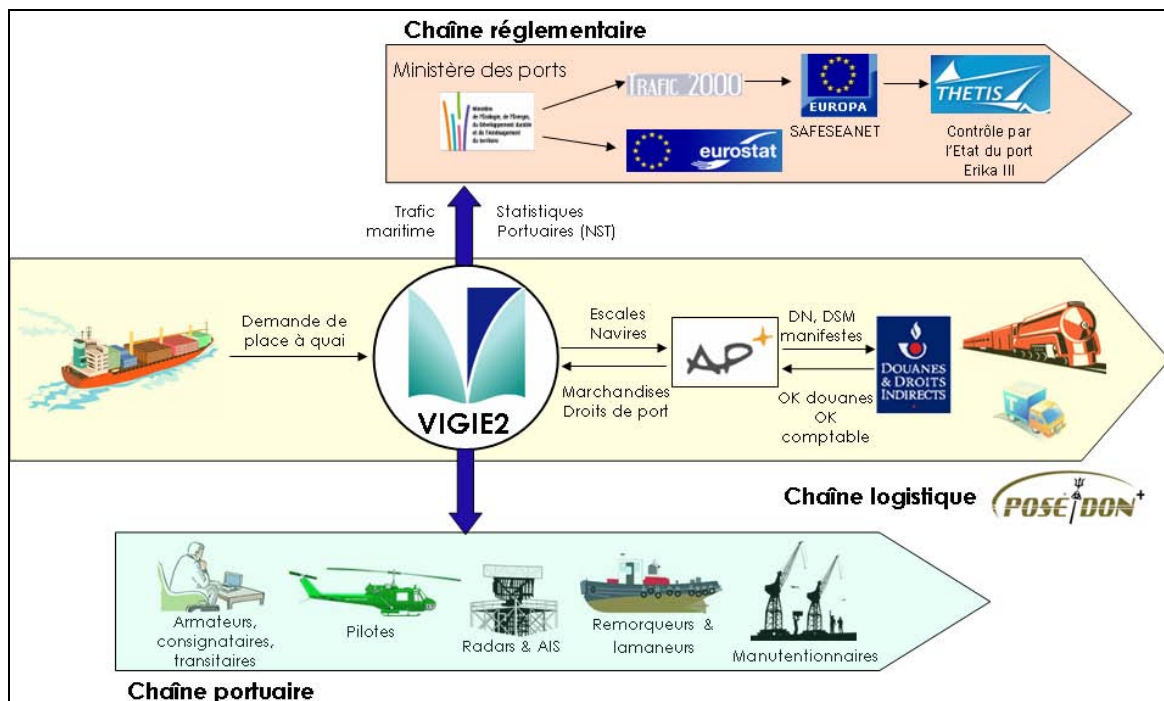
### Une collaboration fructueuse

Après la mise en œuvre en 2009 du système d'information global portuaire POSEIDON, qui avait déjà permis la dématérialisation des droits de port navires, la communauté portuaire bordelaise a élargi le dispositif à l'ensemble des droits de port navires et marchandises, aussi bien pour le vrac que pour le conteneur. Bordeaux est devenu en avril 2010 le premier port français à utiliser ces procédures innovantes.



Le résultat : un passage portuaire de la marchandise facilité, éliminant les saisies redondantes et apportant de la traçabilité, de la vitesse et de la fiabilité grâce aux technologies de l'information et de la communication (TIC). Grâce au travail mené par le GPMB en collaboration avec les Douanes et l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux, le dédouanement est aujourd'hui effectué en moyenne en moins de 8 minutes.

Les systèmes informatiques utilisés jouent par ailleurs un rôle central dans la mise en place de réglementations orchestrée par l'Union Européenne dans le domaine maritime (contrôle par l'Etat du port, formulaires unifiés...) : les échanges de données doivent être dématérialisés. Très impliqué sur ce nouvel axe de travail, le GPMB a ainsi intégré dès le mois de novembre dans son logiciel de gestion des escales, VIGIE2, les impacts de l'arrêté du 6 juillet 2010 « paquet Erika III ». Applicable au 1er janvier 2012, il a pour but de renforcer la sécurité maritime et la lutte contre la pollution.



VIGIE : au carrefour de la vie portuaire

## Une expertise portuaire au service des autres ports

Par son expérience pionnière dans la construction d'un système d'information portuaire global, le GPMB est un appui technique pour les autres ports.

Il leur propose ainsi son logiciel VIGIE2, outil privilégié de la capitainerie capable d'organiser la vie nautique en tenant compte des spécificités organisationnelles locales et des contraintes géographiques techniques. Il permet aux autres ports d'aller plus loin dans la gestion de leurs escales que le simple respect réglementaire.

En 2010, l'établissement portuaire bordelais s'est par conséquent organisé pour pouvoir répondre à des appels d'offres :

- au Port Autonome de la Guadeloupe (PAG) : le GPMB a mis au point une version adaptée de VIGIE2, opérationnelle depuis le 7 mars 2010.
- au Grand Port Maritime de la Rochelle (GPMLR), le GPMB assure la maintenance logicielle de DIANE, version rochelaise de VIGIE2, depuis 2007. Il a intégré les modifications réglementaires (paquet Erika III) et conseille également le GPMLR pour l'adoption d'un logiciel de gestion des flux logistiques portuaires.
- ports de la région Bretagne : le GPMB a remporté l'appel d'offres lancé par la Région Bretagne pour l'acquisition d'un logiciel de gestion des escales qui équipera les ports de Brest, Lorient et Saint-Malo.

En 2011, le GPMB continuera à mettre son expertise au service d'autres ports, chaque fois qu'il en aura l'opportunité, et poursuivra les développements techniques et fonctionnels permettant de rendre son logiciel VIGIE 2 encore plus performant et plus sûr.

## Un atout pour le développement économique régional

La mise en œuvre d'un système d'information portuaire global facilite la gestion du passage portuaire et douanier des professionnels de la logistique : elle constitue un atout pour le développement économique de la Région.

Ainsi, le GPMB participe activement au projet AQUIFRET financé par la Région Aquitaine et le ministère des transports, qui consiste à développer une plateforme électronique de suivi multimodal du trafic de marchandises : c'est un projet innovant qui participe de la recherche appliquée en matière de transports intelligents

Dans la suite du projet AQUIFRET, le GPMB participera en 2011 à la mise en œuvre du prototype de suivi du trafic du vin de Bordeaux en collaboration avec le CIVB, en exploitant l'entrepôt sous douane (Bordeaux City Bond).

Enfin, sur son domaine, le GPMB travaille à la création d'une desserte en fibre optique de la zone portuaire de Bassens, et à la réduction de la fracture numérique dans les zones dépendant du Port.



Trafic en temps réel aux postes 434, 435 et 436 à Bassens

## 8. Développement des investissements privés sur le Port de Bordeaux

Les investissements du GPMB en 2010 se chiffrent à près de 14 millions d'euros, montant auquel s'ajoutent les investissements privés suivants :

### Bassens

#### **Sea Tank**

Installée à Bassens, la société Sea Tank gère le stockage et la manutention de produits liquides. Après une première phase d'investissement réalisée en 2007 pour augmenter ses capacités de stockage de 22 000 m<sup>3</sup> pour l'usine SAIPOL (son principal client) et le biocarburant Diester, la société a mis en œuvre une 2<sup>ème</sup> phase pour construire 22 000 m<sup>3</sup> de stockage supplémentaires destinés aux liquides non dangereux. Les travaux, qui représentent un investissement de 11 millions d'euros devraient débuter au 1<sup>er</sup> trimestre 2011, pour une durée de 9 à 12 mois. Une fois terminé, le site de Sea Tank constituera un modèle en matière de report modal avec 4 moyens de transport utilisés à terme : maritime/ferroviaire/fluvial/routier.



#### **Foresa**

La société Foresa, spécialisée dans la production de colle et de formol pour panneaux de bois a réalisé un investissement de 4 millions d'euros pour la construction d'une cuve de 7000 m<sup>3</sup> de capacité de stockage méthanol et développe son partenariat avec un autre industriel de Bassens : Michelin.

Après les travaux en cours, le site sera opérationnel au second semestre 2011.

#### **Derichebourg**

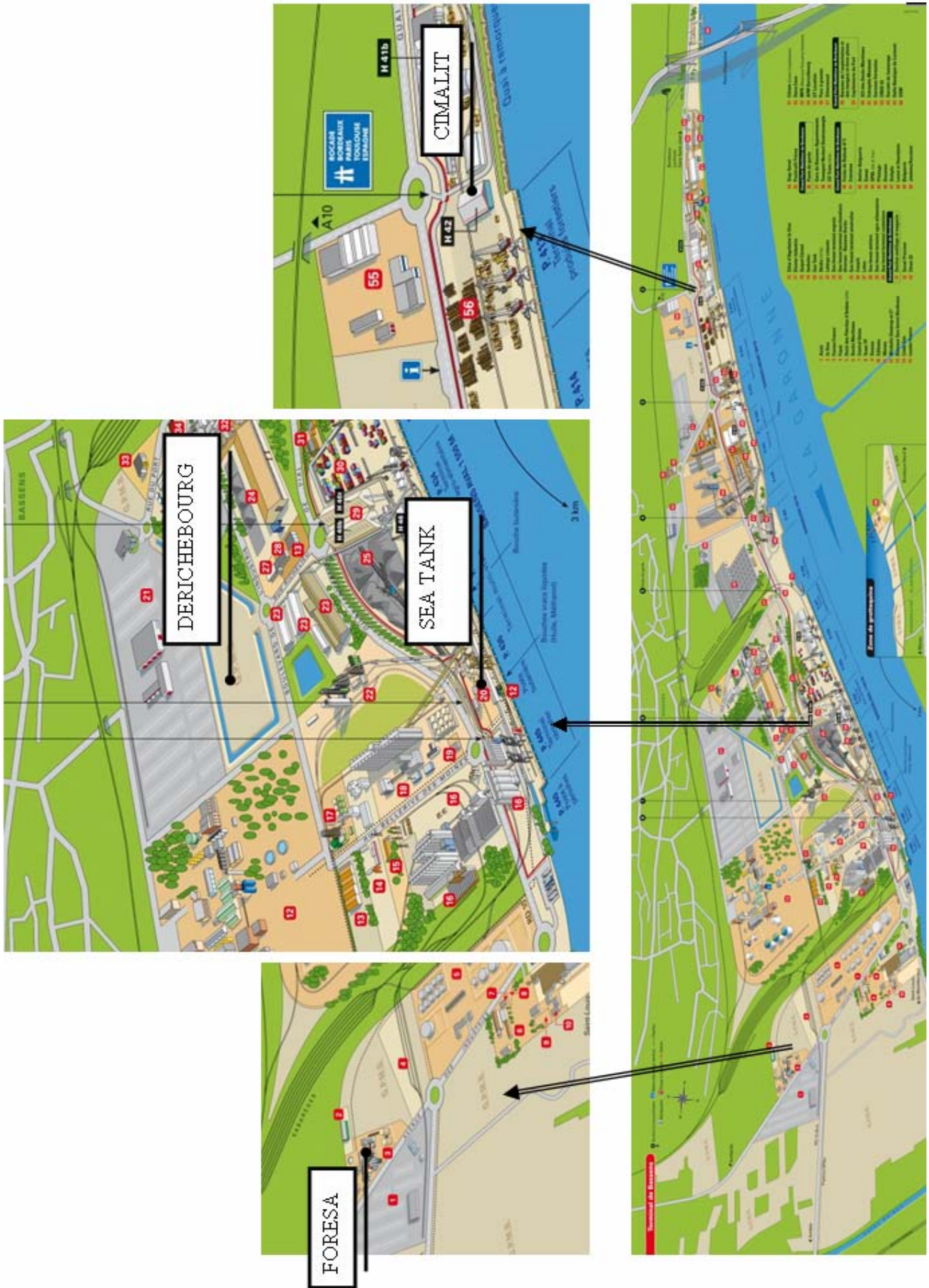
Derichebourg environnement est un acteur majeur de la collecte et du recyclage des déchets ferreux et non ferreux. La société, portée

par l'évolution du marché de la ferraille, a signé une convention de réservation de terrain avec le Port pour installation. Elle souhaite pouvoir développer et optimiser ses activités de collecte et de broyage de ferrailles provenant de véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques, destinés à des pays comme le Portugal ou la Turquie pour leurs activités sidérurgiques. L'implantation sur un site portuaire facilitant ses exportations est donc stratégique. Un trafic maritime annuel d'au moins 120 000 tonnes est attendu par le GPMB. Le début des travaux est prévu pour 2013, afin d'initier l'activité industrielle en 2014. Cette implantation générera 50 nouveaux emplois.

#### **Cimalit**

Filiale d'Ital Cimenti-Ciment Calcia, la société Cimalit, spécialisée dans le négoce de ciment et implantée depuis 1993 à Bassens aval, prévoit aujourd'hui son transfert vers Bassens amont, pour l'installation de son activité d'ensachage et de stockage au niveau du Hangar 42. A la clé de cet investissement de 3,5 millions d'euros : une modernisation importante de l'outil industriel et une augmentation du trafic ciment sur le terminal de Bassens, à hauteur de 70 000 tonnes par an. L'installation de Cimalit dans le Hangar 42, disposant d'une surface de 2000 m<sup>2</sup>, permettra en effet la mise en place d'une unité d'ensachage mieux adaptée. Les 3000 m<sup>2</sup> de terre-plein sur lesquels seront construits pipelines et silos permettront un déchargement et un stockage plus opérationnel.

Le transfert de l'ensemble des activités (administratives et de production) de Cimalit, qui emploie 13 personnes, permettra au Port de réorganiser le parc charbon et laitier occupé précédemment par la société.



## Le Verdon :



Une opération de rénovation du H81 a été menée au Verdon suite à la tempête et en vue de l'installation courant 2011 d'une nouvelle activité à caractère alimentaire.

Le Port travaille également en partenariat avec des industriels du secteur éolien ou BTP qui envisagent une implantation dans le sud ouest, et qui étudient l'hypothèse Verdon.



## **9. Convention d'objectifs CUB - Port de Bordeaux : un partenariat privilégié, inscrit dans un processus durable**

### **Convention d'objectifs CUB / Port**

Dans le prolongement d'un partenariat privilégié constitué ces dernières années autour d'objectifs communs, la CUB et le GPMB ont décidé de renforcer leurs relations par la formalisation d'un contrat d'objectifs. Les deux institutions, qui partagent les mêmes priorités notamment en termes de développement économique et d'aménagement, veulent coordonner leur action et faire converger leurs objectifs, au service d'un développement durable et responsable du territoire. Chacun souhaite concilier au mieux protection des espaces naturels remarquables situés sur le domaine portuaire et potentiel de développement économique des zones d'activités, qu'elles soient existantes ou en projet. Le contrat d'objectifs entre les deux partenaires prend ainsi en compte les enjeux majeurs de l'agglomération jusqu'en 2014, afin de traiter les opérations en cours et d'inclure les projets sur le point de démarrer. Le contrat pourra également englober de nouvelles politiques partenariales plus larges notamment aux côtés d'autres acteurs locaux (Conseil Régional, Conseil Général). Le projet de contrat, en cours de validation par les différentes instances de la CUB sera présenté au prochain conseil de surveillance du Port.

Les axes de travail retenus comme prioritaires concernent le développement de l'activité portuaire, la gestion et la valorisation des infrastructures, espaces et foncier portuaires, ainsi que, plus largement, des approches prospectives et stratégiques.

Un bilan annuel du contrat d'objectifs sera réalisé, et examiné par un comité de suivi (composé du vice président de la CUB en charge du suivi des relations avec l'institution portuaire, du Port et des contributeurs locaux aux différents projets).

### **Développement de l'activité portuaire**



Souhaitant tous deux limiter le transport des marchandises par la route, le Port et la CUB ont décidé d'investir dans l'adaptation des sites portuaires au trafic par voie fluviale.

Le nouveau terminal en rive gauche de Grattequina en sera une illustration (cf. pages précédentes du dossier). La CUB et le Port, qui investissent avec la région, le département et l'Etat pour le développement de ce site disposant d'atouts industriels et logistiques majeurs, veilleront à définir, au-delà des projets identifiés à ce jour, des orientations d'aménagements équilibrés intégrant le caractère inondable et les enjeux environnementaux de Grattequina.

D'autre part, afin de consolider l'organisation logistique pétrolière à Ambès, la CUB contribue au cofinancement de la modernisation du poste 511 dont les travaux sont en cours. Une participation financière de 2,5 millions d'euros de la CUB est inscrite au contrat pour ces investissements.

## Infrastructures et gestion des espaces portuaires

Le Port et la CUB entendent poursuivre le travail entamé pour améliorer l'offre portuaire et donc le report modal, en se focalisant sur les accès aux zones portuaires et industrielles portuaires en liaison avec les autres autorités compétentes.

Sur la Presqu'île d'Ambès, la priorité est donnée à la sécurisation des itinéraires poids lourds, ainsi qu'à l'aménagement de la côte de Garonne et d'une aire d'accueil poids lourds sur la commune de Bassens. Parallèlement, le Port souhaite s'engager dans une démarche volontariste pour une gestion optimisée de l'eau et pour la lutte contre les inondations, démarche allant dans le sens des missions quotidiennes de la CUB. Les deux institutions travailleront donc ensemble pour remplir cette mission positive (desserte en eau industrielle de la presqu'île, gestion des eaux usées, entretien des digues...) en veillant à la bonne articulation des actions respectives des deux institutions. Enfin, le partenariat déjà engagé, de fait, sur le secteur des Bassins à flot est réaffirmé.



## Valorisation du foncier portuaire

Travailler sur les anciennes zones portuaires inexploitées et les zones à développer est indispensable pour un aménagement équilibré et rationnel de l'agglomération. Une réflexion conjointe est donc à mener pour identifier les vocations de chacun de ces espaces.



Pour le renouveau du quartier des Bassins à flot, le Port, propriétaire d'un foncier stratégique, s'inscrit dans une logique forte de partenariat avec les collectivités locales. Il participe à l'Atelier des Bassins et s'associe au projet de revalorisation du secteur visant à conserver la vocation portuaire du site. Le Port et la CUB prévoient d'ailleurs d'œuvrer ensemble pour la modernisation et l'extension du port de plaisance.

N'ayant en revanche pas vocation à aménager et gérer des espaces entièrement dédiés à une occupation publique (voiries, places), le Port conviendra avec les collectivités concernées (CUB ou ville) des transferts de gestion nécessaires.

Le devenir de l'espace économique stratégique concentré sur zone Alfred Daney sera défini par le Port, la ville et la CUB en tenant compte de ses contraintes d'accessibilité.

Enfin, le secteur d'Ambares – Sabareges, qui dispose d'un fort potentiel de développement d'activités industrialo-portuaires et logistiques de par sa proximité du fleuve et son accessibilité routière et ferroviaire constitue pour le Port, compte tenu de la saturation actuelle de la ZIP, une zone de développement éminemment stratégique. Le meilleur équilibre sera recherché sur le site entre développement industriel, mise en valeur du paysage et protection de l'environnement. Les orientations d'aménagement et un plan d'actions partagées entre le Port et les collectivités locales devront être établis par la CUB pour préserver la spécificité paysagère et humide liée au fleuve, tout en permettant le développement d'activités industrialo-portuaires sur les zones dont c'est la vocation.



### **Prospective et stratégie**

Impliqués dans la recherche de nouvelles potentialités de développement, le Port et la CUB ont décidé de mettre en commun leurs prospections et s'engagent notamment dans une étude de fond sur le développement de la filière chimie verte. Positionnées sur la presqu'île d'Ambès, ces activités d'avenir, génératrices de trafic portuaire, pourraient permettre de réaliser un projet exemplaire, conciliant activité économique et préservation du site.



Le Port et la CUB souhaitent également œuvrer ensemble à l'amélioration des conditions d'accueil des navires de croisières, qui ont un impact direct sur l'attractivité du territoire. Le contrat d'objectifs sera l'occasion d'envisager notamment le développement des croisières sur d'autres sites que Bordeaux (Bassens par exemple) et la modernisation des quais. Bordeaux pourrait également devenir un point de départ de croisières dans le cadre de l'offre touristique de la région.

Enfin, concernant le futur Pont Bacalan-Bastide, le Port et la CUB se sont associés pour la réalisation et le financement du simulateur de navigation destiné au service du pilotage. Le Port souhaite faciliter la réalisation de cet ouvrage nécessaire aux déplacements communautaires, et a notamment donné son accord pour l'utilisation de ses zones d'immersion pendant les travaux.

## 10. Nouvelle organisation des services

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, une nouvelle organisation a été mise en place au sein du GPMB. Elle correspond à une évolution logique des services en lien avec la réforme portuaire et les nouvelles missions du GPMB. Les évolutions principales sont les suivantes :

### **Création d'une direction de la maintenance**

Elle est composée de deux structures :

#### **Le département production-maintenance**

##### **Le service ingénierie-projet**

La direction de la maintenance a vocation à :

- Assurer la maintenance des outillages portuaires. Un contrat de maintenance, accompagnant la mise en œuvre de la réforme portuaire, est prévu pour 3 ans entre le GPMB et la société BAT, repreneuse des outillages.
- Assurer la maintenance des dragues et des infrastructures du GPMB.
- Assurer les activités d'assèchement (Formes de radoub, slipway).
- Assurer des opérations externes pour le compte de tiers, dans le champ concurrentiel, dans nos domaines de compétences (maintenance d'outillages, assèchements, réparation navale...)

**Création d'un département du développement et de la communication**, issu de la fusion des services communication et commercial. Ce département assure les missions de promotion du GPMB, prospecte et accompagne les projets de développement, et travaille à la diffusion transversale de l'information pour le personnel, les clients, les collectivités locales, le grand public et l'ensemble de la place portuaire.

**Renforcement des équipes dédiées à la qualité** afin d'engager le Port dans une démarche de certification de ses activités. L'équipe sécurité qualité s'est ainsi agrandie afin d'obtenir et de conserver des certifications pour l'établissement portuaire, à savoir :

- **Code ISM** (International Safety Management) pour la mise en place d'un système de management de la sécurité et de la protection de l'environnement pour les deux dragues Pierre LEFORT et Maqueline.
- **Label ECOPORTS** : le port souhaite progresser vers la qualité environnementale de ses prestations et développer les démarches qualité ou de certification.
- **ISO 9001** : le développement d'activité pour le compte de tiers notamment dans la maintenance exige l'engagement du port dans la certification de ses activités.

### **Regroupement sous l'égide d'un secrétariat général des fonctions supports :**

Ressources Humaines, personnel, juridique, achats, sécurité qualité, restauration, service social et médical, courrier, archives, documentation...

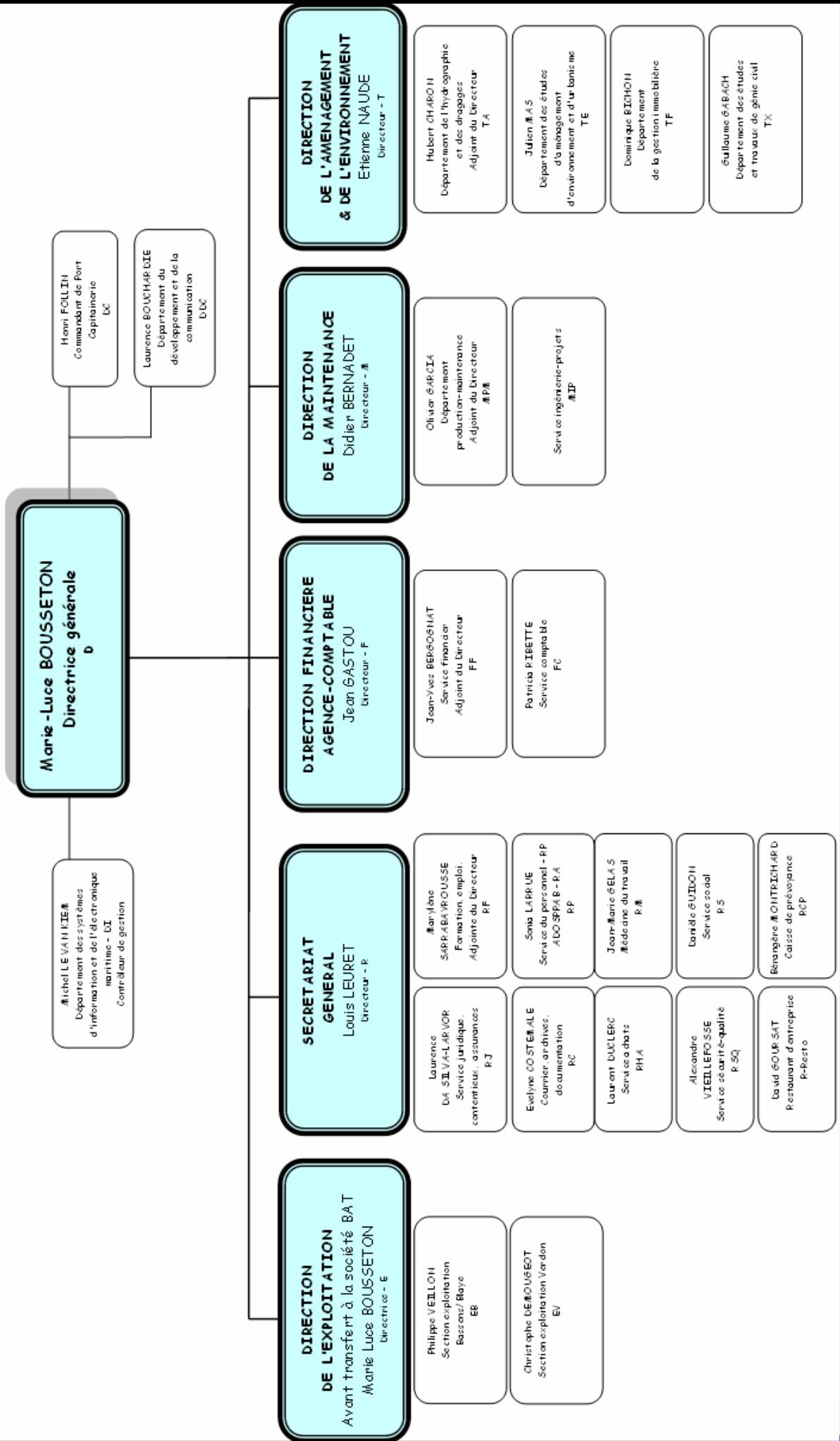
**Sont bien évidemment conservés et confortés** : la capitainerie du port, la direction de l'aménagement et des dragages et le département des systèmes d'information.

L'activité d'exploitation et de manutention portuaire de Bassens et du Verdon est maintenue dans une direction de l'exploitation jusqu'à son transfert au BAT.

**Nouvel organigramme page suivante.**

**GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX**  
 3, place Gabriel  
 33075 BORDEAUX CEDEX  
 Tél. 05.56.90.58.00 – Fax 05.56.90.58.77  
 Site Internet : <http://www.bordeaux-port.fr>

**Jean-Paul SANDRAZ**  
 Président du Conseil de surveillance



## 11. Mise en œuvre de la réforme portuaire à Bordeaux

Suite à la réforme portuaire, les GPM doivent cesser d'exploiter les outillages dans les deux ans de l'adoption de leur projet stratégique, soit au plus tard le 5 avril 2011 pour le GPMB.

Un lot unique d'outillages, composé notamment de dix grues et de deux portiques a été cédé le 14 avril 2010 à la société Bordeaux Atlantique Terminal, constituée par le GPMB (20%) et les sociétés Sea Invest et Balguerie.

La société BAT (dans laquelle 47 personnes doivent être transférées) est ainsi bénéficiaire d'une convention d'occupation de terminal correspondant à la bande de roulement des grues. Cette convention prendra effet à la date de transfert effectif des outillages et des personnels. Le transfert effectif des outillages a été fixé au 1<sup>er</sup> avril 2011.

L'application de la réforme à Bordeaux est perturbée, comme dans les autres GPM, par les négociations nationales concernant la cessation anticipée d'activité pour les métiers portuaires pénibles, lesquelles ont engendré des mouvements sociaux depuis plusieurs mois. Les discussions locales ont été interrompues, entraînant des retards dans la mise en œuvre opérationnelle de la réforme.

Ces mouvements sociaux se poursuivent en ce mois de janvier 2011, et perturbent fortement l'activité portuaire, les entreprises et armateurs du port, ainsi que l'activité industrielle des clients finaux.

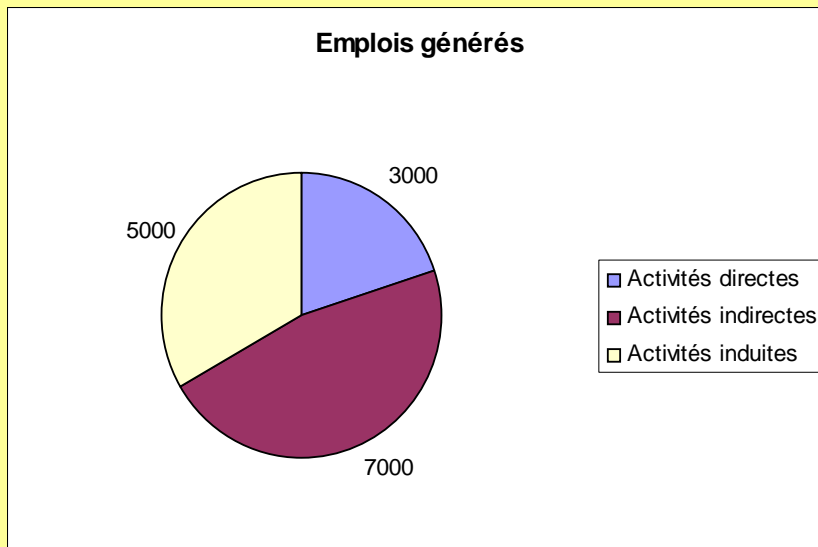


Le premier trimestre 2011 se présente comme étant la période de mise en œuvre finale de la réforme portuaire à Bordeaux avec :

- Le transfert effectif des outillages
- Les détachements des personnels dans la nouvelle société
- La mise en œuvre opérationnelle du contrat de maintenance

Le GPMB se voit en effet confier par la société BAT un contrat de maintenance des outillages pour une période initiale de 3 ans avec une possibilité d'extension de 4 ans et dont les modalités d'application sont en cours de finalisation.

### Le GPMB, un acteur important de l'économie aquitaine



- 6<sup>ème</sup> port d'Etat Français, sur le plus grand estuaire européen
- 6 terminaux spécialisés entre Bordeaux et Le Verdon
- Un chiffre d'affaires de 48 M € - 420 agents
- Un trafic de 8 à 9 Mt/an soit 400 000 camions en moins sur les routes du Sud-Ouest
- 3 000 entrées et sorties de navires par an
- 300 ports du monde, sur les cinq continents, desservis chaque semaine depuis les terminaux portuaires.

Chiffres 2010