

Après deux ans d'existence, on peut affirmer haut et fort que le Port Autonome de La Rochelle est aujourd'hui entré dans une phase de développement active et que la période de création est définitivement close. Cette phase de développement n'est cependant pas plus simple que la précédente puisqu'elle demande aussi compétence, écoute, courage et travail. Les équipes du Port ont poursuivi leurs efforts avec les résultats suivants :

1. Bilan 2007

1.1 Les résultats du trafic

Au terme de ses deux premières années de fonctionnement, le Port Autonome de La Rochelle atteint 10 % de croissance. Fin 2007, les résultats de trafics du Port sont en hausse de 3,32 %. Cette année est marquée par un record absolu pour le Port en matière d'importations pour un tonnage dépassant 5.000 KT soit une progression de l'ordre de 7,50 % par rapport à l'année précédente. Il convient également de noter dans ce chapitre, un record pour les vracs solides atteignant 700 KT.

➤ Vrac liquides..... bonne tenue	2 561 750 T
➤ Céréales / Oléagineux..... en baisse.....	2 326 481 T
➤ Produits papetiers..... stabilité.....	507 827 T
➤ Grumes..... très forte hausse (+ 47,90 %).....	182 349 T
➤ Bois travaillés..... forte hausse (+ 19,45 %).....	204 356 T
➤ Vrac agricoles..... forte hausse (+22,48 %).....	505 280 T
➤ Vrac industriels..... très forte hausse (+ 47,36 %).....	253 320 T
➤ Sables..... bonne progression (+ 10,19 %).....	890 891 T
➤ Divers..... à la baisse en cumul	<u>148 495 T</u>

Soit un total de..... 7 580 749 T

Traffics du PALR - Année 2007

TRAFICS	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Octobre	Nov.	Déc.	Total	Variation 2006 / 2007	
Vracs liquides	193 712	209 219	222 257	195 062	146 125	197 387	218 247	219 559	234 988	158 998	271 729	294 467	2 561 750	1,15%	
<i>Dont : A - Hydrocarbures raffinés</i>	191 247	206 724	219 247	195 062	140 122	194 222	218 247	212 424	232 508	153 065	268 709	291 461	2 523 038		
<i>B - Autres</i>	2 465	2 495	3 010	0	6 003	3 165	0	7 135	2 480	5 933	3 020	3 006	38 712		
2006	265 889	161 020	223 516	193 650	156 133	185 246	282 610	241 957	180 610	208 911	243 749	189 453	2 532 744		
Céréales / Oléagineux	179 698	287 930	212 026	296 079	122 230	184 401	289 370	239 633	120 771	170 433	105 852	118 058	2 326 481	-4,78%	
2006	281 640	157 514	172 858	245 243	255 026	220 013	198 989	138 395	225 770	233 112	166 178	148 445	2 443 183		
Produits papetiers	40 112	36 459	45 934	42 475	21 114	50 857	57 993	24 591	37 103	43 126	54 127	53 936	507 827	0,27%	
2006	36 129	47 404	47 187	28 377	57 695	34 841	34 502	48 653	52 044	31 520	47 621	40 483	506 456		
Grumes	9 693	2 434	17 628	20 206	33 898	10 350	21 229	10 634	19 536	19 416	10 223	7 102	182 349	47,90%	
2006	9 256	7 193	12 099	6 148	5 974	17 370	10 848	8 304	10 303	14 894	14 053	6 848	123 290		
Bois travaillés	25 138	13 472	22 959	12 947	12 325	16 685	22 674	12 592	17 441	13 414	18 996	15 713	204 356	19,45%	
<i>Dont : A - En conventionnel</i>	23 087	11 895	22 060	11 829	11 539	15 589	20 827	10 906	15 424	12 455	16 411	14 784	186 806		
<i>B - En conteneurs</i>	2 051	1 577	899	1 118	786	1 096	1 847	1 686	2 017	959	2 585	929	17 550		
<i>Nombre d'EVP</i>	340	90	89	189	116	179	236	195	233	118	409	408	2 602		
2006	15 946	9 699	20 159	16 365	16 682	6 252	9 226	6 822	25 759	13 707	21 737	8 723	171 077		
Vracs agricoles	71 314	29 838	33 658	29 098	21 293	15 406	47 215	52 636	77 148	20 931	56 299	50 444	505 280	22,48%	
<i>Dont : A - Solides</i>	68 114	28 137	33 658	29 098	21 293	10 291	43 930	49 346	65 283	11 563	44 007	42 187	446 907		
<i>B - Liquides</i>	3 200	1 701	0	0	0	5 115	3 285	3 290	11 865	9 368	12 292	8 257	58 373		
2006	11 699	36 408	40 785	40 223	30 068	13 606	57 346	55 853	51 275	19 330	26 390	29 565	412 548		
Vracs industriels	15 486	16 731	28 063	45 547	2 904	33 838	484	36 329	35 079	30 000	3 119	5 740	253 320	47,36%	
2006	20 385	2 501	5 230	19 015	13 798	20 603	12 108	20 238	14 654	16 128	0	27 251	171 911		
Sables	70 241	44 971	88 860	63 465	56 599	107 319	91 068	87 058	72 079	74 424	74 194	60 613	890 891	10,19%	
2006	70 450	70 299	60 840	74 497	65 290	65 754	75 781	71 668	52 010	61 345	81 484	59 060	808 478		
Produits métallurgiques	0	9 180	0	2 423	5 216	4 258	1 882	1 545	2 260	4 010	2 899	2 505	36 178	115,00%	
2006	0	0	1 602	1 677	0	1 930	3 317	0	2 590	4 239	0	1 472	16 827		
<i>Nombre d'EVP</i>	702	360	363	78	168	159	439	48	282	26	307	311	3 243		
2006	7 511	17 821	7 424	12 239	7 364	12 607	18 089	10 406	16 508	17 716	10 293	12 567	150 545		
Total	626 392	664 158	680 800	719 879	432 594	632 981	760 139	687 687	621 455	536 104	607 162	611 398	7 580 749	3,32%	
2006	718 905	509 859	591 700	637 434	608 030	578 222	702 816	602 296	631 523	620 902	611 505	523 867	7 337 059		

1.2 L'avancement de l'Anse Saint-Marc

Le 12 septembre 2006, le Conseil d'Administration du Port Autonome de La Rochelle avait approuvé à l'unanimité le principe du lancement d'un appel à projets pour l'attribution de surfaces de 5 à 10 hectares sur la partie sud de l'Anse Saint-Marc.

Le PALR avait ensuite reçu trois offres : Sea-Invest, SGMT, et Sica Atlantique /Maritime Kuhn.

La conclusion de l'analyse résultant de cet appel à projets avait abouti à retenir comme lauréate **l'offre présentée par les sociétés Sica Atlantique et Maritime Kuhn**, au bénéfice de l'entité qui sera formée par ces sociétés.

Le projet Sica Atlantique / Maritime Kuhn définit une stratégie commune de positionnement sur les trafics de vrac, au sein du port, et prévoit la création d'une entité dénommée EVA (Etablissement Vraquier de l'Atlantique) qui aura pour mission de gérer et d'optimiser le terminal dédié afin de rationaliser les équipements et la massification des flux. L'entité EVA sera signataire de l'autorisation d'occupation temporaire et propriétaire des installations de stockage qu'elle réalisera, ainsi que des équipements de manutention acquis par ses soins dans le cadre de ce projet. Elle sera l'interlocuteur unique de ses clients générateurs de trafics et aura la gestion de la main-d'œuvre nécessaire au déroulement des opérations de magasinage et de manutention portuaire. La présentation des capacités financières, tant au niveau de Sica Atlantique que de Maritime Kuhn, ainsi que leurs rayonnements sur le grand Ouest, et leurs complémentarités dans le traitement des flux de vracs agricoles et industriels, crédibilisent l'ensemble du projet. Le point important faisant l'objet de l'un des critères majeurs de l'appel à projets est la présentation détaillée des volumes par produits, ainsi que les entités les apportant. Les précisions données démontrent une réelle connaissance du marché et de son évolution, tant au niveau agricole, qu'industriel. L'offre financière, concluant cette présentation, est tout à fait recevable, car elle intègre l'évolution des travaux et montre la capacité à traiter les flux identifiés. L'aspect technico-économique est élaboré avec un détail précis des investissements relatifs au projet, ainsi que son phasage, tant pour les trafics que pour les travaux à réaliser.

Les grandes valeurs chiffrées de cette offre sont les suivantes :

- Occupation de 10 à 11,5 ha de terre-plein
- Investissements privés de l'ordre de 41 millions d'euros
- Trafic traité de l'ordre de 1,5 Mt dont plus de 1 Mt de trafics nouveaux, soit avec une montée en puissance proposée sur 2-3 ans les volumes suivants attendus pour 2012 / 2013 :
 - . Vrac industriels : environ 500 Kt (clinker + combustible)
 - . Vrac agricoles : environ 500 Kt (engrais, tourteaux)
 - . Clinker (à broyer) : environ 500 Kt.

L'offre de la SGMT a fait l'objet d'une attention particulière, car elle propose des pistes évolutives et des trafics nouveaux avec au minimum 350 000 tonnes de vracs agricoles et 100 000 tonnes de produits de seconde vie. Après différentes analyses, la suite des discussions a permis au PALR et à la SGMT de convenir que le projet concerné pouvait, dans le cadre de l'optimisation en cours de la gestion de l'occupation du terminal de Chef de Baie, trouver une place sur ce site. A ce jour, le PALR est donc prêt à examiner une solution au projet de la SGMT sur le terminal de Chef de Baie, aux conditions suivantes :

- . Garantie de maintien de la capacité technique de traitement des volumes existant sur les filières Pâtes à papier, Bois sciés, Grumes et activités militaires principalement,
- . Préservation ou prise en compte des projets du PALR de développement des conteneurs et des autoroutes de la mer qui, à ce jour, ne peuvent être accueillis que sur ce site.

Quant au projet de Sea-Invest, le PALR n'a pas souhaité y donner suite dans la mesure où il est assorti de conditions techniques, financières, et administratives restrictives et sur des volumes beaucoup moins importants que l'offre lauréate.

Côté chantier, le dossier Anse Saint-Marc avance également à grands pas

Le 21 septembre dernier un hôte de marque, en la personne de Dominique Bussereau, est d'ailleurs venu constater sur site l'avancée de ce chantier d'un coût de 20 millions d'euros. Le Secrétaire d'Etat aux transports a profité de sa visite pour annoncer la participation de l'Etat au financement du dossier à hauteur de 900 000 euros, cela dès 2008.

Moins de 2 mois plus tard, un autre temps fort a marqué l'Anse Saint-Marc : le 11 décembre, c'était le jour J avec la fermeture de la digue à la cote marine + 2 mètres conformément au planning initial. Désormais fermée, la digue permet maintenant le démarrage d'une nouvelle étape, celle du remplissage du casier qui va s'étaler sur toute l'année 2008. Cette phase a été raccourcie de 18 mois grâce à la signature d'une convention entre le PALR et la Communauté de Communes de l'île de Ré qui permet l'apport de 150 000 tonnes de déchets du BTP en provenance du centre de stockage Les Hauts de Turpines situé à La Flotte-en-Ré.

1.3 La certification ISO 9001

La nouvelle a été officialisée le 23 mars dernier par l'AFAQ : le Port Autonome de La Rochelle est maintenant certifié ISO 9001 pour la totalité de ses prestations sur site. Une grande première dans la cour des ports autonomes, aucun autre port de même statut n'étant actuellement certifié dans sa globalité.

Précédemment, la certification dont bénéficiait le Port avant son passage au statut de Port Autonome se limitait au périmètre alors couvert par la CCI. Aujourd'hui, le champ de la démarche qualité a été étendu à l'ensemble des activités du nouvel établissement. Il intègre, en particulier, les activités d'accueil de navires (réalisées par la capitainerie), de conception et d'entretien des infrastructures portuaires et d'entretien du plan d'eau (réalisées par les services ingénierie et exploitation portuaire). Le libellé de la certification obtenue en 2007 est le suivant :

« Prestations portuaires :

- Accueil de navires (positionnement, prise en charge nautique en entrée et en sortie, mise à disposition d'infrastructures d'accueil, gestion de l'escale),
- Mise à disposition d'outillage et de son personnel (grues, élévateur à bateaux, formes de radoub),
- Mise à disposition de foncier (terrains, terre-pleins, hangars, bâtiments et bureaux) ».

Les services du Port Autonome de La Rochelle ont de nouveau fait l'objet d'un audit de certification les 9 et 10 janvier derniers. Aucune non conformité ni fiche de remarque n'a été établie et c'est de bon augure pour le maintien de la certification ISO 9001 dont dispose le PALR.

1.4 Le Centre d'Enfouissement Technique de Classe 3 (CET 3)

Courant 2007, le Port Autonome de La Rochelle a signé avec la Communauté d'Agglomération de La Rochelle une convention de reprise du CET 3 de l'Anse Saint-Marc.

Depuis plusieurs années, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (CdA) exploitait ce centre sur le Domaine Public Maritime du Port de Commerce. Ce CET3, initialement exploité sur la zone de Chef de Baie, a été transféré sur l'Anse Saint Marc en 2000. Les déchets admis dans ce CET sont les déchets inertes issus du BTP en provenance d'une zone géographique correspondant au territoire de la CDA.

Ces déchets constituant un matériau adéquat pour permettre au PALR d'étendre ses surfaces de terre-plein par poldérisation, ce dernier a souhaité que la gestion du CET3 puisse être considérée comme une activité lui étant propre, puisque totalement intégrée à ses projets de développement.

Le transfert de cette activité de la CDA au PALR a porté sur le matériel de gestion du CET3, la compétence, la facturation aux déposants de déchets, la responsabilité d'exploitant au titre de la réglementation relative à la gestion des déchets grâce à l'obtention d'un arrêté préfectoral propre au PALR.

Aujourd'hui, le Port Autonome de La Rochelle souhaite procéder à l'extension de son CET 3 pour satisfaire un autre de ses grands projets inscrits au CPER 2007-2013, celui de créer 35 hectares de terre-pleins sur le secteur de La Repentie. Là encore, les besoins en déchets inertes du BTP sont considérables : 3,7 millions de m³. Pour assurer le développement rapide de ce dossier, le Port Autonome de La Rochelle souhaite élargir sa zone de collecte de déchets du BTP au-delà de l'agglomération de La Rochelle. Dès maintenant, il souhaite échanger, discuter et voire contractualiser avec les collectivités, fédérations professionnelles, et porteurs de projets du département de la Charente-Maritime ou de la Région Poitou-Charentes qui trouveraient avec le site de La Repentie une solution à l'élimination de leurs déchets du BTP.

1.5 Le site de La Repentie

Il s'agit de l'aménagement d'un casier de 35 ha sur la partie Est du secteur de La Repentie. Le projet porte sur la création d'un casier par construction d'une digue provisoire et remblaiement par les déchets inertes du BTP. Ce casier permettra dans le même temps de préparer les futurs terre-pleins portuaires et de gérer les déchets du BTP (voir ci-dessus), dans des conditions économiques acceptables et dans des conditions environnementales durables. Une telle opération nécessite la réalisation d'études préalables permettant d'obtenir l'ensemble des autorisations nécessaires au titre des diverses réglementations en vigueur.

Une fois ces études réalisées, le Port pourra déposer les différents dossiers, afin d'obtenir les autorisations dans le cadre des procédures prévues. L'année 2008 sera consacrée au suivi de l'ensemble des procédures.

Après l'obtention des autorisations requises, la première étape des travaux – correspondant à l'endigage – pourra commencer. Cette phase, dont la durée prévisible est de l'ordre de 18 mois, s'inscrira sur l'année 2009. Lorsque la digue sera construite, le remblaiement pourra débuter, l'ouverture de cette opération étant prévue courant 2010.

Le comblement de la zone sera réalisé, à l'instar de ce qui est fait aujourd'hui sur l'Anse Saint-Marc, par apports progressifs des déchets inertes du BTP.

A la fin 2015, soit après 5 ans d'apports, les volumes remblayés devraient être compris entre 850 000 m³ (hypothèse 1) et 1 500 000 m³ (hypothèse 2) :

⇒ Hypothèse 1 : 170 000 m³/an, apport des seuls matériaux du BTP de la CdA,

⇒ Hypothèse 2 : 300 000 m³/an, apport des matériaux de différentes communes du département et complément par des sédiments non immergeables.

De nouvelles surfaces seraient ainsi créées pour des implantations portuaires, en fonction de ces deux hypothèses. A l'horizon 2020-2025, soit entre 10 et 15 ans après le début du remblaiement, le site pourrait se présenter comme suit :

⇒ Une zone de 2 à 5 ha au Nord pour l'accueil d'un port à sec, constituant une transition entre l'activité industrielle et la zone naturelle. Les parties Sud et centrale seraient dédiées à l'accueil d'activité de stockage et de transformation, en particulier dans le domaine de l'énergie.

⇒ Une zone de 25 à 30 ha au Sud et au centre pour l'accueil de nouvelles activités ne nécessitant pas la proximité directe d'un quai.

1.6 L'interface Ville / Port

En étroite collaboration avec les services de la ville et de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, le Port Autonome de La Rochelle a confié en 2007 à un programmiste Parisien et à un architecte Marseillais l'étude amont du projet d'interface Ville / Port. L'objectif qui leur était assigné : trouver des idées neuves et ambitieuses afin que ce projet devienne l'un des projets emblématiques du Port.

Une dizaine de grandes idées ont ainsi été arrêtées. Si certaines relèvent du rêve ou de l'utopie, d'autres sont très concrètes et devraient devenir sous peu d'actualité dans le cadre d'une poursuite à venir des études. Ce sera, par exemple, le cas de la mise en valeur d'une grue au bout du boulevard Emile Delmas ou de l'aménagement urbain de la digue de Chef de Baie pour en faire un espace ouvert et agréable, accessible au public et aux pêcheurs.

L'équipe de créateurs a poussé plus loin sa réflexion en faisant des propositions opérationnelles sur le cœur du dossier d'interface Ville / Port, à savoir le traitement de l'interface entre le boulevard Delmas et le Port. Une dizaine de pistes sont envisagées et proposées dans le rapport rendu sur ce sujet ce qui permettra donc au Port et à la Ville de bâtir d'ici peu un ambitieux projet urbain mêlant développement du Port et du quartier de La Pallice et dont l'échéance serait de quelques années.

Aucune décision officielle n'a pour l'instant été prise par les deux partenaires mais l'idée est bien d'aller rapidement de l'avant sur ces bases.

1.7 Les voies ferrées portuaires

En devenant propriétaire des 44 km de voies ferrées portuaires, le PALR devient Gestionnaire d'Infrastructure (GI) raccordé au Réseau Ferré National (RFN). Il s'avère donc nécessaire de formaliser avec RFF, au sein d'une convention de raccordement, l'ensemble des procédures d'échange entre RFF et le Réseau Ferré Portuaire (RFP).

Dans son nouveau rôle de Gestionnaire d'infrastructure, le PALR devra assumer deux nouvelles missions, aujourd'hui assurées par la SNCF, en délégation de RFF : l'entretien du RFP et la régulation des circulations sur le RFP.

Le PALR bâtit actuellement avec la SNCF une convention de gestion visant à contractualiser, pour l'année 2008, la délégation de ses deux missions à la SNCF. Pour l'année 2009, le PALR aura la possibilité de procéder à un appel d'offres sur ce même périmètre. Cependant, il est probable qu'en 2009 il reconduise la délégation contractualisée en 2008.

D'autre part, à la demande de Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux Transports, le PALR a lancé une étude sur la faisabilité de créer un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP), centré sur le port, dans le contexte du désengagement de la gestion des wagons isolés par Fret SNCF sur La Rochelle. Une étude dont les conclusions seront présentées aux membres du Conseil d'Administration le 3 avril prochain. La mission de cet OFP s'articulerait autour de cinq points essentiels :

- La mise en place d'une offre de wagons isolés aux alentours du port,
- La mise en place de services ferroviaires, courtes distances et haute fréquence,
- L'optimisation de la liaison entre les quais et le faisceau de Vaugouin,
- La gestion des VFP,
- La gestion des circulations à l'intérieur du port.

1.8 La politique tarifaire

Dès 2006, le Port Autonome de La Rochelle a engagé ses chantiers tarifaires pour les années 2007, 2008 et 2009 afin de garder une capacité d'autofinancement importante, justifiée par les nouveaux investissements pressentis au sein du futur CPER et pour accélérer sa croissance.

La revalorisation des droits de port coques et marchandises, en vigueur au 1^{er} mars 2007 a marqué la première étape de la mise en œuvre de la politique tarifaire du PALR. Elle s'est reposée sur l'analyse des conclusions d'une étude détaillée (par activité et par métier) menée par le port sur l'année 2006, conformément à ses engagements. Cette revalorisation aboutit à une hausse moyenne de 2,2 % des droits de port, la hausse moyenne des droits de port coques (DPC) étant de 2,7 % et celle des droits de port marchandises (DPM) de 1,4 %. Ces hausses moyennes sont différenciées par activité.

En 2007, une seconde étape a vu la révision de la grille des réductions appliquées sur les droits de port coques et sur les droits de port marchandises du PALR, conformément au cadrage global de la politique tarifaire du port. Ces mesures, applicables au 1^{er} janvier 2008, consistent à :

- Rénover et réactualiser les dispositions générales et spécifiques de réductions des droits de port navires, en supprimant au moins 200 K€ de réductions.
- Redistribuer le surplus économisé au-delà de la valeur de 200 K€ en minorant les droits de port navires et les droits de port marchandises.

Les autres tarifs du Port ont également été revalorisés au 1^{er} mars 2007, de la manière suivante : 10% sur l'outillage, 2,5 % sur les locations de hangars et terre-pleins (cette majoration passant à 5 % en 2008 et 2009), 5 % sur les tarifs du Pôle de Réparation et de Construction Navale et 3 % sur les autres tarifs.

1.9 Le plan d'entreprise

En 2007, le Port Autonome de La Rochelle a commencé à mettre en place un plan d'entreprise afin d'optimiser son fonctionnement et son développement. C'est une démarche nécessaire mais non suffisante. Car développement et croissance ne pourront être significatifs qu'en réalisant rapidement des travaux d'infrastructures indispensables. Les études ou principes suivants ont été mis en place sur 2006 / 2007, avant le lancement, en 2007, d'un plan d'entreprise sur 5/6 ans.

- **Une meilleure gestion de l'espace du Port**
Certaines pratiques d'exploitation extensives actuelles (produits forestiers sur Chef de Baie par exemple) seront identifiées et limitées par des règlements d'exploitation et une politique tarifaire rénovés.
- **Une compétitivité sous surveillance**
Le PALR a pour projet, en collaboration avec les acteurs de la place portuaire, de mesurer, de suivre et de communiquer autour de la compétitivité globale du passage portuaire. Cela permettra, au-delà du bench marking, de suivre les évolutions du PALR et de prendre les mesures collectives pour une progression continue.
- **Un accompagnement des filières existantes**
Les tarifs du PALR sont, à ce jour, assis sur trois ou quatre filières principales (produits pétroliers, céréales, produits forestiers et matériaux de construction).
Ces filières seront suivies et accompagnées pour que le PALR garde non seulement sa place sur ces créneaux mais puisse aussi la développer au gré des opportunités : filières des biocarburants, trafic de ciments par exemple.
- **Un nouveau plan de développement commercial**
Le PALR a lancé récemment des études sur deux marchés nouveaux :
 - Le transit maritime dans le cadre d'une démarche Interreg sur la grande façade atlantique Ouest européenne (Irlande, France, Espagne et Portugal).
 - Le trafic de conteneurs, principal marché maritime mondial en forte croissance et où la part actuelle de La Rochelle est encore trop faible.
 - Les trafics énergétiques avec deux cibles : l'importation, le stockage et la distribution de produits raffinés et aussi l'importation de vrac pour la production d'électricité (charbon propre et gaz naturel liquéfié).

Ces démarches seront suivies rapidement d'actions opérationnelles vers de nouveaux acteurs et pourront déboucher, d'ici deux à trois ans, sur des trafics supplémentaires pour le PALR.

1.10 Le développement industrialo-portuaire

L'année écoulée a été marquée par la signature entre le Port Autonome de La Rochelle et les opérateurs portuaires de différentes Autorisations d'occupation temporaire (AOT) significatives.

Le PALR a mis à disposition de la société **Plysorol**, dans le cadre d'une activité inhérente aux produits forestiers, une parcelle de 3,7 hectares sur le terre-plein des Mouettes, pour une durée de 30 ans (tenant compte de la construction d'un bâtiment de 8 500 m²).

Une trentaine d'emplois sont attendus avec cette implantation qui devrait, à terme, amener au PALR entre 20 000 et 30 000 tonnes de trafic annuel en trois à quatre ans. C'est un premier succès important sur le Port avec un investissement privé conséquent sur la filière des produits forestiers.

CEOS, le pôle offshore du **groupe Perrotin** a bénéficié d'une convention d'occupation du domaine public maritime, constitutive de droit réel, pour une durée de 30 ans en complément de l'AOT dont il dispose déjà pour une surface bâtie de 800 m².

Cette extension en bord à quai, nécessaire au groupe pour fabriquer en série des bobines représente une parcelle de 3 637 m² jouxtant les ateliers Lecamus, sur laquelle CEOS envisage de construire un bâtiment de 1 200 à 1 500 m² pour le stockage et l'assemblage de certains équipements très volumineux (hauteur sous crochet de 15 m, deux ponts roulants de 50 tonnes...) représentant un investissement estimé à 2 millions d'euros. Cette extension devrait déboucher sur la création d'une vingtaine d'emplois. L'objectif de l'entreprise est de lancer la première bobine en série, dans les nouveaux bâtiments, en septembre 2008.

Les sabliers présents sur le Port, ont de leur côté disposé d'une extension de leur surface afin d'avoir une meilleure visibilité sur leur exploitation et de poursuivre leur développement.

. Pour **SIO** (Sabliers Indépendants de l'Ouest), en complément de la parcelle de 20 000 m² déjà occupée par cette entreprise sur la zone de Chef de Baie, il s'agit d'une extension de 2 400 m² sur cette même zone et d'une parcelle bord à quai de 500 m², soit 22 900 m² au total, pour une durée de 10 ans.

. Pour **Sablmaris** (GSM), en complément de la parcelle de 31 405 m² déjà occupée par cette entreprise sur la zone de l'Anse Saint Marc, il s'agit d'une extension de 9 750 m² sur cette même zone, ainsi que d'une parcelle de 482 m² et de 96 m² pour l'assise et le passage d'une canalisation, et une parcelle 40 m² et 217 mètres linéaires pour l'installation d'une prise de déchargement et d'une canalisation de refoulement, sur une durée de 10 ans.

Au chapitre des projets visant à maintenir le **Pôle de réparation et de Construction Navale** dans la dynamique de développement qu'il a enregistrée ces dernières années, la concertation a été engagée avec la société ACA Marine qui, en 2007, a créé sur site une filiale spécialisée dans l'entretien et la maintenance des **petits et moyens yachts** : Atlantic Refit Center (ARC). Cette concertation devrait déboucher en 2008 sur la signature par le PALR d'une AOT au bénéfice d'ARC qui construirait alors une cabine de peinture.

Les autorisations d'occupation temporaire accordées par le Port Autonome de La Rochelle ont également portées sur l'attribution de surfaces de hangars suite à un appel à projets lancé en vue d'une remise à plat technique et juridique de l'utilisation des **10 principaux hangars publics du Port**. L'analyse résultant de cet appel à projets a abouti aux décisions suivantes :

- **Hangars implantés sur la zone de Chef de Baie. Des contrats de deux ans conformes à l'usage actuel :**

- **Groupe SDV** : Hangars 31/19/21 (16.600 m²) sur la base d'une AOT de 2 ans, à compter d'une application au 1^{er} juillet 2007 avec possibilité de renouvellement.
- **Groupe Kuhn** : Hangars 30/20 (11.600 m²) sur la base d'une AOT de 2 ans, à compter d'une application au 1^{er} juillet 2007 avec possibilité de renouvellement.

- **Hangars implantés sur la zone du môle d'escale et de la sortie de son viaduc. De fortes évolutions vu la création d'un pôle spécialisé (ATENA) sur les engrais et le développement du trafic de clinker :**

- **Groupe Sica** : Hangar 18 (4 850 m²) pour le vrac, avec l'obligation de construire un bâtiment attenant, et sur la base d'une AOT à définir en fonction du montant de l'investissement en parallèle. Il lui sera affecté le hangar 26 au 1^{er} janvier 2009, pour laisser le temps aux autres opérateurs du port de faire leurs investissements.
- **Groupe Kuhn** : Hangar 14 (6 200 m²) pour le vrac industriel, hangar 26 (4 000 m²), moitié du 12 et du 15 (4 800 m²) pour la pâte à papier, et sur la base d'une AOT de 18 mois à compter du 1^{er} juillet 2007. Concernant le hangar 26, il n'y aura pas de possibilité de renouvellement au 1^{er} janvier 2009, celui-ci sera affecté au groupe Sica.
- **Groupe SDV** : Moitié du hangar 15 et moitié du 12 (4 800 m²) pour les produits forestiers, et sur la base d'une AOT de 18 mois à compter du 1^{er} juillet 2007.

En 2007, le groupe Sica a gagné 4 850 m² de surface couverte pour les vracs agricoles et le groupe Kuhn 6 200 m² de surface pour les vracs industriels.

Le PALR a aussi contracté avec le **ministère de la Défense** dans le cadre d'un avenant au profit de la **Base de Transit Interarmée**. Cet avenant porte sur la convention d'occupation du domaine public maritime non

constitutive de droit réel du 31 décembre 2001, prorogée d'une année sur l'autre jusqu'au 31 décembre 2006, pour des surfaces de terre-plein et hangar situées à La Repentie.

Cet avenant avait pour objet, d'une part, de prolonger d'un an, soit jusqu'au 31 décembre 2007, la durée de l'autorisation d'occupation temporaire et, d'autre part, de redéfinir l'étendue de ces surfaces, le PALR récupérant, sur l'année 2007, 4 500 m² de terre-plein, pour le stockage d'enrochements nécessaires à l'aménagement de l'Anse Saint Marc.

Cette nouvelle échéance a été mise à profit par le PALR et la BTI pour aboutir à l'établissement prochain d'une convention d'occupation pluriannuelle d'une durée de dix à quinze ans. Une convention qui marquera durablement le partenariat entre le PALR et la BTI.

2. Perspectives 2008

L'année 2008 devrait principalement, dans la continuité de 2007, être marquée par les faits suivants :

2.1 Anse Saint-Marc : contrats et travaux

Les travaux et procédures afférents au dossier de l'Anse Saint-Marc vont se poursuivre :

- . Les travaux de comblement et de préparation de la plate-forme de 10 ha seront finalisés pour environ 1 M€
- . Les travaux de dragage (accès et souille du quai) seront également réalisés pour environ 3 M€
- . Le projet de contrat entre le Port et EVA sera finalisé et signé.

2.2 Chef de Baie : projet SDV et contrats

Le projet afférent à Chef de Baie devrait se traduire par de nouveaux trafics d'environ 500 KT.

Les démarches techniques et administratives seront poursuivies et le projet devrait pouvoir être signé dès la fin du 1^{er} trimestre 2008, pour un début de travaux, début 2009.

NB : La somme des trafics nouveaux des projets sur l'Anse Saint-Marc et Chef de Baie approche les 2 MT, ce qui, avec la croissance naturelle des trafics du port devrait permettre au Port Autonome de La Rochelle (PALR) de dépasser les 10 MT en 2013, et donnerait sur 7 ans une croissance exceptionnelle de l'ordre de 45 %.

2.3 Concession SICA sur le quai Lombard

L'actuelle concession de la SICA, sur le quai Lombard, sera reprise, modernisée pour déboucher sur un nouveau contrat de longue durée, permettant à la SICA de réaliser les investissements nécessaires à la modernisation de ses installations afin d'accompagner son développement.

2.4 Lancement de la stratégie de diversification vers le thème de l'énergie et du conteneur

La stratégie de diversification du PALR devrait voir ses premières actions :

- . La poursuite de l'appel d'offres sur les autoroutes de la mer, où le port est aujourd'hui en partenariat avec Brittany Ferry sur un projet franco-espagnol ;
- . Un accord avec les groupes SDV pour multiplier, par 5 en 5 ans, le trafic de conteneurs pour atteindre les 25 000 EVP en 2013 ;
- . Le lancement d'une procédure à l'échelon européen pour offrir à ses opérateurs énergétiques, des capacités de développement sur deux segments précis :
 - importation de produits raffinés en prévision de la baisse prévisible des capacités de raffinage,
 - importation de vrac pour la production d'électricité in situ.

Ces deux axes sont potentiellement porteurs de plusieurs millions de tonnes de trafics nouveaux, et le PALR a le devoir, en perspective de son futur site de La Repentie, de rechercher de nouvelles voies de développement.

2.5 Travaux sur le quai Nord et Interface Ville / Port

Les études menées en 2007 sont terminées et ont donné lieu à des résultats dont la pertinence et la qualité ont été soulignées par l'ensemble des acteurs locaux.

Cette démarche sera poursuivie en 2008 avec :

- . la signature d'une convention avec les collectivités locales,
- . le démarrage des travaux (hangars, route, grue),

Ce projet devrait donc permettre d'ici 2 à 3 ans de :

- . redonner son lustre d'antan au boulevard Delmas,
- . proposer de nouveaux espaces de développement (tertiaire, services, etc.) entre la ville et le port, tout en tenant compte des impératifs de sûreté.

2.6 Nouvelles implantations

Il devrait y avoir encore quelques nouvelles implantations portuaires, en particulier sur la filière des produits forestiers et la construction et réparation navale.

Cependant, le potentiel foncier du port, qui était compris entre 25 et 20 ha il y a 2 ans, n'est plus que de l'ordre de 5 ha et les places ne vont pas tarder à manquer, ce qui sera préoccupant sous 2 ou 3 ans.

2.7 Plan de relance des ports

Ce dossier majeur a été annoncé cette semaine par le gouvernement, il est très important pour permettre aux grands ports français de poursuivre leurs progrès au sein d'une vive concurrence européenne.

Ce sera un dossier sensible et délicat qui devra être mené en grande concertation avec les acteurs portuaires et les partenaires sociaux, sans tabou ni idéologie, mais avec la volonté de trouver les meilleures conditions pour sa nécessaire réussite.

(cf document « Plan de relance des ports » en annexe)